ALONSO Y RAIKKONEN: ASÍ ERAN CUANDO CORRÍAN EN KARTS

F1 RACING

F1 RACING

100% FORMULA 1

MARZO 2004 - Nº 61 - 4,95 €

DOSSIER FÓRMULA 1

PREVIO AÑO 2004

TODO LO QUE HAY QUE SABER

- **Estadísticas** Equipos y pilotos en detalle
- **Novedades** Todos los cambios introducidos
- **Circuitos** Los valoramos de mejor a peor



2004: NUEVAS VÍAS TÉCNICAS

Williams y McLaren innovan para tumbar al equipo Ferrari

- **EXCLUSIVA** La nueva filosofía de Williams y McLaren
- **EXCLUSIVA** Charla técnica: todas las tendencias 2004
- **EXCLUSIVA** 'Nuevo' Sauber-Ferrari: ¿Qué hay de cierto?

ADEMÁS: LA FASE FINAL DE LA GESTACIÓN DEL COCHE DE ALONSO

8 424094 000586 00061

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 69

Contenido

Marzo 2004

>Secciones

8 **Parade**
La pretemporada depara atractivas imágenes

14 **Joan Villadelprat**
Repaso a la situación de los 10 equipos

16 **Javier del Arco**
Falleció Louis Stanley, último patrón de BRM

EN PORTADA
18 **Pitpass**
¿Es el Sauber de 2004 un Ferrari de 2003? A ver

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

96 **Previo GP: Australia**
Ahora sí que sabremos dónde está cada uno

98 **Bandera negra: Ecclestone**
¿Qué te traes entre manos, Bernie?

>Artículos

EN PORTADA
26 **La temporada 2004 empieza aquí**
Los equipos, los pilotos, los coches, los circuitos. Todo lo que hay que saber de la F1.

28 **Arriba el telón**
Equipo por equipo: así desvelaron sus nuevos bólidos y así marcha su preparación.

34 **Datos y estadísticas**
Toda la información acerca de los 10 equipos, y la siempre aguda opinión de Murray Walker.

46 **Idas y venidas**
Todos los cambios de equipo producidos y las novedades que se presentan en 2004.

48 **La mejor pareja de pilotos**
Les guste o no, todo piloto ha de vivir con su compañero. Veamos cuál es el mejor dúo.

EN PORTADA
54 **Charla técnica 2004**
Dos de los diseñadores más experimentados diseccionan los aspectos técnicos de la F1.

62 **Los circuitos, de mejor a peor**
El jurado de *F1 Racing* puntúa los 16 circuitos consolidados. ¿Qué hace grande un circuito?

EN PORTADA
70 **Fernando y Kimi en el karting**
Desde que se subieron a un kart, uno casi en pañales y el otro en primaria, lo tuvieron claro.

EN PORTADA
76 **Así nació el Renault R24**
F1 Racing disfrutó de acceso privilegiado al proceso de desarrollo del Renault 2004 de F1.

82 **Alonso y Renault en Palermo**
La presentación oficial del R24 tuvo lugar en Sicilia. *F1 Racing* vivió el evento de cerca.

86 **Entrevista: Gimmi Bruni**
Minardi aspira a perpetuar su cantera de ases de la F1 con este joven italiano de 22 años.

88 **Entrevista: Christian Klien**
El otro debutante de 2004 llega a Jaguar de la mano de Red Bull y con mucho talento.

90 **Elio de Angelis**
Peter Windsor recuerda al antiguo compañero de Nigel Mansell y Ayrton Senna en Lotus.



26

Previo temporada 2004

F1 Racing desglosa y analiza todo lo que hay que saber con vistas al inicio de la temporada 2004 de F1, en la que Fernando Alonso (abajo) parte ya como una estrella consolidada dentro de Renault y de la F1.

F1 RACING

Fotografías Portada Archivo LAT **Fotografías Contenido** Lorenzo Bellanca/LAT, Peter Spinney/LAT, Steven Tee/LAT, Archivo LAT **Agradecimiento especial a** Fernando Alonso, Suzanne Arnold, Daniel Bamton, Rebecca Banks, Bob Bell, Justine Blake, Hamsaffar Brack, Ian Brown, Wayne Bruce, Josep Casanovas, Derik Chevrier, Liam Dagger, Dexter Dennis, Andrea Ficarelli, Andrew Frankl, Chris Hughes, Graham Jones, Ellen Kolby, Bradley Lord, Ruth Matthewson, Virginia Pagin, Clare Robertson, Patrizia Spinelli, Tina Spinter, Jane Ebersrd, Pat Symonds, Helen Temple, Jenno Truli, Desmond Tumulty, Chris Wall, Claire Williams

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* saldrá a la venta el día 18 de marzo.



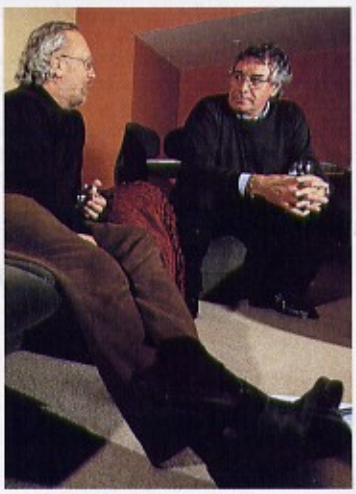
>28
Especial presentaciones: ¿cómo les va a los equipos?

>90
Evocamos la figura de Elio de Angelis, piloto romano que falleció en 1986.





>34
Todas las estadísticas y datos de todos los equipos.



>54
Dos ex directores técnicos comentan lo bueno y lo malo de la técnica en F1.

>76
La última fase de la gestación del Renault R24, de primera mano.





>48
Las parejas de pilotos 2004, de mejor a peor.

Arranca el mundial



Se acabaron los ensayos, los entrenamientos y las especulaciones invernales, el 7 de marzo comienza el mundial de Fórmula 1 de 2004 en el circuito australiano del Albert Park, en Melbourne. Hemos asistido a una carrera sin ganador repartida en las pistas de Barcelona, Jerez y Valencia, condimentada con las presentaciones oficiales de los equipos de cara a la galería.

De todo lo visto, debemos felicitarnos, por ejemplo, de los esfuerzos que los diseñadores de Williams han llevado a cabo, han roto moldes creando un coche bastante diferente. Ferrari o McLaren siguen una línea más tradicional que de momento no concede la razón ni a unos ni a otros, porque los tiempos de pretemporada son poco contrastables. Incluso en las grandes escuderías se desconoce con qué cantidad de gasolina ruedan los coches en pista, ni qué están probando a ciencia cierta. Pero no sólo ha impactado Williams, el resto por lo general nos han premiado con unos monoplazas más bonitos, más bellos, con unas soluciones que están modificando la figura de los monoplazas.

De todas maneras, si alguien se merece un premio especial, al menos a la valentía, es BAR, los registros marcados por Jenson Button y Takuma Sato en Barcelona han sorprendido a todos y han vuelto la atención sobre un equipo que pasaba por horas bajas.

Uno de los retos de la nueva temporada se centra en la evolución de los motores, conseguir fiabilidad y caballos. Atrás quedan los propulsores 'kleenex' de usar y tirar, sólo aptos para una jornada o para una sesión. Ahora deben durar todo el fin de semana y los fabricantes ya anuncian potencias similares a las conseguidas con los viejos. Al margen de la superación tecnológica, lo bueno es que las escuderías satélite dispondrán prácticamente de los mismos motores que las grandes, no los de la campaña anterior como ocurría hasta ahora. Al menos eso han dicho. Sauber, Jordan y Minardi deberían salir beneficiadas.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas

> Murray Walker
La 'voz' de la F1 ya se retiró, pero el bueno de Murray sigue tan enganchado como siempre a su deporte favorito, que también es el nuestro. Este mes nos demuestra que está tan al corriente de todo como siempre, y nos ofrece su particular opinión acerca de la situación de los equipos y pilotos dentro de nuestro dossier previo del año 2004.



> Gary Anderson
Ha trabajado como ingeniero durante largos periodos en ambos lados del charco, pero para Gary el punto culminante debió ser el diseño del primer monoplaza de F1 de Eddie Jordan, el precioso Jordan 191 de 1991. En su momento rechazó las ofertas de McLaren y Ferrari, pero no de *F1 Racing*, como veréis a partir de la página 54.



> Alan Jenkins
Alan acompaña a Gary Anderson para nuestra exhaustiva charla técnica de este mes (página 54). En su época en McLaren, equipo al que llegó procedente del Project 4 de Ron Dennis, fue ingeniero de pista de John Watson y luego de Alain Prost, y con el tiempo llegó a ser director técnico de Stewart Grand Prix y de Prost Grand Prix.



> Stéphane Samson
Para la segunda parte de su reportaje en exclusiva sobre la gestación del nuevo Renault R24, Stéphane nos ofrece (en la página 76) la transcripción de los mensajes electrónicos que intercambió con diversos miembros clave del equipo Renault F1 durante los días decisivos que precedieron a la presentación del R24.



F1 RACING

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

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

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franc Machado

redacción
Xavier Guillén
Valentí Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez
jefe de producción
Guillermo Escudero
maquetación
Montserrat Planas
Juliana Peña
fotomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez
responsable comercial
Roger Roca
publicidad.f1racing@ixo.es
comerciales
Eva Matute
Iván Arroyo

responsable de suscripciones
Mónica Lozada
suscripciones@ixo.es

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

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

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

advertising manager
Alastair Lewis
senior sales executive
Neil Mallett
assistant advertising manager
David Ward-Penny
publishing manager
Jonathan Haines
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director
Peter Foubister
chairman
Tony Schulp

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

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, EE UU, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa, Suecia, Suráfrica y Turquía por Haymarket *Autosport Classic Publications Ltd.*, una división de:
Haymarket Magazines Ltd.
director editorial
Mel Nichols
director financiero
Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roe

Depósito Legal: B-4693-1999
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

PRINTED IN SPAIN
impresión Gesa-Rotographik
distribución Disparia

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

17/03/2004
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Magazines Ltd. 2004.



Pista solitaria
Las tribunas están vacías, y los de Williams tienen el circuito para ellos solos mientras Marc Gené prueba el FW26 el primer dia de tests a mediados de enero.
Circuito: Circuit de Catalunya, España
Hora/fecha: 16.56 h, lunes 19 de enero
Fotógrafo: Lorenzo Bellanca/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 70-200 mm, pelicula Fuji Velvia, 1/60 a F16



parade





Despunta el sol...
Y con él Fernando Alonso, que acabará con el tercer mejor tiempo el segundo día de tests en Montmeló, con el R23. Trulli fue 10º con el R24.
Circuito: Circuit de Catalunya, España
Hora/fecha: 9.05 h, martes 20 de enero
Fotógrafo: Lorenzo Bellanca/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 35 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F8


ESSO
DENSO
TOYOTA
Panasonic
MICHELIN



Alerta roja
Después de su primer dia de ensayos, el nuevo Toyota TF104 descansa de madrugada en el pit lane del Circuit, ansioso por volver a la pista.
Circuito: Circuit de Catalunya, España
Hora/fecha: 2.16 h, miércoles 21 de enero
Fotógrafo: Alex P, Contax 645, objetivo 80 mm, pelicula Fuji 64T, 1/100 a F2



Joan Villadelprat

Tras unas cuantas semanas de tests, y por lo visto hasta ahora no se presienten grandes sorpresas.

Ferrari luce el número uno en su monoplaza, el interrogante sobre su competitividad se centra en el rendimiento que ofrecerán los neumáticos, porque en el plano de los motores no hay dudas; son muy fiables y potentes, la escudería cuenta con dos pilotos muy hechos, por un lado Michael, que luchará por ser campeón del mundo una vez más, y por otro Rubens Barrichello, que acaba de renovar su contrato, está supermotivado y con ganas de vencer a Schumacher. Además, los dos pilotos mantienen una buena relación, circunstancia que supone un beneficio extra para el equipo. La situación del grupo técnico es muy estable y sólo resta saber qué progreso habrá experimentado Bridgestone. Una buena noticia es que estrenarán el coche nuevo, a diferencia de lo ocurrido en otras ediciones del mundial; eso significa que han alcanzado valores de potencia y fiabilidad de primer orden.

McLaren cometió un gran error el año pasado en la construcción del coche, incluso debieron modificar varias veces el diseño para superar los crash tests obligatorios, y rompieron en carrera en demasiadas ocasiones. Han tenido todo este año para trabajar y creo que estarán muy preparados. Disponen ya de experiencia con Michelin y dos pilotos perfectamente asentados en el equipo.

(Abajo) Hay que saludar la llegada del Williams FW26, un diseño que se escapa de lo visto en los últimos años.

Williams, el gran perdedor de 2003, parece que este invierno ha trabajado muy duro, han presentado un coche muy innovador, rompiendo premisas de diseño que quizá ya tocaba, porque en los últimos años han creado coches muy iguales. Sus grandes socios son Michelin y BMW, con un motor que ya ofrece casi la misma potencia que el del año pasado. El punto negativo, por lo que los sitúo en tercera posición y no en la segunda o primera, es la capacidad estratégica del equipo y la falta de constancia y rapidez de los pilotos. Juan Pablo Montoya corre como nadie, pero le sigue faltando regularidad, y Ralf Schumacher destaca sólo cuando todo le viene de cara. Los equipos que lucharán por el título serán por este orden, Ferrari, McLaren y Williams.



Del resto de equipos, veo un Renault prometedor, han avanzado con el nuevo coche, muestran una organización fantástica, buena relación con Michelin y pilotos muy buenos. En su caso, la incógnita es el motor, les ha llegado bastante tarde y vuelven a una configuración clásica de V a 72 grados. La temporada pasada, el motor carecía de potencia pero les permitió construir un coche muy especial. El nuevo es más convencional, vuelve a levantar el peso en la parte de arriba y tendrán más caballos pero veremos cómo les funciona el chasis. Con todo, el gran activo de Renault es Fernando Alonso, capaz de pilotar por encima de las posibilidades del coche.

Al nivel de Renault se sitúa Toyota, que está en un mantenido *crescendo*. La llegada de Mike Gascoyne como máximo responsable técnico es un paso importante en la buena dirección, aunque los cambios no se apreciarán en seguida, sino a partir de media temporada.

El equipo BAR-Honda ha dejado Bridgestone para pasar a Michelin. Ha tomado el camino más seguro, pero deben asumir un periodo sin resultados destacables debido a la necesaria adaptación a las nuevas gomas. Hasta ahora no han sobresalido por nada en especial, ni el chasis ni el motor; de momento el mejor capital del equipo es el piloto Jenson Button. Da la sensación de que Honda se ha tomado el regreso a la F1 con una implicación limitada y eso, unido a los cambios políticos de la escudería, les impide avanzar como deberían.

Sauber, gracias a la nueva norma de motores, dispondrá de un material casi igual al de Ferrari. Los pilotos, Giancarlo Fisichella y Felipe Massa, que en estos momentos es el hombre que Ferrari quiere formar, son una combinación de experiencia y juventud fantástica y, además, los dos son muy rápidos.

Jordan y Minardi... ¡resulta curioso hablar de los dos juntos!, porque Jordan ha sido un equipo que si se hubiera mantenido en la línea de inversiones y de ambición estaría entre los cinco primeros, pero a Eddie Jordan le ha interesado mucho más la rentabilidad instantánea que no la inversión a largo plazo. Jordan equipa el mismo motor Ford que Jaguar, están a la búsqueda de dinero hasta el último momento y eso les va a complicar el desarrollo del coche. Ha habido un gran cambio técnico, se han ido Henri Durand y Gary Anderson, y los condicionantes económicos no permiten soñar con un gran coche.

Minardi, por desgracia, ocupa el último lugar, como acostumbra a pasar siempre. Depende del dinero que aporten los dos pilotos. A su favor hay que señalar que se ha convertido en la puerta de acceso a la F1 para pilotos jóvenes y que siempre ha mantenido excelentes relaciones con el resto de equipos y con los dirigentes del automovilismo.

PETER SPENCER/LAT

'Los equipos que lucharán por el título mundial serán, por este orden, Ferrari, McLaren y Williams'



Javier del Arco

La capacidad de Louis Stanley para persuadir a alguien de que hiciera algo era enorme.

Leo en *Autosport* –nuestra revista hermana– que Louis Stanley ha pasado a mejor vida. A los muy jóvenes puede que no les suene mucho (o nada...) tal nombre, pero lo cierto es que *Big Lou*, con su enorme humanidad y sus modales distantes e incluso un poco afectados, ocupa un lugar dentro de la moderna F1. Lo que pasa es que no era un personaje público –o, mejor dicho, no era amante de serlo– y por eso quedan tan pocos testimonios gráficos de su paso por BRM.

Como se sabe, BRM no era una empresa que fabricase determinados productos o prestara ciertos servicios. Era un consorcio de unas cien empresas británicas que tras la II Guerra Mundial aunaron esfuerzos para construir un monoplaza de F1 totalmente británico, capaz de enfrentarse con posibilidades a los coches continentales. Lo que pasó fue que el conjunto del proyecto anduvo siempre retrasado respecto de su tiempo y, durante una docena de años, los BRM P15 a P25 corrieron en las condiciones en que deberían haberlo hecho dos años antes (no sé si me explico, pero venían a ser como los Minardi de hoy en día). Hasta que en 1958-59, el diseño fue sometido a una revisión general por parte de afamados ingenieros (entre ellos Colin Chapman, el mago de Lotus, y Alec Issigonis, el inventor del Mini) y, como resultado, el coche no sólo ganó carreras secundarias sino que Joakim Bonnier se adjudicó el GP de Holanda –en Zanvoort– puntuable para el Campeonato del Mundo. Luego vino el título mundial de Graham Hill, el lanzamiento al estrellato de Jackie Stewart y la brillante temporada de 1971... que tan trágicamente acabó.



(Abajo) Louis Stanley junto a su esposa Jean, hermana del antiguo dueño de BRM Alfred Owen.

Sin ir más lejos, hasta 2003, el récord absoluto de media en un Gran Premio eran los 242,615 km/h mantenidos durante 55 vueltas a Monza por Peter Gethin en 1971... con un BRM. Y hoy en día, un récord que dure 30 años sin ser batido quiere decir algo...

Pero retomemos el hilo de la historia. Tras seis años de promesas, realidades a medias, ejercicios técnicos inverosímiles –como el motor de 16 cilindros en H con compresor que los espectadores españoles tuvieron ocasión de ver, ¡oír!... e incluso olfatear en Pedralbes, cuando marchaba Diagonal arriba quemando ricino (dicen que a 300 km/h, pero yo no me lo he creído nunca...)–, tras seis años de bajo rendimiento, repito, BRM entró en liquidación y fue adquirida por uno de sus miembros: sir Alfred Owen. Él fue quien presidió los momentos más gloriosos de la marca, antes relatados. Pero la edad y la complejidad de sus negocios hizo que fuese derivando la responsabilidad de administrar el equipo y la marca de carreras BRM hacia su hermana Jean... y el marido de ésta, Louis Stanley.

En 1974, tras una rápida caída, el equipo pasó a llamarse oficialmente Stanley-BRM y en 1977, el último de sus F1 –un P207– tomó la salida en un Gran Premio (África del Sur), dejando tras de sí 197 participaciones, 17 victorias, un Campeonato del Mundo de Constructores (1962) que lo fue asimismo de Conductores (Graham Hill), tres subcampeonatos consecutivos en 1963-64-65 y otro más en su Año Revival de 1971. Luego vino aquella increíble victoria de Beltoise en Mónaco, bajo el diluvio (una de mis *top five*), y la entrada en el túnel del olvido.

Resulta difícil atribuir a Owen o a Stanley los méritos de esta historia singular, pues el traspaso de poderes se llevó a cabo de forma progresiva, sin un punto o puntos que determinaran un antes y un después.

Sin embargo, hay dos temas que, indudablemente, fueron obra de Stanley. El primero fue la introducción en los Grandes Premios de F1 del *International GP Medical Service* –una UCI móvil equipada con todo lo necesario para atender *in situ* a pilotos víctimas de accidentes–, que se desplazaba de circuito en circuito y que salvó varias vidas, aunque fuera boicoteado por los propietarios de muchos circuitos que veían en el gran autobús azul la materialización de sus propias carencias en este terreno.

La segunda aportación de Stanley a la F1 moderna fue el introducir a Marlboro en ella. La marca del grupo Philip Morris, portadora de un presupuesto enorme y destinada a convertirse en el sponsor de sponsors durante tres décadas, andaba un poco despistadilla en aquellos sus inicios.

Y Stanley supo venderles muy bien la idea de su equipo, que había tenido una temporada de 1971 muy brillante. Por desgracia, pese a la comentada victoria de Beltoise en Mónaco, el proyecto de hacer correr un equipo con cinco monoplazas con pilotos de cinco nacionalidades (entre ellos Álex Soler-Roig) resultó desastroso y el acuerdo Marlboro-BRM sólo duró dos temporadas. Pero ya estaba dentro el sponsor que presidiría los grandes triunfos de Ayrton Senna, Alain Prost y Michael Schumacher, entre otros.

Como lo definiría su piloto Jackie Oliver, "Stanley era un tipo con una capacidad enorme para persuadir a alguien de que hiciera algo... pero su habilidad para elegir a la gente correcta para hacerlo era mínima". ❶

'BRM era un consorcio de cien empresas para construir un monoplaza de Fórmula 1 totalmente británico'

LAT ARCHIVE



HERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ

El mejor halago es que lo imiten a uno

Digan lo que digan, la evidencia de *F1 Racing* es que el Sauber de 2004 se parece pero que mucho al Ferrari de 2003

La presentación de un nuevo Sauber nunca había suscitado tanto interés. Cuando el 12 de enero se desveló el nuevo C23 dentro del 'Hangar-7' de Red Bull en Salzburgo, la prensa allí reunida tuvo que mirar dos veces. Habían visto un coche muy parecido a éste antes, ¿no? El año pasado, de hecho. Pintado de rojo. Con sendos *cavallinos rampantes* en los costados.

Para ser un coche totalmente nuevo, el Sauber C23 se parecía extraordinariamente al Ferrari F2003-GA que la pasada temporada ganó ambos títulos mundiales. Tanto, de hecho, que pronto se empezó a especular que eran más que meramente parecidos; que el C23 era, en realidad, el producto de la colaboración con el equipo italiano.

Dicha relación de trabajo sería una extensión lógica de los vínculos existentes entre los dos equipos: desde 1997, Ferrari suministra motores a Sauber (rebautizados 'Petronas' y costeados por el gigante petrolífero malasio). Este año Ferrari les suministrará motores versión 2004 y además cajas de cambios, por 27 millones de dólares de Petronas.

El equipo suizo sostiene que la asociación no va más allá. "Existen muchas semejanzas en el paddock", dice el patrón Peter Sauber. "Tanto más en nuestro caso porque usamos tanto el motor Ferrari como el cambio, lo cual tiene grandes implicaciones en la forma del coche y el modo en que está construido. Pero el Sauber-Petronas C23 se ha diseñado y fabricado en Hinwil".

No obstante, destacados técnicos de la F1 han observado que hay elementos del diseño del C23, como la configuración característica de sus radiadores, que calcan los del F2003-GA. Un respetado ingeniero declaró a *F1 Racing* que creía que existía un gran parecido entre los sistemas electrónico, hidráulico, refrigeración, paquete aerodinámico y superficies del chasis de los dos coches.

Mientras tanto, Tony Purnell, jefe de Jaguar Racing, dijo a *F1 Racing* que los dos chasis "tienen un parecido asombroso", añadiendo: "No sería disparatado deducir que ambos equipos han maximizado las ventajas de su relación". Cómo no, tanto Sauber como Ferrari niegan cualquier incumplimiento del reglamento.

Pero ¿por qué *no* iba Sauber a construir sobre una asociación existente con un equipo puntero? La dificultad surge si un equipo produce un diseño idéntico, porque entonces el equipo 'copiador' tendría problemas con el Pacto de la Concordia (el convenio que gobierna la F1). Éste estipula que todos los equipos han de poseer la propiedad intelectual de sus coches. Esto es, diseñar, construir y registrar sus chasis y componentes asociados como propios.

Sin embargo, es perfectamente posible que un equipo presente un diseño casi idéntico al de otro equipo y no incumpla la disposición de la propiedad intelectual. Se consideró que éste fue el caso con el Benetton B195 de 1995 y su doble, el Ligier JS41 (ambos equipos dirigidos por entonces por Flavio Briatore). Es más, ciertos jefes de equipo, como Ron Dennis, de McLaren, creen que no es malo que los equipos compartan componentes. Pero sólo hasta cierto punto.

En declaraciones a *F1 Racing*, Dennis dijo: "Creo que se tendría que exigir a los equipos diseñar –y subrayo la palabra 'diseñar'– y fabricar sus propios monocasco y carrocería".

Si algún equipo fuera a reclamar la legalidad del C23, tendría que probar que los coches son tan parecidos que son idénticos, y que Sauber no diseñó y fabricó el coche por sí mismo. Sería muy poco probable que dicha reclamación prosperara, pues tendría que formularse ante el organismo rector, la FIA, que ya ha declarado que considera que el C23 es legal. "Sauber nos mantuvo informados de las novedades con respecto a su nuevo diseño de coche y no apreciamos problema alguno con el mismo", dijo un portavoz de la FIA. Y todavía no han recibido reclamación alguna de un equipo rival.

Si el C23 se revelara tan efectivo como el F2003-GA, es probable que Ferrari se beneficiara tanto como el propio Sauber. Los dos equipos calzarán neumáticos Bridgestone, y podrán compartir información de



'EL EQUIPO "A" PODRÍA MEJORAR AL TENER ACCESO A LA INFORMACIÓN TÉCNICA DEL EQUIPO "B"'
TONY PURNELL

reglajes de un modo parecido al de los equipos de F1 de Michelin.

Tony Purnell dijo: "Desde un punto de vista técnico, el Equipo A podría mejorar al tener acceso a toda la información técnica del Equipo B que hace correr sus coches. De hecho, tendrían cuatro coches en carrera y mucha más gente dedicando tiempo y esfuerzo para añadir conocimientos que mejoren el producto del Equipo A". (El jefe del equipo Ferrari, Jean Todt, ha reconocido incluso que Luca Badoer, probador de Ferrari, podría pilotar un C23 en los libres del viernes).

Como dijo Ross Brawn en la presentación del Ferrari F2004: "Triunfaremos o fracasaremos en base a nuestros neumáticos".

Más razón para que Ferrari confíe en una ayudita de sus amigos. Igual que Sauber.

• **Previo técnico 2004, página 54**

>Por qué Ferrari necesita toda la ayuda posible en 2004

Hace dos temporadas, el Ferrari F2002 fue tan bueno que sus rivales se vieron obligados a reconsiderar radicalmente su filosofía para recuperar el terreno. Tras darle mil y una vueltas, los frutos ya están aquí.

McLAREN – REVOLUCIONARIO

McLaren se alzó con un título por última vez hace cinco temporadas, en 1999, y se ha insinuado que el diseño mecánico de McLaren se había quedado estancado. Hacían falta ideas frescas, de ahí el fichaje de Mike Coughlan como diseñador jefe. Pero su radical e inédito MP4-18A, plagado de problemas y tan frágil que por dos veces no pasó los crash tests de la FIA, fue recibido con cierto desdén en el pit lane.

Pero, en retrospectiva, es mejor considerar el MP4-18A como un carísimo proyecto de I+D, un coche laboratorio. Si el monocasco pesaba apenas 38 kg, no es de extrañar que no superara el crash test. Pero no lo hizo por un pelo. Claro que el sustituto necesitaría más capas de composite, pero habían dado con el límite absoluto.

Este predecesor 'conceptual' es madre del MP4-19: doble quilla, ligero y provisto de una transmisión composite sumamente compacta y de doble embrague. El McLaren de 2004 es revolucionario de cabo a rabo, y por tanto la falta de fiabilidad ha de ser su mayor temor. Pero les hacía falta este nuevo coche. El Ferrari F2002 dio un vuelco a las referencias tecnológicas; dos años después, McLaren empieza a encontrar respuestas.

WILLIAMS – NUEVAS VÍAS

El pasmoso rendimiento del F2002 también pilló desprevenido a Williams. Y, como McLaren, se vieron obligados a replantearlo todo y probar algo radical.

A lo largo del pit lane los aerodinamistas dicen lo mismo: el perfeccionamiento de un diseño familiar arroja un rendimiento decreciente. Williams no insinúa que pasarse a la doble quilla será un éxito de la noche a la mañana. Lo que sí hará es abrir nuevas vías de investigación, permitiendo que empiece de nuevo el proceso de afinado.

En años anteriores, una pega potencial de un monocasco doble quilla era su mayor peso respecto a un monoquilla. Por regla general, añade unos 10 kg porque hacen falta más material composite y refuerzos para asegurar la adecuada resistencia de los soportes de suspensión. Este peso adicional está situado directamente sobre el eje delantero, desplazando la distribución de pesos hacia delante y provocando subviraje. No obstante, la última generación de neumáticos Michelin parece funcionar mejor con el peso distribuido así; un aumento de masa sobre el eje delantero aumenta el agarre mecánico, reduciendo considerablemente el subviraje.

FERRARI – CONTINUARÁ

A diferencia de McLaren y Williams, Ferrari se mantiene fiel a la monoquilla; en su debut, el monocasco, morro y brazos de suspensión del F2004 seguían igual que el año pasado. Es muy posible que el nuevo coche reciba modificaciones aerodinámicas antes de Melbourne, pero los fundamentos del chasis están establecidos y así seguirán.

Cómo no, Rory Byrne habrá estudiado de cerca el concepto doble quilla, pero si suponemos que los neumáticos Bridgestone no reaccionan tan favorablemente como los Michelin a un aumento de peso sobre el eje delantero, es muy posible que ésa sea la razón de que Ferrari mantenga la monoquilla.

Sin embargo, incluso teniendo presente dicha posibilidad, el F2004 es sencillamente una evolución natural de un diseño probado, con muchas de sus líneas aerodinámicas heredadas del F2003-GA. Un indicio claro de que Ferrari está convencido de la validez de su filosofía actual –si no es erróneo, no hay por qué dejarse tentar por cambios radicales–, y la fiabilidad está casi garantizada. Todo esto también hace pensar que la responsabilidad de un mayor rendimiento pesa sobre Bridgestone.

Steve Matchett



Diferencias Ferrari F2003-GA y Sauber C23:
1. En la versión presentación del C23 (izda.), los deflectores laterales son rectos, más curvados en el Ferrari; el borde anterior inferior de los deflectores del Ferrari se prolonga más que en el Sauber. Más tarde, los deflectores del C23 se hicieron más curvados (en la otra página, foto e ilustración).
2. El borde posterior del triángulo superior del GA tiene un 'escalón'; el del Sauber es recto.
3. La batalla del Sauber es aproximadamente cinco centímetros más corta que la del Ferrari, debido a su depósito más pequeño.
4. El capó motor y las derivas laterales del alerón trasero más grandes del Sauber se ajustan al reglamento 2004 y por tanto son distintos de los del F2003-GA.

EN LA OTRA PÁGINA, PETER SPINDELJAT; ILUSTRACIONES: PATRICIA SOLER

Repostaje

▽ ¿16 ó 20 GP?

Ahora que ya tiene 18 GP, Bernie Ecclestone dice que reduciendo los días de tests de 40 a 30 podría hacerse un hueco para dos más y llegar a 20. Max Mosley, presidente de la FIA, no comparte dicha opinión y, a la larga, prefiere volver a 16 GP: "Cuantas más carreras, menos probable es que el título se decida en la última". Por su parte, Ron Dennis dice que el mejor modo de reducir costes es tener menos carreras.



▽ Más equipos

El patrón de McLaren Ron Dennis (abajo) quiere que cambien las normas para ayudar a que nuevos equipos entren en F1. Cree que debería permitirse a los nuevos concursantes hacer correr chasis del año anterior durante sus tres primeras temporadas. "De ese modo podrían llegar a entender del todo la logística", dijo.



▽ Adiós Imola

"2004 será nuestra última visita a Imola". Así de contundente se mostró Ecclestone en cuanto al futuro del GP de San Marino. En cambio, Hockenheim y Nürburgring han renovado sus contratos con Bernie y la FOM hasta 2008 y 2009, respectivamente.





A mal tiempo buena cara. Llovió en Silverstone, pero el EJ14 debutó.

LLEGÓ EL EJ14

Eddie Jordan: levántate y anda

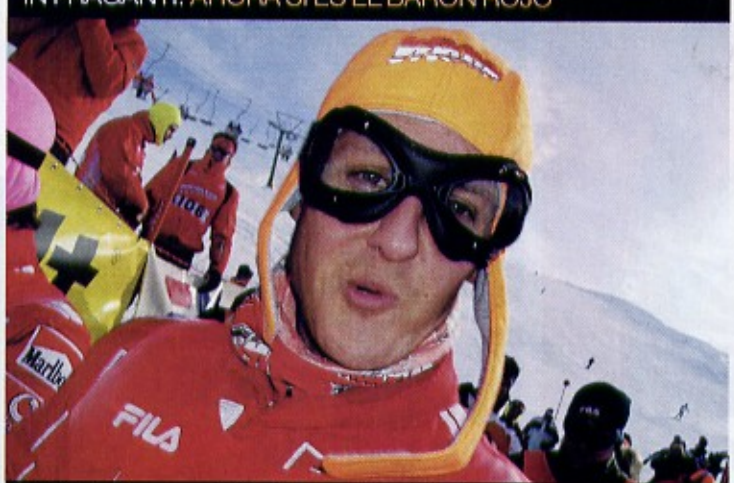
Cuando este ejemplar de *F1 Racing* entraba en imprenta, Jordan todavía tenía un asiento vacante para 2004. Tal como pronosticamos el mes pasado, se confirmó el fichaje de Nick Heidfeld –que ya había firmado un precontrato en diciembre–, mientras que Jos Verstappen parecía el favorito para el segundo volante.

En efecto, cuando Heidfeld efectuó un ensayo preliminar del nuevo Jordan EJ14 el lunes 2 de febrero en Silverstone, el coche lucía la publicidad de Trust (arriba), la marca holandesa de productos tecnológicos que apoya a Verstappen. Ello podía hacer pensar que las aguas habían vuelto a su cauce tras la rotura de las negociaciones entre el piloto, sus representantes y sponsors y Eddie Jordan, que hizo pública el bando holandés la semana anterior. Pero, de hecho, los logos de Trust fueron retirados del EJ14 después de dicho test. Tal vez Jordan tratara de quemar un último cartucho para tentar a Trust...

La verdad es que Eddie volvió a hacer gala de su inquebrantable sentido del humor en la decoración del coche. Como se aprecia en la fotografía, los pontones del EJ14 lucían la leyenda 'Lazarus' junto al trébol irlandés. ¿Un nuevo sponsor? No, una mera referencia a la parábola bíblica, con la que Eddie quería dejar claro que su equipo, al que muchos daban por acabado, había vuelto de entre los muertos.

También llamaban la atención los números '040404' en el capó motor. ¿Qué carrera se disputará el 04/04/04? Sí, el GP de Bahrein. ¿Acaso EJ, el Harry Houdini de la F1, ha logrado hacerse con la llave de todo ese sabroso dinero del petróleo?

IN FRAGANTI: AHORA SÍ ES EL BARÓN ROJO



Ya sabes que te queremos, Michael, pero en serio, ¿quién es tu gurú de la moda? ¿O se trata de una muestra del célebre sentido del humor alemán? Lo cierto es que preferimos pensar que rememoras tu pasado como Baron von Schumacher. Pero ¿dónde está ese Fokker trimotor rojo?



REGLAMENTO 2004

¿Un motor, una norma?

F1 Racing ya sabe algo más de cómo se controlará la nueva norma 'un motor por fin de semana'. Al principio de un fin de semana de gran premio se inspeccionarán los motores de todos los equipos, y las 'partes móviles más importantes' serán selladas para evitar que se cambien en caso de rotura de motor.

Esto se hará equipo por equipo, pues la FIA cree que es el único método factible, debido a las variaciones de diseño entre motores.

Los equipos podrán sustituir componentes auxiliares como bujías y embragues, pero la sustitución de, por ejemplo, un árbol de levas equivaldría a un motor 'nuevo' y por tanto no estará permitida.



MÁS LEYES

En F1, todos a la cárcel

Max Mosley ha advertido que los equipos de F1 podrían boicotear las carreras europeas a no ser que el deporte quede exento de las órdenes de detención de la Unión Europea. Éstas se podrían usar contra un equipo si un piloto se matara al volante en un GP.

En concreto, los jefes de equipo temen que en caso de un accidente mortal pudieran ser extraditados y encarcelados de inmediato.

La ley en cuestión se pensó para tráfico de drogas, blanqueo de dinero y terrorismo. Dado que el automovilismo es intrínsecamente peligroso, los equipos creen que deberían quedar eximidos de esta ley, y no quieren correr con la amenaza de la cárcel encima suyo.

EN LA OTRA PÁGINA: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; PETER SPINEY/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; PA PHOTOS

EL FUTURO DE FERRARI

Ferrari piensa lo impensable y ata a Rubens

Un nuevo contrato hasta 2006 son buenas noticias para Rubens Barrichello, pero no es simplemente un voto de confianza. Mantener a Rubinho en el redil es el primer indico público de que Ferrari tiene que pensar en la vida después de Schumi.

La vida después de Michael. Un porvenir que, hasta ahora, en Maranello sólo se ha mencionado en tono callado y reverencial. Pero la noticia de que Rubens Barrichello ha renovado por otros dos años, hasta el final de 2006, fue el primer indicio de que Ferrari piensa en el mejor modo de llenar el vacío de la era post-Schumi.

Para Ferrari, quedarse con Rubens es otra inteligente jugada que aporta estabilidad: si no está roto, no lo arregles. En 2003 Rubens superó seis veces a Michael en parrilla; está muy al tanto de todo; se lleva bien con Jean Todt y el equipo técnico, y –cosa rara en F1– mejora de veras año a año.

Importa poco que Barrichello vaya a ganar un título mundial o no. La confianza en sí mismo es la fuerza impulsora de cualquier competidor. "Espero ganar carreras y espero hacer realidad mi sueño de ganar un título mundial, al menos uno", dijo el brasileño, un veterano de 178 GP. "Al firmar este contrato tengo al menos otras tres ocasiones de ganar el título".

Palabras atrevidas, pero no poco realistas. Si Michael se retira antes del final de 2006, Rubens estará en una posición ideal para quedarse a cargo, aunque su capacidad para ganar un título dependerá de hasta qué punto la marcha prematura de Michael deje para el arrastre al equipo técnico.

Para Giancarlo Fisichella y Felipe Massa, ferraristas en lista de espera, el fichaje de Rubens seguramente no son buenas noticias. A pesar de su talento, Fisichella sólo podrá esperar un papel de "suplente" junto a Rubens en Maranello en 2005-06 y, en cualquier caso, históricamente Ferrari no ha sido partidario de los italianos. Mientras tanto, Felipe Massa tendrá que demostrar que su estilo de pilotaje es mucho más pulcro que en Sauber en 2002 para que le consideren.

¿La razón de todo esto? Un joven llamado Kimi Räikkönen. En la presentación del nuevo Ferrari F2004, el presidente de Ferrari Luca Montezemolo dijo de Kimi: "Tiene un contrato de cinco años con McLaren, pero hemos de pensar en el futuro y hacer planes a largo plazo. Es muy joven pero es el mejor piloto después de Michael y Rubens. Si Michael sigue pilotando rápido con la misma pasión y motivación, acabará su contrato".

Räikkönen tendrá 27 años cuando en teoría esté al alcance de Ferrari, aunque sin duda Ron Dennis encontrará el modo de atar a Kimi en McLaren para el resto de su carrera deportiva. Ron preferiría masticar una bombilla a perder a uno de sus protegidos frente a Ferrari.

No obstante, la idea de Luca está clara: nada dura para siempre, y menos aún en el caprichoso mundo de la F1.

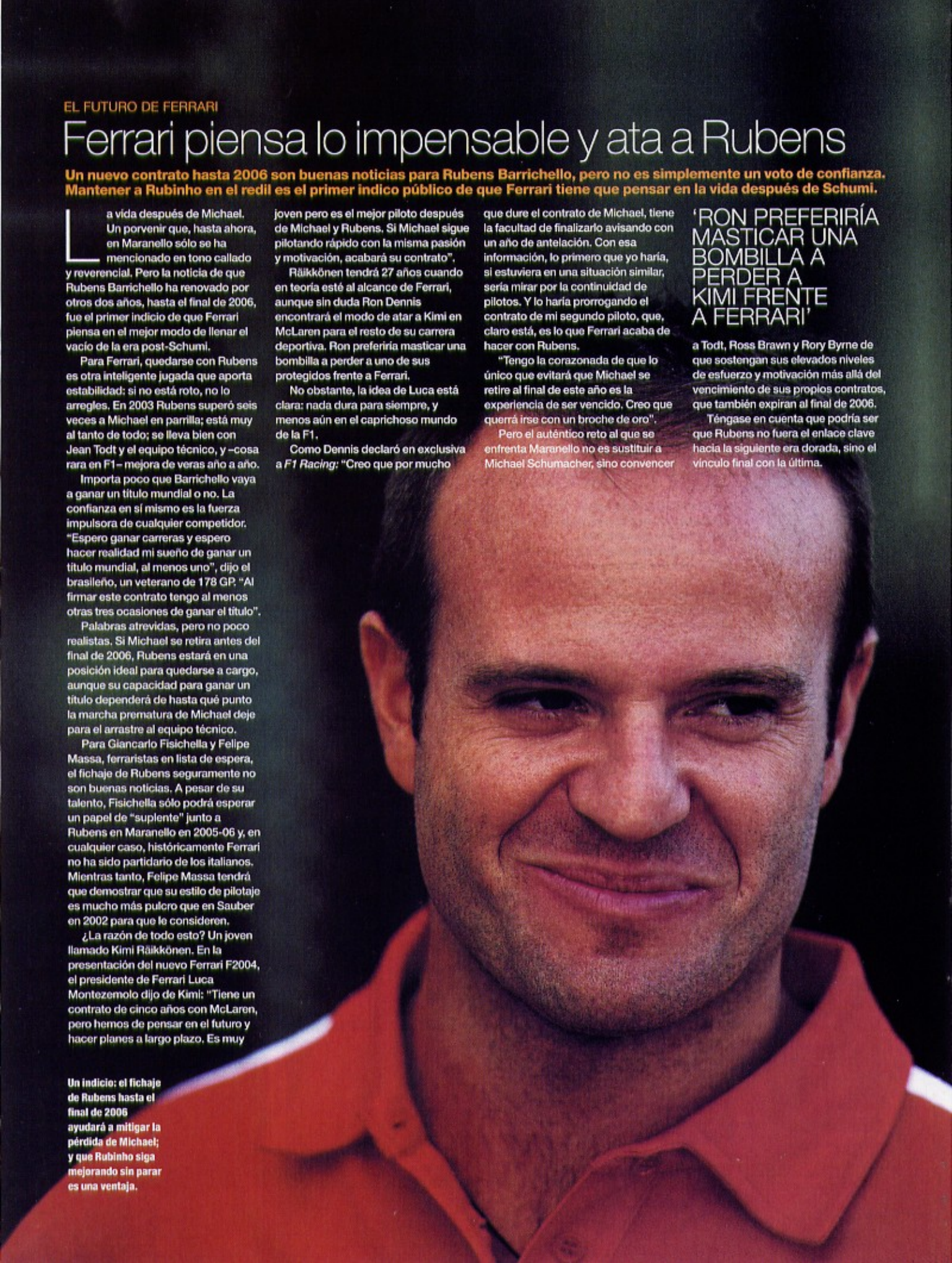
Como Dennis declaró en exclusiva a *F1 Racing:* "Creo que por mucho que dure el contrato de Michael, tiene la facultad de finalizarlo avisando con un año de antelación. Con esa información, lo primero que yo haría, si estuviera en una situación similar, sería mirar por la continuidad de pilotos. Y lo haría prorrogando el contrato de mi segundo piloto, que, claro está, es lo que Ferrari acaba de hacer con Rubens.

"Tengo la corazonada de que lo único que evitará que Michael se retire al final de este año es la experiencia de ser vencido. Creo que querrá irse con un broche de oro".

Pero el auténtico reto al que se enfrenta Maranello no es sustituir a Michael Schumacher, sino convencer a Todt, Ross Brawn y Rory Byrne de que sostengan sus elevados niveles de esfuerzo y motivación más allá del vencimiento de sus propios contratos, que también expiran al final de 2006.

> 'RON PREFERIRÍA MASTICAR UNA BOMBILLA A PERDER A KIMI FRENTE A FERRARI'

Téngase en cuenta que podría ser que Rubens no fuera el enlace clave hacia la siguiente era dorada, sino el vínculo final con la última.



Un indicio: el fichaje de Rubens hasta el final de 2006 ayudará a mitigar la pérdida de Michael; y que Rubinho siga mejorando sin parar es una ventaja.

F1 RACING

De compras

▽ El F1-2000 desde dentro

El autor Peter Wright tuvo acceso casi libre al Ferrari de 2000, y ha producido el análisis más detallado de un F1 moderno jamás publicado, ilustrado con diseños técnicos de la propia Ferrari, radiografías, imágenes de ordenador y fotos. Ferrari al desnudo.

Precio: 115 €. Inglés



▽ El año de la F1

El tradicional anuario de la temporada de F1 editado por Francisco Santos llega este año con más de 200 páginas. Todos los datos y fotos de la F1 en 2003.

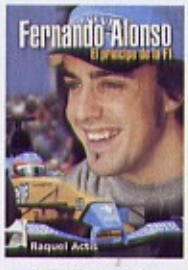
Precio: 27 €. Castellano



▽ El primer libro sobre Alonso

En el futuro habrá más, pero éste será siempre el primer libro sobre nuestro ídolo en F1. Imprescindible.

Precio: 20 €. Castellano



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



En 2003, Button sobrevivió este gran accidente a 270 km/h y 20 g en Mónaco.

MÁS SEGURIDAD

Los F1 "menos seguros que antes"

La eficacia de los crash tests de la F1 ha sido puesta en duda por dos ingenieros veteranos de la categoría reina.

Los ex directores técnicos Alan Jenkins y Gary Anderson declararon a *F1 Racing* que creían que las tendencias actuales de diseño desembocan en coches construidos más para pasar los tests que para ser lo más seguros posible, e instaron a la FIA a oponerse a esta tendencia.

Jenkins, ex director técnico de Stewart Grand Prix y Prost GP, dijo: "En algunos crash tests se llega justo al límite; antes había más margen. Me temo que los coches son un poco menos seguros que antes".

Anderson, ex director técnico de Jordan, añadió: "Todo se diseña alrededor de los crash tests. Eso no significa que los coches sean más seguros, sólo que son capaces de superar esos crash tests".

Ambos alabaron la mejora de la seguridad en F1 durante la pasada década, pero dijeron que no hay que bajar la guardia.

Jenkins dijo que los equipos no construyen coches peligrosos, pero que al ser cada vez más pequeños y ligeros no son tan seguros como podrían ser.

"Los cuatro pilares de impacto [estructuras deformables] son de ayuda en un impacto de costado", dijo Gary, "pero no si un coche es embestido por otro".

Un portavoz de la FIA dijo: "La FIA analiza todos los datos de accidentes. A menudo el problema para los equipos es el equilibrio entre competitividad y seguridad. Un ejemplo fue la introducción de paneles laterales antipenetración. Durante su desarrollo, la FIA se deshizo de gran parte del carbono High Modulus que se usaba en los monocascos, que era bueno para el rendimiento y malo para la seguridad".

• Véase previo técnico 2004, página 54

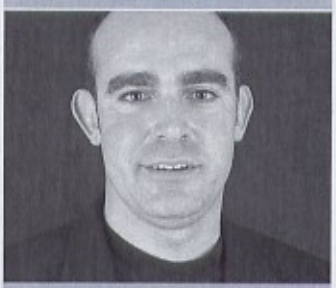
RENAULT R24: EL BÓLIDO DE FERNANDO ALONSO



La presentacion del Renault R24, en el que están depositadas las esperanzas de la afición española, tuvo lugar el día 29 de enero en Palermo. En este número de *F1 Racing*, analizamos la última fase de su gestación (página 76) y ofrecemos la crónica del lanzamiento (página 82).

Punto de vista

Un futuro con esperanza limitada para los nuestros



Durante los últimos meses el trabajo de los pilotos españoles de F1 ha sido arduo. Fernando Alonso, entre acto promocional, *stage* en Kenia, presentación del equipo y primeros tests ha tenido que 'darle caña' para poder llegar a un buen nivel con el nuevo Renault. Las cosas no le han ido mal y en un par de ocasiones estuvo entre los más rápidos.

Pese a ello, sabe que este año lo va a tener bastante difícil porque el cambio total que ha tenido que experimentar su monoplaza le puede pasar factura en las primeras carreras del campeonato. Fernando Alonso contará, no obstante, en las quinielas por el título.

Quienes no estarán en las mismas, aunque no por no merecerlo, son Pedro de la Rosa y Marc Gené. Los dos han estado trabajando duro con McLaren y Williams. Pedro cree que el monoplaza con motor Mercedes será uno de los rivales a batir este año, ya que llevan trabajando en él con mucho mimo desde hace meses.

Marc, por su parte, es una pieza clave dentro del equipo Williams. ¿Será usted el sustituto de Montoya el próximo año? "Me gustaría", dijo Marc en la presentación del equipo en Valencia. Pues por qué no.

Sabemos que es complicado, tanto él como Pedro han entrado en una rueda de la que deben salir antes de un par de años, ya que si no corren el riesgo de ser encasillados como probadores. No es un mal trabajo, pero a los dos les encantaría pilotar.

Marc, Pedro y Fernando son nuestros máximos exponentes, sin olvidar al 'americano' Oriol Servià, pero... ¿y después? Mucho nos tememos que no hay gran cosa. Cuesta que salgan buenos pilotos y, pese a iniciativas como las World Series y las copas de promoción, en el camino no apuntan demasiados hombres con las condiciones necesarias. Confiemos en la providencia y en los patrocinadores, que también ayudan.

XAVIER PÉREZ

CHARLES COATES/LAT; ARCHIVO LAT; EN LA OTRA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT; PCMEDIA; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; BRYN LENNON/GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES

Hagan sus apuestas... ¡ya!

Ganar un buen pellizco apostando en F1 es fácil. ¡Mira que si gana un Minardi, que está 750/1! Aunque pensándolo mejor...

Equipo	Probabilidades *			Situación actual	Pronóstico *F1 Racing*
FERRARI	**Austr.**	**Cto.**		El F2004 no estaba acabado el día de la presentación, así que su programa de tests se retrasó. Con todo, el F2003-GA ha estado muy cerca del ritmo del nuevo Williams.	No se puede descartar a Ferrari. Muchos lo hicieron el año pasado, y ganaron los dos títulos. Rubens es una apuesta atractiva: en Suzuka 2003 (izda.) se lució.
Michael Schumacher	7/4	11/10			
Rubens Barrichello	10/1	20/1			
WILLIAMS				En general, el nuevo Williams, el FW26, ha marcado tiempos rápidos en la pretemporada. Podrían llevar ventaja a todos los demás en velocidad pura.	Williams debería ser rápido en todas partes. Espérense victorias en el Nürburgring, Montreal, Magny-Cours (izda.) y Monza. Tanto JPM como Ralf aspiran al título.
Juan Pablo Montoya	3/1	7/2			
Ralf Schumacher	4/1	11/2			
McLAREN				El MP4-19 fue el primer coche 2004 en aparecer y fue rápido al instante. Kimi y David se han mostrado veloces en los tests, y el coche parece fiable.	DC y Kimi se apretarán de lo lindo en 2004, lo que sacará lo mejor de ellos. En 2003, Kimi estuvo inmenso en Sepang y el Nürburgring; ojo con DC en Australia y Mónaco.
David Coulthard	14/1	16/1			
Kimi Räikkönen	4/1	7/2			
RENAULT				Renault empieza a estar en la pomada; su nuevo R24 ha igualado, y hasta superado, al Williams. Renault es ya uno de los cuatro grandes. ¿Título? No. ¿Victorias? Sí.	Si el R24 es como el R23, destacará en pistas 'aerodinámicas': Mónaco, Sepang, Suzuka, Spa, Hungría (izda.). Alonso ganará dos veces; ¿Trulli en Malasia?
Jarno Trulli	33/1	66/1			
Fernando Alonso	20/1	25/1			
BAR				La gran vuelta de Button en el Circuit de Catalunya con el 006 (nuevo récord oficioso) dio mucho que hablar, pero el coche rodaba ligero. Dicen que serán cuartos en 2004.	Vista su velocidad, los dos pilotos merecen que se apueste por ellos en Melbourne. ¿Un podio en Spa para Jenson, y para Taku en Suzuka, su pista talismán?
Jenson Button	100/1	150/1			
Takuma Sato	125/1	150/1			
SAUBER				El nuevo Sauber C23 (izda.) rodó a ritmo de los cuatro grandes en su primer test en Valencia. No fue un hecho aislado, y el coche y los pilotos prometen mucho.	Con motor/cambio Ferrari y un 'doble' del F2003-GA, a lo mejor Sauber se sale. Fisi volará en Australia, Mónaco, Canadá, Bélgica y Brasil. ¿Victorias en mojado? Tal vez.
Giancarlo Fisichella	125/1	250/1			
Felipe Massa	125/1	250/1			
JAGUAR				Jaguar ha decepcionado un tanto en la pretemporada, a menudo a dos segundos por vuelta de la cabeza. Persisten los rumores de que el R5 tiene problemas...	En 2003 Webber estuvo impresionante en calificación, sobre todo en Brasil (izda.) y luego en Hungría. Mark suele ir bien en casa y en mojado. Un podio no es imposible.
Mark Webber	100/1	500/1			
Cristian Klien	250/1	500/1			
TOYOTA				El nuevo TF104 es un paso adelante. Su forma en los tests ha sido diversa, alternando entre la cabeza y la cola del centro del grupo. Mejorará a lo largo del año.	Toyota mostró destellos prometedores en 2003, en Silverstone y Suzuka. Un compañero de *F1 Racing* incluso ha soñado con la victoria de Panis en Australia.
Olivier Panis	100/1	150/1			
Cristiano da Matta	150/1	150/1			
JORDAN				El Jordan EJ14 rodó por vez primera a principios de febrero. Antes, dos grandes accidentes de dos pilotos probadores con el EJ13 perturbaron sus tests.	Una victoria afortunada, como Brasil 2003 (izda.), siempre está al alcance de Jordan. En mojado, con Bridgestones, podrían subir al podio. Y en Spa van bien.
Nick Heidfeld	200/1	500/1			
¿Jos Verstappen?	200/1	500/1			
MINARDI				Minardi ha probado menos que nadie durante el invierno, por la falta de presupuesto. El PS04 (izda.) ha estado a unos tres segundos de la cabeza.	A Minardi le falta velocidad, dinero y recursos. ¿Vale la pena una apuesta temprana por Bruni, antes de que el resto se escape sin remisión? Esto..., seguramente no...
Gianmaria Bruni	500/1	750/1			
Zsolt Baumgartner	500/1	750/1			

** Datos proporcionados por William Hill (www.willhill.com). Datos correctos al cierre de este ejemplar*



Jean Alesi dejó la F1 al final del año 2001, pero se mantiene en activo en el DTM.

a los lectores

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

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

Crónicas añejas

Es de rigor comenzar agradeciéndoos vuestra iniciativa, vuestra profesionalidad y ésta ya felizmente asentada edición española de *F1 Racing*.

La carta de José Ramón Álvarez *(F1 Racing* Nº 60) me ha incitado a sumarme a su coro. Yo también he llegado a los cincuenta, lo que tiene los inconvenientes que todos suponen, pero las ventajas que da haber podido ver correr con los propios ojos a Peterson en Montjuïc o a Villeneuve (Gilles, claro) en Mónaco.

Sigo GP a GP sin defecto todos los campeonatos desde 1969, año que hizo en buena lógica que Stewart fuera mi primer ídolo de la F1; pero la edad no impide que las manos, los pies y la cabeza de Fernando Alonso me inspiren la misma pasión que a un veinteañero.

Mi intención, como decía, es añadirme a las peticiones de J. R. Álvarez. Aunque a mí afortunadamente la vista me ha perdonado algo más, creo que las ideas sobre el contraste de las tintas y el tamaño de caja de los tipos son totalmente cabales. Pero yo quiero añadir una humilde sugerencia a su petición de más historia y más técnica, si es posible. Tras muchas páginas leídas y conservadas sobre F1 (entre otras, claro está, las inolvidables de Javier del Arco en *Fórmula)* no estaría de más disponer de crónicas recuperadas (o reescritas) de los GP de los primeros años a partir de aquel 13 de mayo de 1950 en Silverstone de feliz memoria. Así podríamos disfrutar de vez en cuando de aquellas ya míticas carreras de Ascari, Fangio, Moss, Brabham, Hill, Clark y compañía, algo que en nuestra infancia a muchos de esos lectores 'añosos' no nos fue posible tener.

Agustín Ramos Guerreira, Salamanca
agur@usal.es

¿Qué hacen los jubilados?

Quiero expresar mi felicitación a *F1 Racing* por la excelente revista que publican. Aparte de esto, quisiera sugerir la posibilidad de incorporar una sección con entrevistas a pilotos que ya terminaron su carrera deportiva.

Me gustaría conocer la opinión de pilotos de F1 como Johnny Herbert, Martin Brundle, Damon Hill, Jean Alesi, Gerhard Berger, Mika Salo, Nigel Mansell, Alain Prost, Pedro Diniz... acerca de la situación actual de la F1 y sus integrantes, y también saber cómo les va después de la F1.

También me gustaría felicitar a Tele 5 por haber adquirido los derechos de retransmisión de la F1, ya que en el pasado pudimos disfrutar con ella de los duelos Schumacher-Hill y, en mi caso, con el título de Damon en 1996. Una consecuencia de esto es que ahora podemos conocer diariamente, a través de los informativos, la evolución de los equipos en la pretemporada.

Por último, sólo me queda desear todo lo mejor a Fernando Alonso en esta nueva temporada, así como a Pedro de la Rosa y Marc Gené en sus respectivos equipos.

Alberto Ramos Guerrero, Madrid



¿Dónde hemos visto antes este coche?

Kimi, Hombre del Año

Como seguidor de *F1 Racing*, me gustaría hacer una pequeña crítica al dossier Hombre del Año publicado en el número 59. Y es que en mi modesta opinión creo que Kimi Räikkönen debería haber sido nombrado dentro del mismo. Puede que a nuestro 'hombre de hielo' le cueste ganarse la simpatía de los periodistas e incluso de la afición, pero lo que no podemos hacer es olvidar sus hazañas en esta pasada temporada. Kimi llega, corre y calla, y consiguió hacer temblar a un equipo como Ferrari. Sin duda hablamos de un auténtico campeón de F1.

Ramón Compte, Vic (Barcelona)

Más tiempo para Renault

Soy un enamorado de la escudería Renault y lo que tendríamos que hacer es darles un margen de tiempo. Por favor, no queramos correr más de la cuenta.

Manuel Molina Rodríguez
Alcorcón (Madrid)

Una jornada inolvidable

Tengo 20 años y sigo la F1 desde 1997. Me siento identificado con la carta del riojano Daniel Cruz en *F1 Racing* Nº 59. Yo también empecé a oír hablar de Alonso en 1999 en la F-Nissan, y también vi que iba a ser alguien en el mundillo de la F1.

Yo sí que tuve la suerte de coincidir con él, en la presentación de Minardi que se celebró en el Guggenheim de Bilbao en 2000, cuando iba a correr en F3000 con el mismo patrocinador que Minardi.

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

Me saqué una foto con él y también con Marc Gené, Adrián Campos, Antonio García y Sete Gibernau. Inolvidable.

Alain Trasviña Ferrer, Bilbao
schumacher_alain@yahoo.es

Tenemos otro as en F1

Tengo 31 años y sigo la F1 desde que tenía 10 años, cuando conocí a mi actual cuñado, que fue quien me aficionó, y que casualmente resultó ser nada más y nada menos que primo de Joan Villadelprat.

Creo que, aunque está muy bien y en parte es normal el 'bombo' que se está dando a los pilotos españoles, es fantástico que tengáis a Joan de colaborador cada mes, ya que considero que tiene mucho que aportar al respecto, aunque a nivel de prensa y medios ha estado un poco en el olvido.

No hay que olvidar que Joan ha trabajado durante más de 20 años en los mejores equipos y con los mejores pilotos y actualmente, en las World Series, está desempeñando una gran tarea profesional. Se puede decir que él fue el primer español campeón del mundo de F1, ¿verdad?

Manuel Gómez Sicilia
Sant Cugat del Vallès (Barcelona)

La FIA no ayuda a Ferrari

Soy seguidor de Ferrari, pero a mí eso no me ciega. No me cae bien Schumacher ni me gustan cosas como las tan exageradas órdenes de equipo que hay en Ferrari, pero de ahí a decir que la FIA ayuda a Ferrari...

Menuda tontería, con los años que lleva ganando Ferrari se ha demostrado que con las nuevas normas se pretendía justo lo contrario.

Sergi Albert Oliete, Barcelona
sergialbert@terra.es

Hay que premiar el triunfo

Es inconcebible que un triunfo en un GP, hecho que permite a cualquier corredor pasar a la historia de la F1, tenga hoy día el mismo valor en puntos que un tercer y quinto puestos, por poner un ejemplo.

En efecto, es un gran estímulo para los pilotos conformistas, ahora llamados regulares. Se podrá ser campeón sin ganar una sola carrera en la temporada. Pero ya hace tiempo que el *lobby* de la F1 presta más atención a las audiencias televisivas que al resultado deportivo.

Yo volvería a dar un punto a la vuelta rápida en carrera y a descontar no dos o tres carreras, sino cinco, como ocurría hasta 1990, y más ahora que vamos a tener 18 GP, qué barbaridad. Pero los que seguimos este deporte desde la época romántica y hemos vivido otra forma de valorar las victorias lo tenemos muy crudo en los tiempos que corren.

Francisco Asiego Ortega, Málaga

El ¿nuevo? Sauber

Hace pocos días se presentó el 'nuevo' Sauber C23. Creo que es la primera vez en la F1 moderna que un coche se pasa 'todo enterito' a otro equipo. Aparte del alerón delantero, sólo han cambiado el capó motor y las derivas del alerón trasero, y porque lo exigía el reglamento. Ah, y la pintura, por supuesto.

Miguel Rivavelarde
San Vicente de la Barquera (Cantabria)

Gracias, Oviedo

Nunca olvidaremos el pasado 27 de noviembre, de Zaragoza a Oviedo el viaje merecía la pena. Cualquier cosa por poder estar un poco más cerca de nuestro piloto, Fernando Alonso. Ahí estuvimos nosotros, cenando con su club, con la gente que le conoce desde hace años, disfrutando con lo que más nos gusta y sobre todo haciendo amigos. Y ahí estuvo Fernando con todos, acercándose a cada uno de nosotros sin dejar de sonreír. Unas fotos, unos autógrafos y hasta unas palabras; no nos lo podíamos creer: ¡Fernando hablando con nosotros! Aquella noche la recordaremos durante mucho tiempo.

Gracias al club y a la gente de Oviedo por darnos esta oportunidad y por el cariño con el que nos trataron.

María y Sergio, Zaragoza

Se busca San Marino 94

Llevo 10 años en busca de la carrera de San Marino 94. Me gustaría ponerme en contacto con alguien que la tenga grabada. (yo me encargo de gastos de envío y demás).

Este año se cumple el décimo aniversario de su muerte, y me gustaría que *F1 Racing* se ocupara de hacerle un buen homenaje, tanto a él como a Ratzenberger, y, si no es mucho pedir, unos pósters.

Dejo mi dirección por si alguien me quiere ayudar, gracias.

Marc Sanz Pérez
Toledo 1, pta. 8
46520 Puerto de Sagunto (Valencia)
f1_sanz@hotmail.com

Una imagen vale más...

En respuesta a la carta de José Ramón Álvarez *(F1 Racing* Nº 60), no tengo nada que objetar respecto de las mejoras que propone en lo que se refiere al formato. Pero en cuanto al comentario sobre las imágenes, aparte de aficionado a la F1 lo soy también a la fotografía, y esas anotaciones me ayudan a aprender (¿ha intentado fotografiar un F1 a 300 km/h? Le aseguro que no es nada fácil). Todo esto sin contar la espectacularidad y belleza de las fotos en sí mismas, claro.

Alberto Lozano Pablo, Barcelona
eodun2000@hotmail.com

Entradas no tan caras

Que sepa el señor Cerdán *(F1 Racing* Nº 60) que las entradas del GP de España son con diferencia las más baratas del Mundial.

Christian García, Tenerife



Rosberg, campeón 82 con una victoria.

ANDRE RUMEENTJE; GLEN DUNBAR/LAT; ARCHIVO LAT

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

LA TEMPORADA 2004 DE F1 EMPIEZA AQUÍ...

En las siguientes 43 páginas lo encontrarás todo; todo lo que el aficionado bien informado necesita saber sobre la temporada 2004, que arranca en Melbourne el 7 de marzo. Lo más esencial de la pretemporada, las estadísticas, los pilotos, los circuitos, la técnica... Todo para vivir la F1.



CALENDARIO F1 2004

AUSTRALIA	7/03	www.grandprix.com.au	FRANCIA	4/07	www.magnyf1.com
MALASIA	21/03	www.malaysiangp.com.my	GRAN BRETAÑA	11/07	www.silverstone-circuit.co.uk
BAHREIN	4/04	www.bahraingp.com	ALEMANIA	25/11	www.hockenheimring.de
SAN MARINO	25/04	www.autodromoimola.com	HUNGRÍA	15/08	www.hungaroring.hu
ESPAÑA	9/05	www.circuitcat.com	BÉLGICA	29/08	www.spa-francorchamps.be
MÓNACO	23/05	www.acm.mc	ITALIA	12/09	www.monzanet.it
EUROPA	30/05	www.nuerburgring.de	CHINA	26/09	www.f1china.com
CANADÁ	13/06	www.grandprix.ca	JAPÓN	10/10	www.suzukacircuit.com
EE UU	20/06	www.usgpindy.com	BRASIL	24/10	www.gpbrasil.com.br

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Schumi acumula kilómetros durante los tests de pretemporada, pero ¿serán en vano? El Williams y el McLaren parecen más apetitosos que su Ferrari de 2004.

Contenido...

Especial presentaciones 28
Estadísticas y datos equipos 34
Novedades 2004 46
La mejor pareja de pilotos 48
Previo técnico 2004 54
Los circuitos del calendario 62


WILLIAMS F1
SENNA

Arriba el telón

Cuando los equipos muestran sus mercancías y hacen correr sus bólidos por primera vez, es que la nueva temporada de F1 está al caer. El Williams y el McLaren hacen la boca agua, Renault sigue siendo una fuerza a tener en cuenta, y Toyota y BAR van más en serio que nunca. Todos a por Ferrari.

Texto Dom Taylor

El recién llegado más notable es el radical Williams FW26, un coche que aborda de modo atrevido el concepto doble quilla: el equipo afirma haber minimizado los problemas y maximizado las ventajas.

WILLIAMS FW26

Presentación: 5/01/04, Valencia
Primer test: 5/01/04, Valencia

Williams pinta bien. Vale, si hablamos de estética pura nuestro entusiasmo decae: el nuevo FW26, con su morro achaparrado y el alerón delantero montado sobre una especie de colmillos de serpiente, es algo feucho. Pero la belleza no lo es todo. Aerodinámicamente es una maravilla.

Durante los últimos años, cualquiera que haya tenido siquiera un interés pasajero por los detalles técnicos de la F1 habrá oído hablar de la 'doble quilla'. En términos muy sencillos, se trata de una configuración de chasis en la cual los triángulos delanteros inferiores están montados sobre dos extensiones separadas en la parte inferior del chasis, en lugar de sobre una 'monoquilla' central. La ventaja de la doble quilla es que ayuda a mejorar la eficacia aerodinámica, aumentando así el apoyo y reduciendo la resistencia. Las posibles pegas son un mayor peso y el riesgo de reducir la rigidez del chasis. La cuestión es si los beneficios aerodinámicos y el superior agarre mecánico pesan más que el compromiso rigidez/peso.

El hecho de que Williams haya adoptado la doble quilla es sorprendente. Los últimos cinco años, Ferrari se ha aferrado a la



Muy confiados: el tercer piloto, Marc Gené, flanqueado por Montoya y Ralf Schumacher.

monoquilla y ha tenido un gran éxito con ella. Incluso Sauber –equipo al que se atribuye la idea de la doble quilla– ha vuelto a la monoquilla para 2004. Al parecer, el diseñador jefe de Williams, Gavin Fisher, y la aerodinamista jefe, Antonia Terzi, han logrado maximizar tanto el beneficio aerodinámico que el resultado neto es positivo. ¿Cómo? Extirpando el morro.

Una de las paradojas de la doble quilla es que, aunque en teoría el flujo de aire por debajo del coche es más eficaz, el morro lo altera por delante de la zona que debería sacar provecho. El enfoque de McLaren es hacer el morro lo más estrecho posible, mientras que Williams ha ido más allá, eliminando el morro del todo.

No es bonito, pero podría ser el futuro. Otros equipos ya se están preguntando si lo pueden reproducir. No obstante, que una estructura tan corta supere el crash test frontal de la FIA no es fácil. Williams reconoce que les llevó bastante trabajo lograrlo.

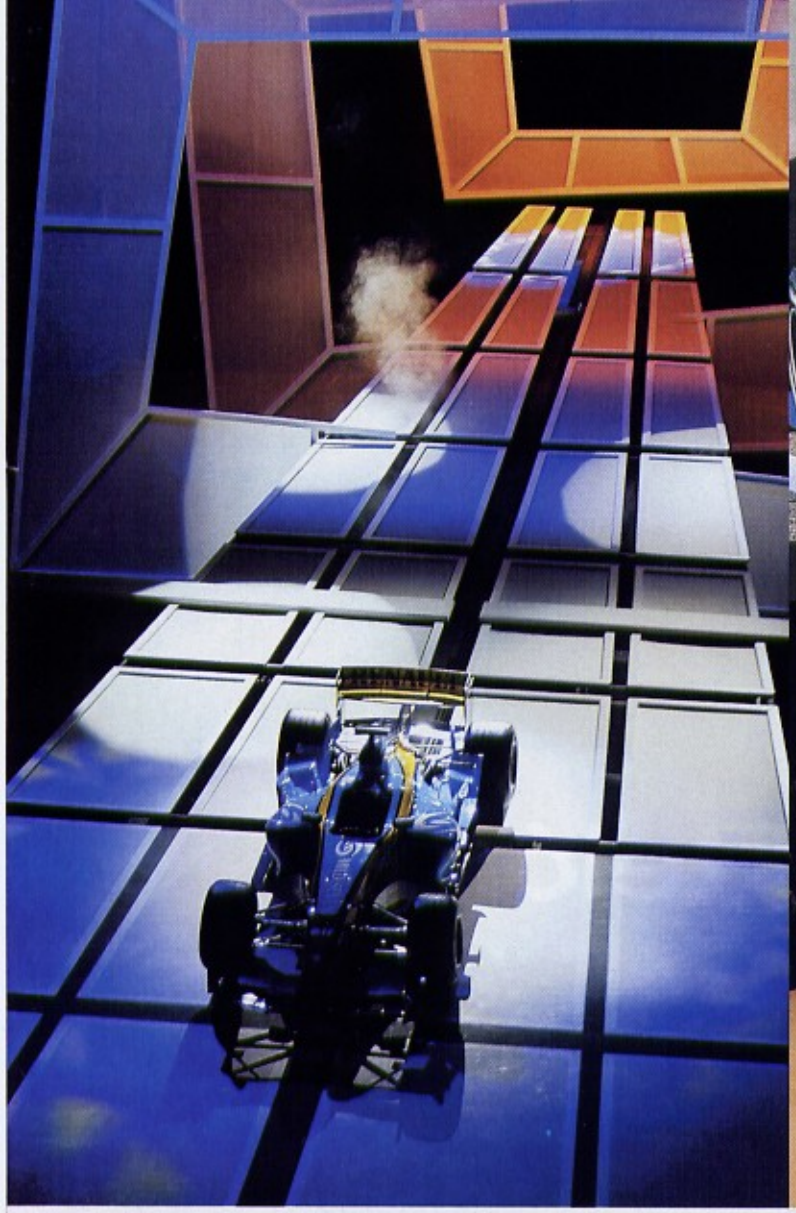
En pista, el FW26 ya se ha revelado excepcional, encabezando los tiempos en la mayoría de sesiones del mes de enero. Williams presentó el coche lo antes posible, aprendiendo de su error con el FW25 en 2003, que no fue competitivo del todo hasta Mónaco. Este año Williams piensa luchar por el título desde Melbourne. Y 2004 podría ser su temporada más sólida en mucho tiempo.

McLAREN MP4-19

Presentación: sin acto oficial
Primer test: 25/11/03, Valencia

McLaren pasó algo desapercibido en enero, mientras Williams acaparaba titulares en los tests. Pero, en realidad, McLaren optó por probar en privado en Cheste durante una semana mientras los otros equipos estaban en el Circuit de Catalunya. Y cuando Williams y McLaren han probado codo con codo, se han mostrado muy igualados.

Está claro que el MP4-19 es rapidísimo y, con los kilómetros acumulados durante el ►







invierno, debería mostrarse fiable y bien desarrollado a principios de temporada. Más aún, pilotos e ingenieros deberían comprender su coche más a fondo que cualquier otro equipo. No hay que olvidar que McLaren lleva un mes más de ensayos con su coche que cualquier otro equipo.

El único revés de consideración en los tests del MP4-19 fue que al tercer piloto Alex Wurz le costó acomodarse en el cockpit. "Tuvimos problemas con mi posición. Nos costó un tiempo resolverlos, pero al final no hicieron falta cambios en el chasis", dijo.

Buenas noticias. El desarrollo depende mucho de la aportación de Wurz, tras su implicación en el desarrollo del MP4-17 y el MP4-18A. Después de haber pilotado el MP4-19, está impresionado por el paso adelante en prestaciones que representa.

"En estos momentos sólo podemos hablar del primer tercio de la temporada", dijo Wurz, "pero mi predicción es que estará muy reñido entre Williams y McLaren. Renault también será rápido, pero creo que a lo mejor Ferrari encontrará muchas dificultades para superar a los tres equipos punteros, sin tomar en cuenta los neumáticos, porque todos hemos evolucionado mucho".

RENAULT R24

Presentación: 29/01/04, Palermo
Primer test: 20/01/04, Montmeló

El Renault del año pasado, el R23, fue ciertamente impresionante. Puede que le faltaran caballos, pero su equilibrado chasis llevó al equipo a una cómoda cuarta plaza entre los constructores, y a veces Renault superó de forma convincente a los tres grandes. Pero eso no significa que el R24 pueda mantener ese impulso.

De los equipos punteros, Renault es el que está más contra las cuerdas. El factor clave fue la sustitución de su V10 a 111° por uno nuevo a 72°, una decisión orientada tanto a la fiabilidad (rompieron 10 motores en 2003) como a la potencia. Aunque ambas hayan mejorado, el cambio exigirá variar la integración motor/chasis. Ésa era una de las grandes bazas del R23, así que a Renault podría llevarle un tiempo recuperar la armonía que encontraron el año pasado.

Pero sin duda el R24 parece interesante aerodinámicamente y ha impresionado en los tests. El morro es muy bajo y los pontones son aún más ceñidos, e incluso más redondeados que los del F2003-GA. Pero lo más llamativo es la aleta dorsal en el capó motor, diseñada para dirigir el flujo de aire hacia el alerón trasero, que presenta una característica construcción 'escalonada'.

La estrategia técnica de Renault es que dos equipos de diseño trabajen a la vez, uno bajo Mark Smith (R24) y el otro bajo Tim Densham (R25 para 2005). Mientras uno desarrolla el coche durante una temporada, el otro pasa 12 meses enteros diseñando el del año siguiente. El problema es que dichos equipos se hagan demasiado autónomos, lo que impediría transmitir las ventajas del año anterior. Con los cambios de reglamento, además de las propias complicaciones internas de Renault, como la marcha de hombres clave que coordinaban los dos equipos de diseño –el director técnico Mike Gascoyne y el aerodinamista jefe John Iley–, éste es un riesgo al que Renault se enfrenta.

El año pasado fueron para arriba. Este año esperarán mezclarse con Ferrari.

BAR 006

Presentación: 1/02/04, Montmeló
Primer test: 1/02/04, Montmeló

BAR, perenne equipo segundón, se ha mostrado muy metódico en sus tests invernales con vistas al desarrollo del 006.

Ostentación y sonrisas en las presentaciones 2004: Renault (arriba izda.) estrena una nueva arquitectura de motor; McLaren confía en un morro ultraestrecho (superior); Jaguar (arriba) dependerá de la velocidad de Webber, pero hasta ahora el R5 se muestra poco convincente; Sauber (dcha.) llama la atención con un coche que parece un F2003-GA.

'CUANDO SAUBER HIZO SUS PRIMEROS TESTS, EL C23 RODÓ DE INMEDIATO 1,4S MÁS RÁPIDO QUE EL C22. NO ESTÁ NADA MAL'

Desde el pasado mes de noviembre han hecho correr su coche 2004 laboratorio (un híbrido 005-006), con una decoración negra característica (tal vez para disimular los nuevos detalles aerodinámicos). BAR ha encabezado los tiempos de forma convincente en varias ocasiones. En febrero, recién estrenado el 006, Jenson Button batió el récord no oficial del Circuit de Catalunya, aunque con poca gasolina, eso sí.

Pasarse a Michelin parece haber ayudado a BAR a desarrollar su velocidad latente. Pero la preocupación clave en 2004 será la fiabilidad de sus motores Honda. El equipo sufrió tres roturas en otros tantos días en Jerez en enero, lo que les impidió rodar el cuarto día. Honda está segura de haber localizado y corregido el problema y de que no habrá más roturas.

¿Puede desafiar el 006 a los cuatro grandes? A lo mejor, pero no siempre. BAR tiene por costumbre ir bastante bien en Melbourne y luego perder comba. Han de desarrollar con más eficacia su conjunto a medida que avance la temporada. Pero ahora mismo BAR rebosa de emoción. Está por ver si la convierten en resultados. Hasta ahora, en cinco años, eso no ha pasado ni una vez.

SAUBER C23

Presentación: 12/01/04, Salzburgo
Primer test: 14/01/04, Valencia

Algo debe de tener el agua en el cuartel general de Sauber en Hinwil, Suiza. Primero cambian una pareja de pilotos tan sosa como la que más (Nick Heidfeld y Heinz-Harald Frentzen) por una de las más emocionantes en F1 (Giancarlo Fisichella y Felipe Massa);



Con poca gasolina, Button marcó un gran tiempo con el nuevo BAR en el Circuit de Catalunya.

luego organizan una presentación del C23 gratuitamente exagerada en el Hangar-7 de Red Bull, sito en el aeropuerto de Salzburgo, con la actuación del grupo británico de pop Sugababes; y luego, cuando por fin desvelan el C23, parece un bólido de lo más impresionante, aunque un poco familiar.

No obstante, no vamos a retomar aquí la discusión C23/F2003-GA (véase Pitpass, página 18). Lo que está claro es que el C22 de 2003, de doble quilla y aerodinámica básica, se ha transformado en una joya monoquilla esculpida a la perfección. No es de extrañar que Giancarlo diga que está "muy contento".

Además, cuando un par de días después de la presentación Sauber hizo sus primeros tests, el C23 rodó de inmediato 1,4s más rápido que el C22. No está mal para el debut de un coche totalmente nuevo. Sea cual sea la verdad del asunto, está claro que Sauber será mucho más veloz que el año pasado. Y con el mismo motor y cambio que el F2004, hasta podrían tutearse con los grandes.

JAGUAR R5

Presentación: 18/01/04, Montmeló
Primer test: 12/01/04, Lommel

El Jaguar R5 es uno de los diseños más conservadores y evolutivos de 2004, pero el equipo es optimista. Al menos, el R4 del año pasado fue el coche más aceptable jamás construido por el equipo, su mayor defecto la tendencia a castigar sus neumáticos traseros. Eso hacía el coche muy rápido en una sola vuelta, pero víctima de un desgaste de gomas imposible de controlar sobre una distancia de carrera. Solucionar este problema ha sido el quid del R5.

Aerodinámicamente, es un conjunto un poco más integrado que el R4, pero nada revolucionario. El equipo evitó los trucos aerodinámicos a no ser que su beneficio quedara bien claro, pero, en los tests, el R5 no ha causado una gran impresión, y ya se habla de un grave fallo aerodinámico. Cómo no, Jaguar insiste en que no pasa nada.

TOYOTA TF104

Presentación: 17/01/04, Colonia
Primer test: 13/01/04, Paul Ricard

El diseñador jefe Gustav Brunner y compañía han avanzado mucho con el TF104. Como es frecuente en la F1 moderna, Toyota ha hecho más compacta la parte trasera del coche. La carrocería ha recibido grandes retoques aerodinámicos, revelando hasta qué punto Toyota ha sido capaz de invertir tiempo y esfuerzo en su programa en el túnel de viento.

Tsutomu Tomita, jefe de equipo entrante, ha dejado claro que quiere puntos en todas las carreras y, ojalá, uno o dos podios. ►



'EL F2004 ES PARECIDO AL COCHE DEL AÑO PASADO, QUE, SI MAL NO RECUERDO, ERA BASTANTE BUENO Y GANÓ AMBOS TÍTULOS'

¿Podrá ser? Bueno, si podemos dejarnos guiar por los tests, deberían pisarles los talones a Renault, como mínimo.

JORDAN EJ14

Presentación: 4/02/04, Silverstone
Primer test: 2/02/04, Silverstone

Entre disputas con pilotos y sponsors, a Jordan le pareció poco apropiado montar una presentación oficial en 2004. En vez de eso, se invitó a un grupo de periodistas a tomar una taza de té en Silverstone y presenciar el primer test del EJ14.

Dado que la aerodinámica del EJ13 era bastante carente, es difícil imaginar que el EJ14 no vaya a ser mejor en todos los ámbitos. El equipo monta el mismo motor V10 a 90º que Jaguar, lo que debería suponer potencia suficiente, y el EJ14 también cuenta con un nuevo cambio más pequeño y ligero. Un buen trabajo, pues el del año pasado parecía el de un camión.

John McQuilliam y el ex miembro de BAR James Robinson suplen las sensibles bajas del diseñador jefe Henri Durand y el director de ingeniería de carrera y tests Gary Anderson, respectivamente.

MINARDI PS04-b

Presentación: 15/02/04 (por conf.)
Primer test: 9/02/04, Misano

El Minardi PS04-b es un híbrido del PS03 del año pasado y el Arrows A23 (el chasis 2002 del desaparecido equipo Arrows que compró Paul Stoddart). Minardi ha probado poco durante el invierno, así que está por ver si un equipo tan escaso de dinero puede extraer alguna ventaja de la tecnología Arrows. El



Panis y Da Matta dan continuidad a Toyota; el F2004 (abajo) es una puesta al día conservadora.

A23 era un diseño de doble quilla muy elogiado, pero que no llegó a desarrollarse del todo; el PS04-b es monoquilla. Pero si Minardi puede adaptar el diseño hábilmente, a lo mejor encuentran cierta competitividad.

FERRARI F2004

Presentación: 26/01/04, Maranello
Primer test: 30/01/04, Fiorano

A diferencia de la presentación de Williams –que suscitó exclamaciones de emoción en los perplejos periodistas presentes–, la de Ferrari levantó suspiros de decepción. Una semana antes, Jean Todt había declarado que el alerón delantero del nuevo coche podría "sorprender" a mucha gente... ¿Había copiado Ferrari el morro del FW26? ¿Sería delgado y puntiagudo como el de McLaren? ¿O tenían un as increíble bajo la manga?

De hecho, la "sorpresa" fue que el F2004 se pareciera *tanto* al F2003-GA del año pasado. Está por ver si Todt abordó con segundas el elemento sorpresa, o si la auténtica sorpresa surgirá más tarde. Pero el F2004 fue presentado con alerones delanteros y traseros de 2003. Ferrari lleva años evitando descubrir su pastel en las presentaciones, y el diseñador jefe Rory Byrne reconoció incluso que el coche tendrá un aspecto muy distinto en Melbourne.

"Habrá cambios sustanciales en varios componentes aerodinámicos", dijo. "Lo más evidente será el alerón delantero, deflectores y la aerodinámica de la zaga. No están aquí porque hemos alargado su desarrollo todo lo posible y aún estamos fabricando piezas".

Es decir, que van tarde. El director técnico Ross Brawn hasta pareció dejar abierta la posibilidad de empezar con el coche viejo, declarando que el equipo está "bastante resuelto" a llevar el F2004 a Australia. ¿*Bastante* resuelto?

Pese a las primeras impresiones, el coche presentado el 26 de enero era muy distinto del F2003-GA. La parte trasera es más compacta y pulcra, y se han efectuado retoques aerodinámicos sutiles pero rotundos. Pero lo más importante es la decisión de acortar la batalla en 50 mm, lo que la deja apenas 10 mm más larga que el Williams FW25 de 2003, de batalla ultracorta. Esto debería hacer al F2004 menos vulnerable a ser atacado en curvas lentas, pero también menos dominante en las rápidas.

Con todo, no es difícil entender por qué Ferrari prefiere un diseño relativamente conservador. Michael Schumacher ni se inmutó: "Es parecido al coche del año pasado, que, si mal no recuerdo, era bastante bueno y ganó ambos títulos. Ahora hemos de esperar y ver cómo van los tests". 1

• **Artículo presentación Renault, página 82**



GLENN DUNBAR/LAT

TODOS LOS EQUIPOS PILOTOS Y DATOS 2004

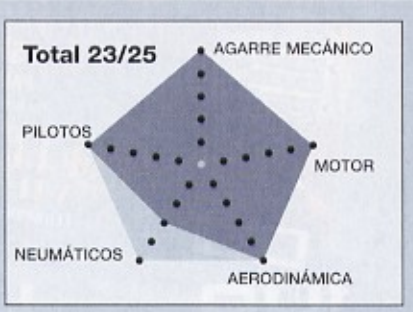
Todo está aquí: pilotos, coches, motores, neumáticos e historia. Todo lo que hay que saber para evaluar el potencial de los 10 equipos cuando se dirijan a Melbourne en marzo. Y con la opinión de Murray Walker sobre las posibilidades de cada uno.

>Pentágono de potencialidad

Se evalúa cada equipo según su rendimiento en cinco ámbitos –calidad de los pilotos, agarre mecánico, calidad del motor, aerodinámica y calidad de los neumáticos–, con cinco niveles cualitativos dentro de cada uno (indicados por las líneas de puntos).

El equipo perfecto sería el que alcanzara su potencial pleno en los cinco índices. En el ejemplo ilustrativo (dcha.), el equipo se muestra relativamente flojo en un solo terreno: los neumáticos, que suman 3/5. En todo lo demás nuestro equipo teórico (vale, sí, Ferrari) saca 5/5 para un impresionante total de 23 puntos de los 25 posibles.

Es decir, cuanto más pequeña sea la zona oscura, más apurado estará un equipo y menos competitivo será. Para observar los extremos, compárense Ferrari y Minardi.





FERRARI

COCHE F2004 **NEUMÁTICOS** BRIDGESTONE **MOTOR** FERRARI 053

Ferrari no se cree que 2004 vaya a ser un regalo. Pero su talento y experiencia siguen siendo de aúpa

Información del equipo

Fundado 1929, Enzo Ferrari
Primer gran premio Gran Bretaña 50
GP disputados 686 Victorias 167
Poles 166 Vueltas rápidas 167
Puntos 3.986,8 (desde 1950)
Títulos de constructores 13
Títulos de pilotos 13
Ferrari Spa, Via Ascari 55-57,
41053 Maranello (MO), Italia
Tel.: 0039 0536 949450
Fax: 0039 0536 949049
Web www.ferrari.com
Club de fans ferrariclub@ferrari.it

Hombres clave
Luca Montezemolo *Presidente*
Jean Todt *Director de equipo*
Ross Brawn *Director técnico*
Rory Byrne *Diseñador jefe*
Paolo Martinelli *Director técnico motorista*
Nigel Stepney *Responsable técnico de carrera*
Chris Dyer *Ingeniero de pista (Schumacher)*
Gabriele Delli Colli *Ingeniero de pista (Barrichello)*

Probadores
Luca Badoer
Luciano Burti

Michael Schumacher (Coche Nº 1)



Nació 3 de enero de 1969 Lugar Hürth-Hermühlheim, Alemania Reside Vufflens, Suiza Estado civil Casado con Corinna (dos hijos: Gina Maria y Mick) Estatura 1,74 m Peso 75 kg
Web www.michael-schumacher.de

Historial en F1
1991 Jordan-Ford/Benetton-Ford: 4 pt, 12º (6 GP)
1992 Benetton-Ford: 53 pt, 3º
1993 Benetton-Ford: 52 pt, 4º
1994 Benetton-Ford: 92 pt, campeón del mundo
1995 Benetton-Renault: 102 pt, campeón del mundo
1996 Ferrari: 59 pt, 3º
1997 Ferrari: 78 pt, excluido del campeonato
1998 Ferrari: 86 pt, 2º
1999 Ferrari: 44 pt, 5º
2000 Ferrari: 108 pt, campeón del mundo
2001 Ferrari: 123 pt, campeón del mundo
2002 Ferrari: 144 pt, campeón del mundo
2003 Ferrari: 93 pt, campeón del mundo

Estadísticas
Debut Bélgica 91 GP disputados 194
Victorias 70 VR 56 Puntos 1.038 Poles 55

Rubens Barrichello (Coche Nº 2)



Nació 23 de mayo de 1972 Lugar Sao Paulo, Brasil Reside Sao Paulo y Mónaco Estado civil Casado con Silvana (un hijo, Eduardo) Estatura 1,72 m Peso 77 kg
Web www.barrichello.com.br

Historial en F1
1993 Jordan-Hart: 2 pt, 17º
1994 Jordan-Hart: 19 pt, 6º
1995 Jordan-Peugeot: 11 pt, 11º
1996 Jordan-Peugeot: 14 pt, 8º
1997 Stewart-Ford: 6 pt, 13º
1998 Stewart-Ford: 4 pt, 12º
1999 Stewart-Ford: 21 pt, 7º
2000 Ferrari: 62 pt, 4º
2001 Ferrari: 56 pt, 3º
2002 Ferrari: 77 pt, 2º
2003 Ferrari: 65 pt, 4º

Estadísticas
Debut Suráfrica 93 GP disputados 178
Victorias 7 VR 11 Puntos 337 Poles 9

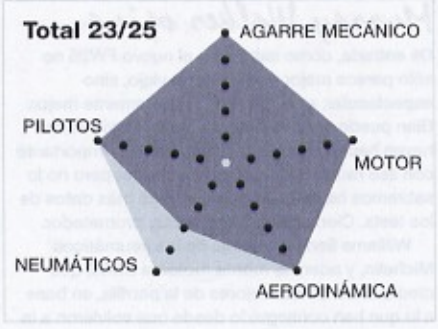
Murray Walker opina...

Ferrari cuenta con la enorme ventaja de la continuidad en todos los frentes: pilotos, cuerpo técnico y equipo directivo. También poseen la que, en mi opinión, es la combinación de pilotos más fuerte: es obvio que el hecho de que Rubens Barrichello transija servilmente ante Michael Schumacher resulta muy provechoso para el equipo de vez en cuando. Sus recursos económicos y técnicos son impresionantes.

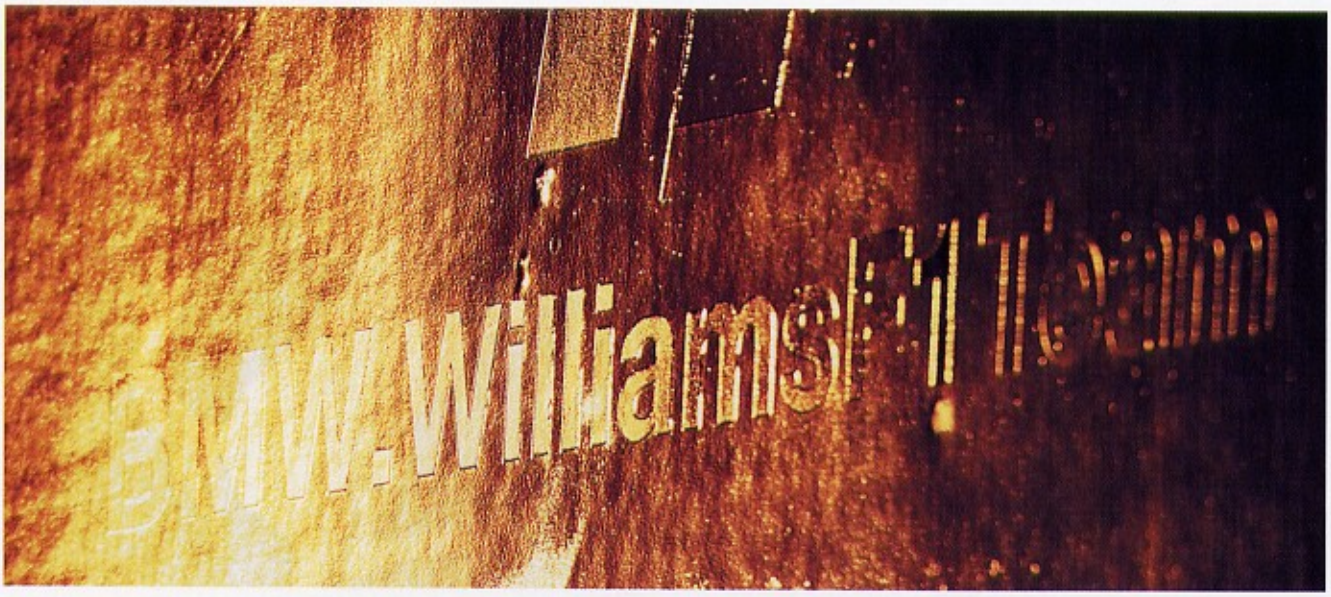
El único flanco débil –hasta un punto todavía indeterminado– son los neumáticos Bridgestone: ¿habrán cerrado la brecha respecto a Michelin sobre seco? Digo yo que se habrán esforzado mucho para hacerlo. Supongo que mantendrán su ventaja en mojado, pero eso no es algo con lo que se pueda contar durante una turbulenta temporada de F1.

Persiste el rumor de que Michael pudiera pensar en retirarse, pero aún no creo que esté dispuesto a dejar el deporte, de modo que no es algo por lo que Jean Todt, Ross Brawn y Luca Montezemolo tengan que preocuparse todavía. Por lo demás, Ferrari sigue estando tan cerca de la perfección como es posible estar en la Fórmula 1 moderna.

La puntuación de *F1 Racing*: *10/10*



DARREN HEATH; ARCHIVO LAT; BRYN LENNON/GETTY IMAGES



BMW-WILLIAMS

COCHE FW26 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** BMW P84

El coche parece especial, y el motor, si es fiable, debería ser excepcional. A ver si los pilotos cumplen

Información del equipo

Fundado 1977, Frank Williams y Patrick Head (Williams Grand Prix Engineering)
Primer gran premio Argentina 78
GP disputados 415 Victorias 112
Poles 123 VR 126 Puntos 2.335,5
Títulos de constructores 9
Títulos de pilotos 7
WilliamsF1, Station Road, Grove, Wantage, Oxon OX12 0DQ, GB
Tel.: 0044 1235 777700
Fax: 0044 1235 777739
Web www.bmwwilliamsf1.co.uk
Club de fans PO Box 111911, 20419 Hamburgo, Alemania

Hombres clave

Frank Williams *Director general y jefe de equipo*
Patrick Head *Director técnico*
Sam Michael *Ingeniero jefe de operaciones*
Gavin Fisher *Diseñador jefe*
Dickie Stanford *Director deportivo*
Antonia Terzi *Aerodinamista jefe*
Carl Gaden *Jefe de mecánicos*
Gordon Day *Ingeniero de pista (Ralf)*
Tony Ross *Ingeniero de pista (Montoya)*

Probadores

Marc Gené (tercer piloto), Antonio Pizzonia

Juan Pablo Montoya (Coche Nº 3)



Nació 20 de septiembre de 1975 Lugar Bogotá, Colombia Reside Mónaco Estado civil Casado con Connie Estatura 1,68 m Peso 72 kg
Web www.jpmontoya.com

Historial en F1

1998 Williams-Mecachrome: probador
2001 BMW.WilliamsF1: 31 pt, 6º
2002 BMW.WilliamsF1: 50 pt, 3º
2003 BMW.WilliamsF1: 82 pt, 3º

Estadísticas

Debut Australia 2001 GP disputados 50
Victorias 3 VR 9 Puntos 163 Poles 11

Ralf Schumacher (Coche Nº 4)



Nació 30 de junio de 1975 Lugar Hürth-Hermühlheim, Alemania Reside Salzburgo, Austria Estado civil Casado con Cora (un hijo, David) Estatura 1,78 m Peso 73 kg
Web www.ralf-schumacher.de

Historial en F1

1997 Jordan-Peugeot: 13 pt, 11º
1998 Jordan-Mugen Honda: 14 pt, 10º
1999 Williams-Supertec: 35 pt, 6º
2000 BMW.WilliamsF1: 24 pt, 5º
2001 BMW.WilliamsF1: 49 pt, 4º
2002 BMW.WilliamsF1: 42 pt, 4º
2003 BMW.WilliamsF1: 58 pt, 5º

Estadísticas

Debut Australia 97 GP disputados 115
Victorias 6 VR 7 Puntos 235 Poles 4

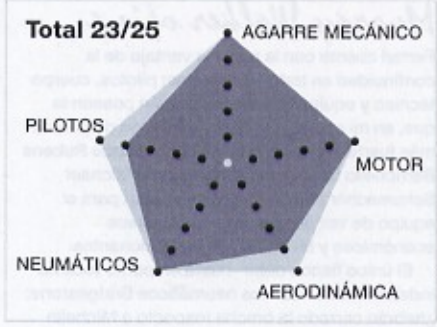
Murray Walker opina...

De entrada, como sabemos, el nuevo FW26 no sólo parece mejor que el coche viejo, sino espectacular, atrevida e innovadoramente mejor. Bien puede ser que Antonia Terzi y Gavin Fisher hayan hecho alguna clase de adelanto importante con ese radical tratamiento del morro, pero no lo sabremos hasta que hayamos visto más datos de los tests. Ciertamente parece muy prometedor.

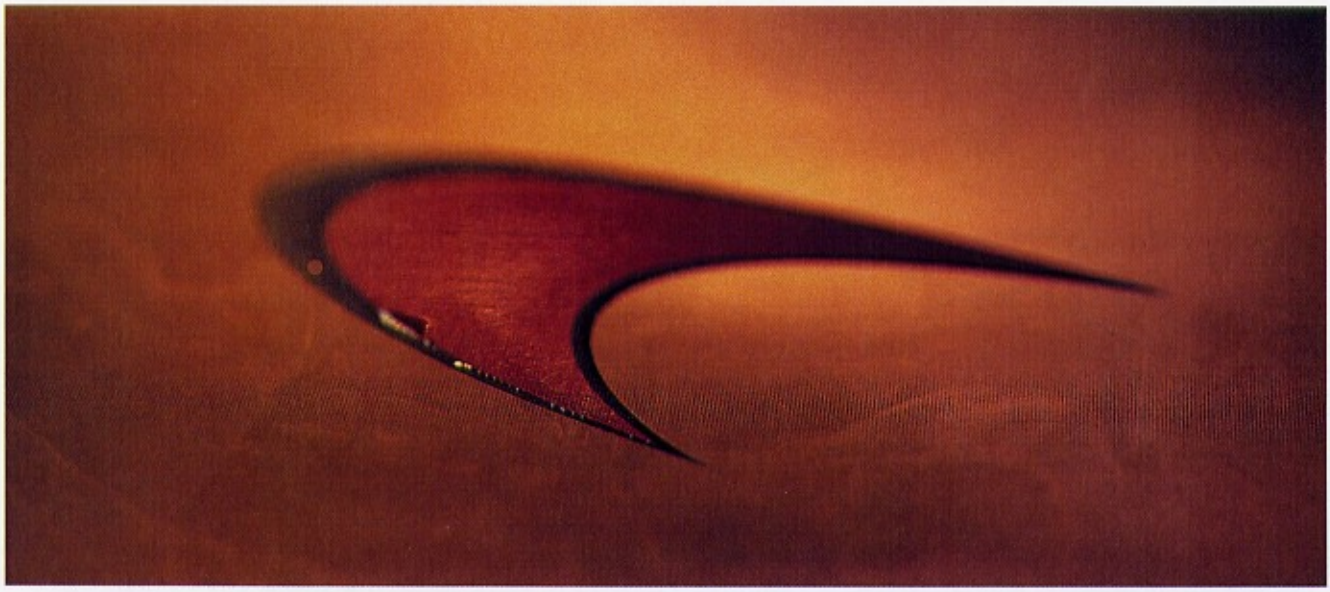
Williams tiene la ventaja de los neumáticos Michelin, y además monta motores BMW, que creo que serán los mejores de la parrilla, en base a lo que han conseguido desde que volvieron a la F1 en 2000. También cuentan con Montoya y, lo siento, pero no me trago la idea de que será una carga porque se va a McLaren. Quiere ganar; Williams quiere ganar, y se respaldarán mutuamente para asegurarse de ello. Claro que desde el momento que Williams empiece a desarrollar su coche de 2005 le dejarán fuera, pero eso no afectará a la eficacia de su campaña por el título.

Con Ralf Schumacher formando equipo junto a Juan Pablo, Williams cuenta con una pareja de pilotos muy sólida. Dicho esto, sigue sin ser tan fuerte como la de Ferrari.

La puntuación de *F1 Racing*: 9/10



DARREN HEATH, ARCHIVO LAT, CLIVE MASON/GETTY IMAGES



McLAREN-MERCEDES

COCHE MP4-19 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** MERCEDES-ILMOR FO 110Q

Después del fiasco con la preparación del coche de 2003, el MP4-19 asusta. Y tienen a Kimi

Información del equipo

Fundado 1963, Bruce McLaren (Motor Racing Limited)
Primer gran premio Mónaco 66
GP disputados 559 **Victorias** 137
Poles 114 **VR** 111 **Puntos** 2.888,5
Títulos de constructores 8
Títulos de pilotos 11
McLaren Technology Centre, Chertsey Road, Woking, Surrey GU21 5JY, GB
Tel.: 0044 1483 711117
Fax: 0044 1483 711119
Web/club de fans www.mclaren.com

Hombres clave
Ron Dennis *Jefe de equipo, presidente y consejero delegado, McLaren Group*
Martin Whitmarsh *Director gerente, McLaren Racing*
Adrian Newey *Director técnico*
Neil Oatley *Director de ingeniería*
Mike Coughlan *Diseñador jefe*
Stephen Giles *Jefe de mecánicos*
Phil Prew *Ingeniero de pista (Coulthard)*
Mark Slade *Ingeniero de pista (Räikkönen)*

Probadores
Alex Wurz (tercer piloto), Pedro de la Rosa

David Coulthard (Coche Nº 5)



Nació 27 de marzo de 1971 **Lugar** Twynholm, Escocia **Reside** Mónaco **Estado civil** Soltero
Estatura 1,82 m **Peso** 72,5 kg
Web www.davidcoulthard-f1.com

Historial en F1
1994 Probador Williams-Renault (ascendido a titular en el GP de España): 14 pt, 8º (8 GP)
1995 Williams-Renault: 49 pt, 3º
1996 McLaren-Mercedes: 18 pt, 7º
1997 McLaren-Mercedes: 36 pt, 3º
1998 McLaren-Mercedes: 56 pt, 3º
1999 McLaren-Mercedes: 48 pt, 4º
2000 McLaren-Mercedes: 73 pt, 3º
2001 McLaren-Mercedes: 65 pt, 2º
2002 McLaren-Mercedes: 41 pt, 5º
2003 McLaren-Mercedes: 51 pt, 7º

Estadísticas
Debut España 94 **GP disputados** 157
Victorias 13 **VR** 18 **Puntos** 451 **Poles** 12

Kimi Räikkönen (Coche Nº 6)



Nació 17 de octubre de 1979 **Lugar** Espoo, Finlandia **Reside** Espoo, Finlandia, y Zúrich, Suiza
Estado civil Soltero
Estatura 1,75 m **Peso** 62 kg
Web www.kimiraikkonen.com

Historial en F1
2001 Sauber-Petronas: 9 pt, 10º
2002 McLaren-Mercedes: 24 pt, 6º
2003 McLaren-Mercedes: 91 pt, 2º

Estadísticas
Debut Australia 2001 **GP disputados** 50
Victorias 1 **VR** 4 **Puntos** 124 **Poles** 2

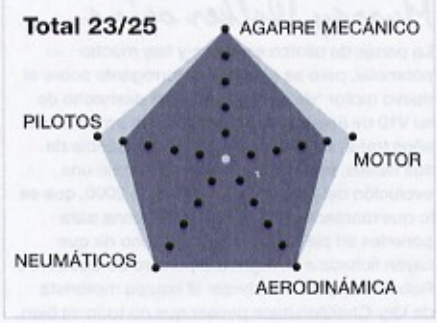
Murray Walker opina...

Creo que podemos afirmar sin miedo a equivocarnos que este año McLaren tendrá un coche mejor que el MP4-17D con el que contaron en 2003. El fracaso del MP4-18A, al que renunciaron el pasado otoño, fue un bochorno para un equipo orgulloso y de tanto éxito como McLaren, pero a lo mejor ese mismo fracaso acaba siendo ventajoso para ellos, ya que es evidente que el MP4-19 se ha beneficiado del desarrollo llevado a cabo en su predecesor.

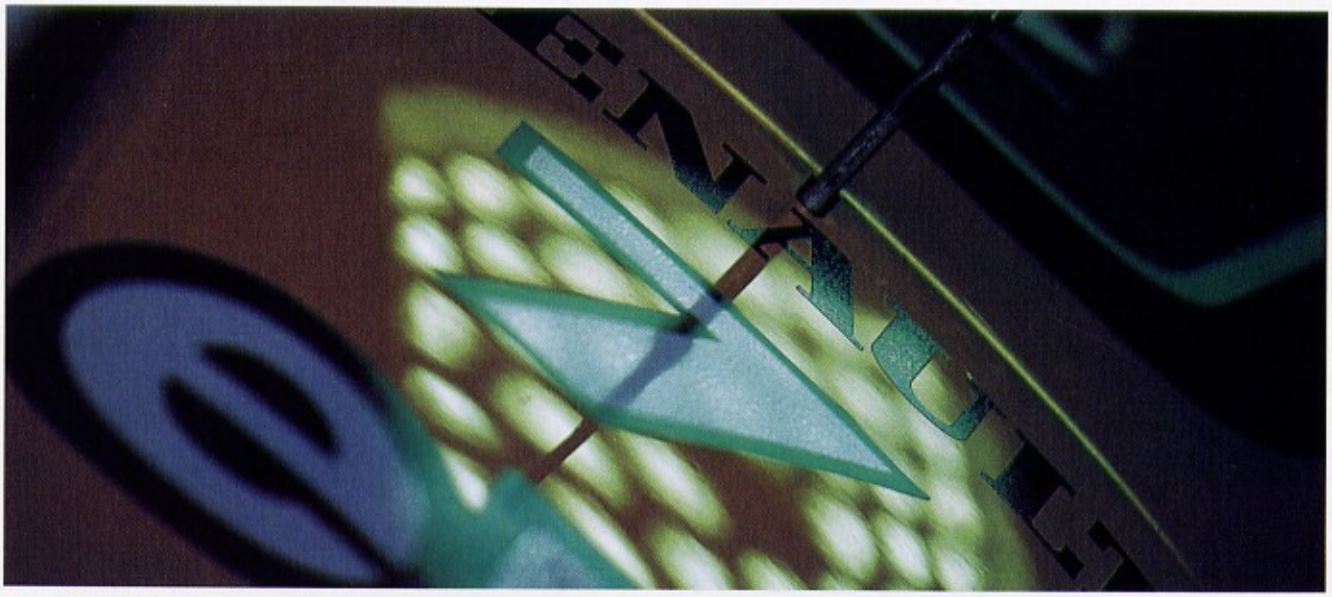
McLaren cuenta con un dúo sólido, pero mi única reserva es que David Coulthard se verá sometido a una gran presión para estar a la altura de Kimi, algo que el año pasado no logró en absoluto. Ya ha perdido su volante aquí para 2005, así que David querrá convencer a otros equipos de que puede hacer un trabajo lo bastante bueno para mantener su lugar en F1.

Por su parte, Kimi correrá para demostrar que el equipo se equivocó al pensar siquiera que necesitaban fichar a Montoya. El año pasado se quedó a las puertas del título y esta vez espera poder ganarlo; pero eso conlleva otras presiones. Creo que McLaren tendrá un problema de gestión de pilotos que no tienen ni Williams ni Ferrari.

La puntuación de *F1 Racing*: 9/10



DARREN HEATH, ARCHIVO LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



RENAULT

COCHE R24 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** RS24

¿Tropezará Renault tras los cambios de personal? Quizá, pero siguen rebosando fortaleza por doquier

Información del equipo

Fundado 1975 (creación de Renault Sport)
Primer gran premio Gran Bretaña 77
GP disputados 156 **Victorias** 16
Poles 33 **Vueltas rápidas** 19 **Puntos** 423
Títulos de constructores 0 (2º en 1983)
Títulos de pilotos 0
Whiteways Technical Centre, Enstone, Chipping Norton, Oxon OX7 4EE, GB
Tel.: 0044 1608 678000
Fax: 0044 1608 678800
Web/club de fans www.renaultf1.com

Hombres clave
Flavio Briatore *Jefe de equipo*
Bob Bell *Director técnico*
Pat Symonds *Director de ingeniería*
Robert White *Director técnico motorista*
Mark Smith *Diseñador jefe R24*
Tim Densham *Diseñador jefe R25*
Dino Toso *Jefe de aerodinámica*
Steve Nielsen *Director deportivo*
Jonathan Wheatley *Jefe de mecánicos*
Alan Permane/Nick Chester *Ingenieros de pista (Trulli)*
Paul Monaghan/Rod Nelson *Ingenieros de pista (Alonso)*
Probador: *Franck Montagny (tercer piloto)*

Jarno Trulli (Coche Nº 7)



Nació 13 de julio de 1974 **Lugar** Pescara, Italia **Reside** Mónaco y Binfield, Inglaterra **Estado civil** Soltero **Estatura** 1,73 m **Peso** 60 kg
Web www.jarnotrulli.com

Historial en F1
1997 Minardi-Hart/Prost-Mugen Honda: 3 pt, 15º
1998 Prost-Peugeot: 1 pt, 15º
1999 Prost-Peugeot: 7 pt, 11º
2000 Jordan-Mugen Honda: 6 pt, 10º
2001 Jordan-Honda: 12 pt, 9º
2002 Renault: 9 pt, 8º
2003 Renault: 33 pt, 8º

Estadísticas
Debut Australia 97 **GP disputados** 111
Victorias 0 **VR** 0 **Puntos** 71 **Poles** 0

Fernando Alonso (Coche Nº 8)



Nació 29 de julio de 1981 **Lugar** Oviedo, España **Reside** Oxford, Inglaterra **Estado civil** Soltero **Estatura** 1,71 m **Peso** 68 kg
Web www.fernandoalonso.com

Historial en F1
2000 Probador Minardi
2001 Minardi: 0 pt, no clasificado
2002 Probador Renault
2003 Renault: 55 pt, 6º

Estadísticas
Debut Australia 2001 **GP disputados** 33
Victorias 1 **VR** 1 **Puntos** 55 **Poles** 2

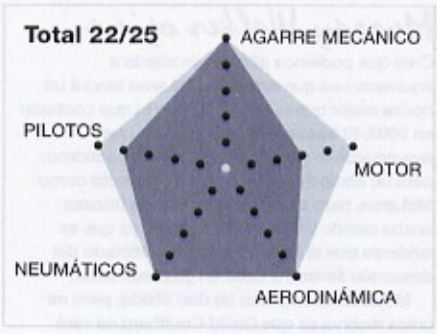
Murray Walker opina...

La pareja de pilotos es fuerte y hay mucho potencial, pero se cierne un interrogante sobre el nuevo motor 'viejo'. Renault se ha deshecho de su V10 de ángulo ancho después de pasarse tres años tratando de que alcanzara la potencia de sus rivales, pero no estoy seguro de que una evolución del propulsor Supertec de 2000, que es lo que montarán, sea lo bastante buena para ponerles en pie de igualdad. El hecho de que hayan fichado a un ingeniero puntero de Cosworth, Rob White, para encabezar el equipo motorista de Viry-Chatillon hace pensar que no todo va bien.

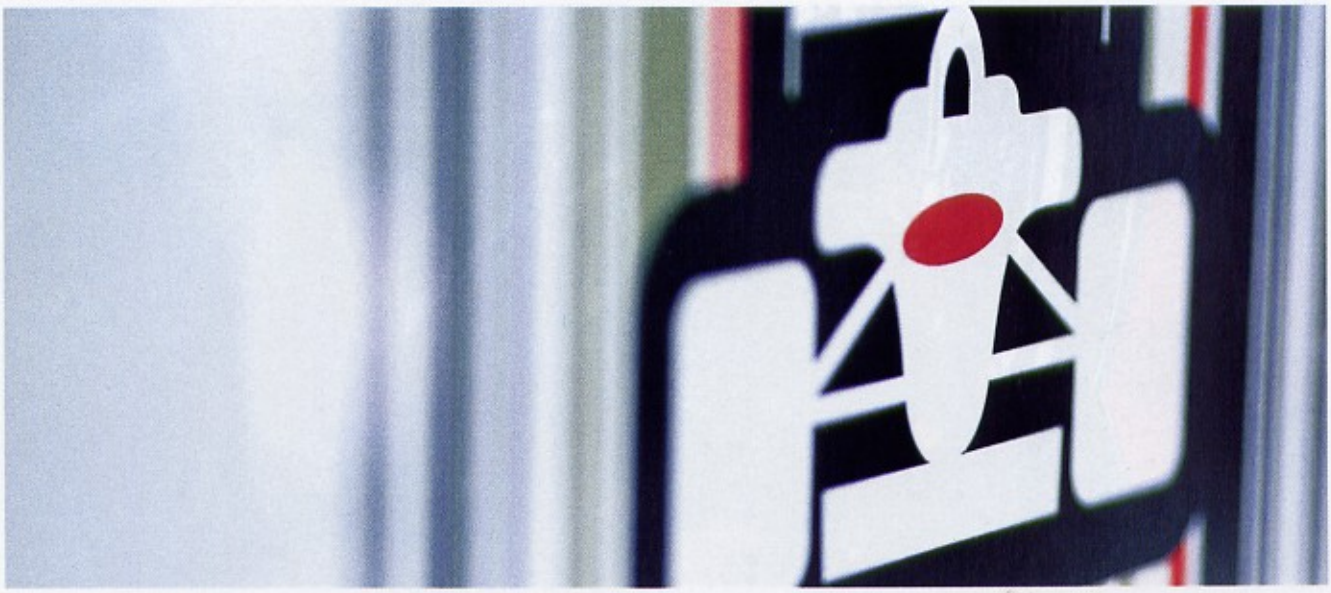
También han perdido a su director técnico, Mike Gascoyne. Aunque es evidente que su sustituto, Bob Bell, es muy bueno, no tendría el puesto si Mike siguiera allí. Gascoyne tiene fama de brusco, pero también ha demostrado que es capaz de hacer el trabajo. El equipo tendrá que vigilar que no se lleve otros ingenieros a Toyota.

Flavio Briatore sigue siendo un activo enorme: ha olvidado más cosas acerca de la política del paddock de las que la mayoría de los demás jefes de equipo llegarán a saber jamás, y posee una gran habilidad para reconocer a pilotos de talento y poner a la gente adecuada en el lugar oportuno.

La puntuación de *F1 Racing*: 9/10



GLENN DUNBAR/LAT; ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



BAR-HONDA

COCHE 006 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** HONDA RA004E

Por fin gomas Michelin, lo que vendrá a levantar los ánimos, como la marcha de Villeneuve

Información del equipo

Fundado 1997, Craig Pollock, Adrian Reynard, Rick Gorne (British American Racing)
Primer gran premio Australia 99
GP disputados 83 Victorias 0 Poles 0
Vueltas rápidas 0 Puntos 70
Títulos de constructores 0 (5º en 2003)
Títulos de pilotos 0
BAR, Operations Centre, Brackley, Northants, NN13 7BD, GB
Tel.: 0044 1280 844000
Fax: 0044 1280 844001
Web www.barf1.com
Club de fans fanmail@barf1.com

Hombres clave
David Richards *Jefe de equipo*
Nick Fry *Director gerente de grupo*
Geoff Willis *Director técnico*
Willem Toet, Mariano Alperin-Bruvera, Simon Lacey *Aerodinamistas superiores*
Ron Meadows *Director deportivo*
Craig Wilson Ingeniero jefe de pista
Jock Clear Ingeniero de pista (Sato)
Andrew Shovlin Ingeniero de pista (Button)
Alistair Gibson Jefe de mecánicos

Probador
Anthony Davidson (tercer piloto)

Jenson Button (Coche Nº 9)



Nació 19 de enero de 1980 Lugar Frome, GB Reside Mónaco y Londres Estado civil Soltero
Estatura 1,82 m Peso 72 kg
Web www.jensonbutton.com

Historial en F1
2000 BMW.WilliamsF1: 12 pt, 8º
2001 Benetton-Renault: 2 pt, 17º
2002 Renault: 14 pt, 7º
2003 BAR-Honda: 17 pt, 9º

Estadísticas
Debut Australia 2000 GP disputados 66
Victorias 0 VR 0 Puntos 45 Poles 0

Takumo Sato (Coche Nº 10)



Nació 28 de enero de 1977 Lugar Tokio, Japón Reside Marlow, GB
Estado civil Soltero
Estatura 1,63 m Peso 60 kg
Web www.takumasato.org

Historial en F1
2002 Jordan-Honda: 2 pt, 15º
2003 Probador BAR-Honda (ascendido a titular en el GP de Japón): 3 pt, 18º (1 GP)

Estadísticas
Debut Australia 2002 GP disputados 18
Victorias 0 VR 0 Puntos 5 Poles 0

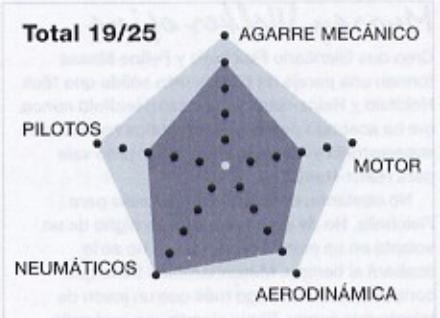
Murray Walker opina...

Está claro que el año pasado Geoff Willis diseñó un coche para BAR mejor que todo lo que habían tenido antes, y en no mucho tiempo. Este año, con la ventaja de un diseño de pretemporada y un programa de desarrollo como Dios manda, el 006 debería ser aún mejor. El coche laboratorio –que conjugaba la zaga del 006 con la parte delantera del 005– enseguida suscitó comentarios favorables de los pilotos, Jenson Button y Takuma Sato. Sus esfuerzos se verán secundados por la buena jugada del jefe de equipo David Richards de calzar los coches con neumáticos Michelin. Eso supondrá un buen empujón, igual que la marcha de Jacques Villeneuve. El ambiente en la sede de BAR en Brackley es mucho mejor ahora que ya no está.

Han sustituido al campeón del mundo de 1997 con un joven fogoso, y no cabe duda de que Jenson y Taku forman un dúo competente y hambriento. Este año ha de ser el mejor de Jenson hasta ahora, y Taku querrá machacarle, así que deberían ser todo un acicate el uno para el otro. Además, Honda hará todo cuanto pueda por superar a su archirrival japonés, Toyota.

Este año cabe esperar buenas cosas de BAR.

La puntuación de *F1 Racing*: 8/10



LORENZO BELLANCA/LAT; ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



SAUBER-PETRONAS

COCHE C23 **NEUMÁTICOS** BRIDGESTONE **MOTOR** FERRARI 053

La relación de Sauber con Ferrari es cada vez más sólida, y sus pilotos tienen sed de triunfo

Información del equipo

Fundado 1993, Peter Sauber
Primer gran premios Suráfrica 93
GP disputados 179 **Victorias** 0 **Poles** 0
Vueltas rápidas 0 **Puntos** 138
Títulos de constructores 0 (4º en 2001)
Títulos de pilotos 0
Sauber, Wildbachstr. 9, CH-8340,
Hinwil, Suiza
Tel.: 0041 1937 9000
Fax: 0041 1937 9001
Web/club de fans www.sauber.ch

Hombres clave
Peter Sauber *Jefe de equipo y director general*
Willy Rampf *Director técnico*
Osamu Goto *Director motorista*
Beat Zehnder *Director deportivo*
Jacky Eeckelaert *Responsable de ingeniería del vehículo*
Urs Kuratle *Jefe de mecánicos*
Giampaolo Dall'Ara *Ingeniero de pista (Fisichella)*
Mike Krack *Ingeniero de pista (Massa)*

Probador
Neel Jani

Giancarlo Fisichella (Coche Nº 11)



Nació 14 de enero de 1973 **Lugar** Roma, Italia **Reside** Roma **Estado civil** Prometido a Luna (una hija, Carlotta) **Estatura** 1,72 m **Peso** 66 kg **Web** www.giancarlofisichella.com

Historial en F1
1996 Minardi-Ford: 0 pt, no clasificado (8 GP)
1997 Jordan-Peugeot: 20 pt, 8º
1998 Benetton-Mecachrome: 16 pt, 9º
1999 Benetton-Supertec: 13 pt, 9º
2000 Benetton-Supertec: 18 pt, 6º
2001 Benetton-Renault: 8 pt, 11º
2002 Jordan-Honda: 7 pt, 11º
2003 Jordan-Honda: 12 pt, 12º

Estadísticas
Debut Australia 96 **GP disputados** 123
Victorias 1 **VR** 1 **Puntos** 94 **Poles** 1

Felipe Massa (Coche Nº 12)



Nació 25 de abril de 1981 **Lugar** Sao Paolo, Brasil **Reside** Mónaco **Estado civil** Soltero **Estatura** 1,66 m **Peso** 59 kg **Web** www.felipemassa.com

Historial en F1
2002 Sauber-Petronas: 4 pt, 13º
2003 Probador Ferrari

Estadísticas
Debut Australia 2002 **GP disputados** 16
Victorias 0 **VR** 0 **Puntos** 4 **Poles** 0

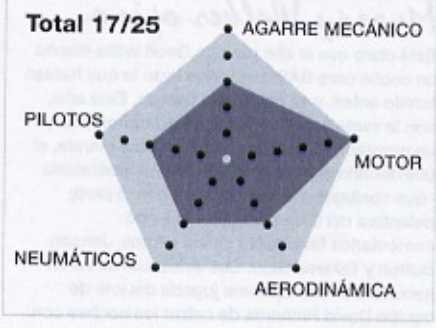
Murray Walker opina...

Creo que Giancarlo Fisichella y Felipe Massa forman una pareja de pilotos más sólida que Nick Heidfeld y Heinz-Harald Frentzen. Heidfeld nunca me ha acabado de convencer: nunca ha sido una superestrella y nunca lo será; y lo mismo vale para Heinz-Harald.

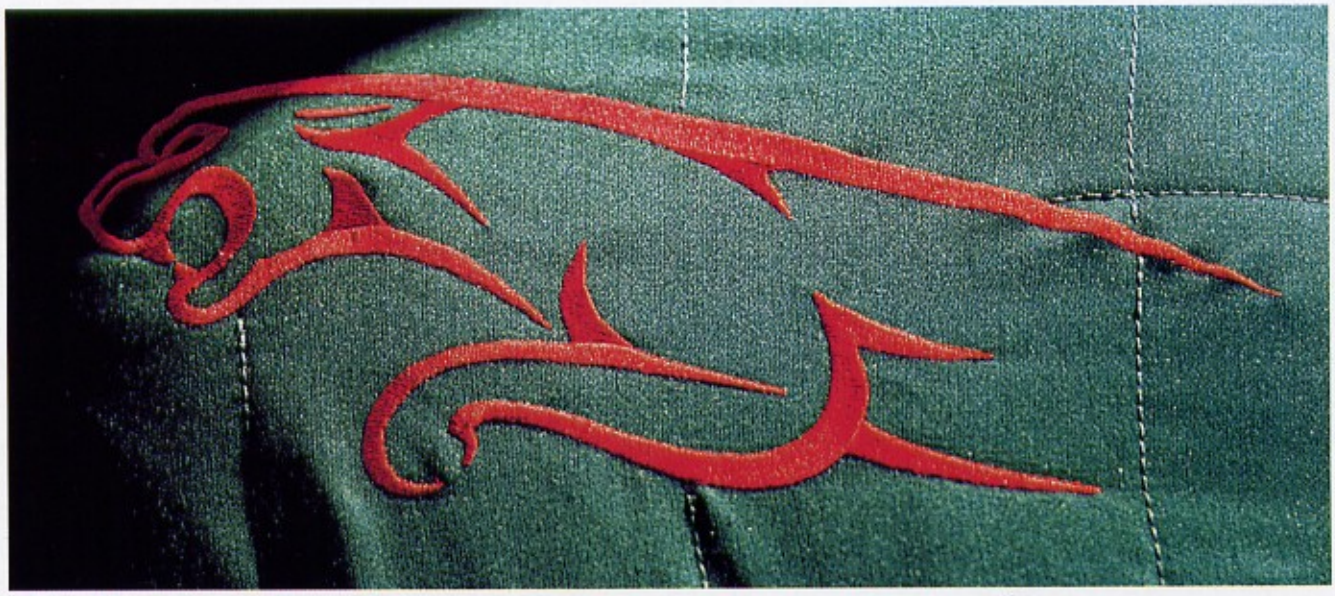
No obstante, ésta es la última ronda para Fisichella. Ha de demostrar que es digno de un volante en un equipo puntero, o si no se le acabará el tiempo. Massa también tiene que consolidarse como algo más que un joven de talento por domar. Sigue siendo una incógnita, pero gente que está enterada parece dispuesta a invertir mucho en él, de modo que supongo que algo tendrá. Como pareja deberían mostrarse hambrientos y competentes, y a poco que el coche sea bueno, puntuarán.

El nuevo túnel de viento resultará beneficioso a la hora de asegurar que el coche cumpla con los requisitos, una vez que lo tengan rodado; y lo mismo cabe decir de la cada vez más estrecha relación con Ferrari. Este año tienen motor y cambio de Maranello, así que al menos están a medio camino de tener un buen coche. Pero esos neumáticos Bridgestone pueden frenarles.

La puntuación de *F1 Racing*: 6/10



STEVE ETHERINGTON/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; ARCHIVO LAT



JAGUAR-COSWORTH

COCHE R5 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** COSWORTH CR-6

Aunque les sigue faltando algo de dinero, a pesar de Klien, Webber parece cada vez más fuerte

Información del equipo

Fundado 1999 (antiguo Stewart Grand Prix)
Primer gran premio Australia 2000
GP disputados 67 **Victorias** 0 **Poles** 0 **VR** 0
Puntos 39 **Títulos de constructores** 0
(7º en 2002 y 2003)
Títulos de pilotos 0
Jaguar Racing, Bradbourne Drive,
Tilbrook, Milton Keynes MK7 8BJ, GB
Tel.: 0044 1908 279700
Fax: 0044 1908 279711
Web/club de fans www.jaguar-racing.com

Hombres clave
Richard Parry-Jones *Director técnico de producto, Ford Motor Company*
Tony Purnell *Consejero delegado, Premier Performance Division*
David Pitchforth *Director gerente*
Ian Pocock *Director de ingeniería*
Malcolm Oastler *Ingeniero jefe*
Robert Taylor *Jefe de diseño del vehículo*
Ben Agathangelou *Jefe de aerodinámica*
Mark Gillan *Jefe de rendimiento del vehículo*
Peter Harrison *Ingeniero de pista (Webber)*
Stefano Sordo *Ingeniero de pista (Klien)*

Probador
Bjorn Wirdheim

Mark Webber (Coche Nº 14)



Nació 27 de agosto de 1976 **Lugar** Queanbeyan, Australia **Reside** Buckinghamshire, GB **Estado civil** Soltero **Estatura** 1,84 m **Peso** 74 kg **Web** www.markwebber.com

Historial en F1
1999 Test con Arrows
2000 Test con Benetton-Playlife
2001 Probador Benetton-Renault
2002 Minardi-Asiatech: 2 pt, 16º
2003 Jaguar: 17 pt, 10º

Estadísticas
Debut Australia 2002 **GP disputados** 32
Victorias 0 **VR** 0 **Puntos** 19 **Poles** 0

Christian Klien (Coche Nº 15)



Nació 7 de febrero de 1983 **Lugar** Hohenems, Austria **Reside** Hohenems, Austria **Estado civil** Soltero **Estatura** 1,69 m **Peso** 68 kg **Web** www.christian-klien.com

Historial en F1

Estadísticas
Debut Australia 2004 **GP disputados** 0
Victorias 0 **VR** 0 **Puntos** 0 **Poles** 0

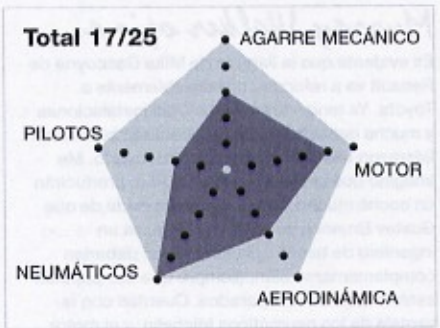
Murray Walker opina...

No sé mucho del señor Klien, pero sí de Mark Webber: creo que es una estrella emergente. Aparte de ser un buen tipo, es un piloto de órdago y posee todos los puntos fuertes necesarios para llegar a lo más alto. Klien, el pobre, tiene una tarea ímproba por delante. No tiene experiencia en F1 y, por bueno que seas, lleva su tiempo lograr entender cómo relacionarse con un equipo y de qué va la F1.

Espero que el R5 sea un coche mejor y, calzado con neumáticos Michelin, es probable que haya días en que parezca muy rápido, como el R4 el año pasado. Sin embargo, Jaguar Racing sigue andando relativamente corto de recursos económicos y no sé si van a recibir nuevos ingresos, salvo los seis millones de dólares o así que aporta Christian Klien. Me temo que no va a haber suficiente para alzar al equipo adonde ese célebre nombre merece estar.

Dicho esto, los equipos directivo y técnico, encabezados por hombres tan inteligentes como Richard Parry-Jones, Tony Purnell, Dave Pitchforth e Ian Pocock, son gente sensata que será capaz de sacar el máximo partido de los recursos de los que dispongan.

La puntuación de *F1 Racing*: 4/10



JAGUAR RT1 EVOLVED; LORENZO BELLANCA LAT; RED BIRD LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



TOYOTA

COCHE TF104 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** RVX-04

Su gurú, Ove Andersson, se ha ido, pero hay presupuesto y se han agenciado a Mike Gascoyne

Información del equipo

Fundado 1999, Toyota Motor Corporation
Primer gran premio Australia 2002
GP disputados 33 Victorias 0 Poles 0 VR 0
Puntos 18 Títulos de constructores 0
(8º en 2003) Títulos de pilotos 0
Toyota Motorsport GmbH,
Toyota-Allee 7, 50858 Colonia, Alemania
Tel.: 0049 22341823444;
Fax: 0049 2234182337
Web/club de fans www.toyota-f1.com

Hombres clave
Tsutomu Tomita *Presidente y jefe de equipo de Toyota Motorsport GmbH*
John Howett *Consejero delegado*
Toshiro Kurusu *Vicepresidente*
Keizo Takahashi *Ingeniero coordinador jefe*
Mike Gascoyne *Director técnico: chasis*
Luca Marmorini *Director técnico: motor*
Gustav Brunner *Diseñador jefe*
Ange Pasquali *Director deportivo*
Norbert Kreyer *Director general*
Ossi Oikarinen *Ingeniero de pista (Da Matta)*
Humphrey Corbett *Ingeniero de pista (Panis)*

Probadores
Ricardo Zonta (tercer piloto)
Ryan Briscoe

Cristiano da Matta (Coche Nº 16)



Nació 19 de septiembre de 1973
Lugar Belo Horizonte, Brasil
Reside Mónaco Estado civil
Soltero Estatura 1,65 m
Peso 59 kg
Web www.damatta.com

Historial en F1
2003 Toyota: 10 pt, 13º

Estadísticas
Debut Australia 2003 GP disputados 16
Victorias 0 VR 0 Puntos 10 Poles 0

Olivier Panis (Coche Nº 17)



Nació 2 de septiembre de 1966
Lugar Lyón, Francia Reside
Grenoble, Francia Estado civil
Casado con Anne (tres hijos:
Aurélien, Caroline y Lauren)
Estatura 1,73 m Peso 72 kg
Web www.olivier-panis.com

Historial en F1
1994 Ligier-Renault: 9 pt, 11º
1995 Ligier-Mugen Honda: 16 pt, 8º
1996 Ligier-Mugen Honda: 13 pt, 9º
1997 Prost-Mugen Honda: 16 pt, 9º
1998 Prost-Peugeot: 0 pt, no clasificado
1999 Prost-Peugeot: 2 pt, 15º
2000 Probador McLaren-Mercedes
2001 B.A.R-Honda: 5 pt, 14º
2002 B.A.R-Honda: 3 pt, 14º
2003 Toyota: 6 pt, 15º

Estadísticas
Debut Brasil 94 GP disputados 141
Victorias 1 VR 0 Puntos 70 Poles 0

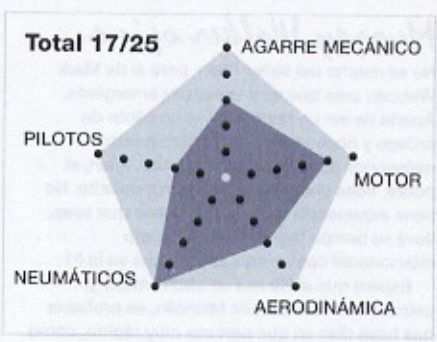
Murray Walker opina...

Es evidente que la llegada de Mike Gascoyne de Renault va a reforzar considerablemente a Toyota. Ya tenían los recursos, las instalaciones y mucha gente buena, pero ahora también tienen liderazgo técnico en el terreno adecuado. Me imagino que ahora, en su tercer año, producirán un coche mucho mejor, y no cabe duda de que Gustav Brunner, su diseñador jefe, es un ingeniero de talento. Gascoyne y él deberían complementarse bien, siempre que sus papeles estén claramente separados. Cuentan con la ventaja de los neumáticos Michelin, y el motor también ha demostrado lo que vale.

Los dos pilotos parecen buenos, pero subsisten interrogantes: la edad va en contra de Olivier Panis (aunque sigo creyendo que es tan bueno como casi cualquiera de los demás) y aún no hay una opinión clara sobre Cristiano da Matta, cuya auténtica capacidad está por ver.

No sé hasta qué punto será un problema la sustitución del jefe de equipo Ove Andersson por Tsutomu Tomita, pero sospecho que a corto plazo se resentirán. Un sueco flemático y con toneladas de experiencia puede dirigir el cotarro mucho mejor que un japonés que es nuevo en F1.

La puntuación de *F1 Racing*: 7/10



DARREN HEATH; STEVE ETHERINGTON/LAT; ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



JORDAN-FORD

COCHE EJ14 **NEUMÁTICOS** BRIDGESTONE **MOTOR** COSWORTH CR-6

Aguantan, pero por los pelos. A ver quién será el compañero de Heidfeld; ¿Verstappen? ¿Firman?

Información del equipo

Fundado 1991, Eddie Jordan
Primer gran premio EE UU 91
GP disputados 213 Victorias 4 Poles 2
VR 2 Puntos 274 Títulos de constructores 0 (3º en 1999) Títulos de pilotos 0
Jordan Grand Prix Ltd, Buckingham Rd, Silverstone, Northants NN12 8TJ, GB
Tel.: 0044 1327 850800
Fax: 0044 1327 857993
Web www.jordangp.com
Club de fans clubjordan@f1jordan.com

Hombres clave

Eddie Jordan *Director general*
John McQuilliam *Jefe de diseño*
James Robinson *Responsable de ingeniería de carrera y tests*
Mike Wroe *Jefe de electrónica*
Nicolo Petrucci *Jefe de aerodinámica*
Tim Edwards *Director deportivo*
Rob Smedley *Ingeniero de pista (Coche 18)*
Dominic Harlow *Ingeniero de pista (Coche 19)*
Andrew Stevenson *Jefe de mecánicos*
Nick Burrows *Mecánico número 1 (Coche 18)*
Matt Deane *Mecánico número 1 (Coche 19)*

Probadores

Por definir

Nick Heidfeld (Coche Nº 18)



Nació 10 de mayo de 1977 Lugar Mönchengladbach, Alemania Reside Mónaco Estado civil Soltero Estatura 1,64 m Peso 70 kg Web www.nickheidfeld.de

Historial en F1

1998 McLaren-Mercedes: probador
1999 McLaren-Mercedes: probador
2000 Prost-Peugeot: 0 pt, 20º
2001 Sauber-Petronas: 12 pt, 8º
2002 Sauber-Petronas: 7 pt, 10º
2003 Sauber-Petronas: 6 pt, 14º

Estadísticas

Debut Australia 2000 GP disputados 66
Victorias 0 VR 0 Puntos 25 Poles 0

Por definir (Coche Nº 19)



Jordan aún no había hecho público su segundo piloto en el momento de preparar este dossier

Murray Walker opina...

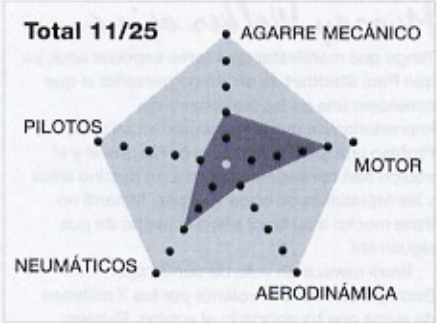
Bueno, ¡cómo han caído los poderosos! Planean más interrogantes sobre Jordan que sobre cualquier otro equipo de la parrilla.

Van a ser los últimos en completar su pareja de pilotos y, a pesar de la renovación de Benson&Hedges como sponsor principal, Jordan padece un grave problema económico. Y también de continuidad, después de perder a su director de ingeniería Gary Anderson y al responsable de aerodinámica Henri Durand. Calzar Bridgestones tampoco será de ayuda, cuando necesitan toda la que puedan invocar (aunque esa estimulante victoria de Fisichella en Brasil el año pasado hace honor, en gran parte, a la brillantez de los Bridgestone de agua).

Apunto todo esto con gran pesar mío, pues admiro muchísimo a Eddie, pero parece que aguantan por los pelos.

Eso sí, siempre he creído que cualquier equipo que tenga a Eddie Jordan detrás siempre tendrá esperanza. Es de la clase de individuos que puede sacar algo espectacular de la chistera justo cuando parece estar en su punto más bajo. Espero por su bien que lo logre de nuevo, pues la F1 no sería tan divertida si Jordan quebrara.

La puntuación de *F1 Racing*: 5/10



JACK ATLEY/LAT; ARCHIVO LAT



MINARDI-COSWORTH

COCHE PS04 **NEUMÁTICOS** BRIDGESTONE **MOTOR** COSWORTH CR-3

En la cola, lo de siempre. Bruni se merece un aplauso, y sumar algún punto sería todo un triunfo

Información del equipo

Fundado 1980, Gian Carlo Minardi
Primer gran premio Brasil 85
GP disputados 303 Victorias 0 Poles 0
Vueltas rápidas 0 Puntos 30
Títulos de constructores 0 (7º en 1991)
Títulos de pilotos 0
Minardi, Via Spallanzani 21,
48018 Faenza (RA), Italia
Tel.: 0039 0546696111
Fax: 0039 0546620998
Web/club de fans www.minardi.it

Hombres clave
Paul Stoddart *Jefe de equipo*
John Walton *Director deportivo*
Gabriele Tredozi *Director técnico*
Loïc Bigois *Aerodinamista jefe*
Gian Carlo Minardi *Director general*
Mark Parrish *Responsable de coordinación con el proveedor de motores*
Paolo Pincastelli *Jefe de mecánicos*
Greg Wheeler *Ingeniero de pista (Bruni)*
Alex Varnava *Ingeniero de pista (Baumgartner)*

Probadores
Por definir

Gianmaria Bruni (Coche Nº 20)



Nació 30 de mayo de 1981 Lugar Roma, Italia Reside Roma Estado civil Soltero Estatura 1,82 m Peso 70 kg
Web www.gimmibruni.com

Historial en F1
2003 Probador Minardi-Cosworth

Estadísticas
Debut Australia 2004 GP disputados 0
Victorias 0 VR 0 Puntos 0 Poles 0

Zsolt Baumgartner (Coche Nº 21)



Nació 1 de enero de 1981 Lugar Budapest, Hungría Reside Budapest Estado civil Soltero Estatura 1,78 m Peso 74 kg
Web www.zsoltbaumgartner.hu

Historial en F1
2003 Jordan-Ford: 0 pt, no clasificado (2 GP)

Estadísticas
Debut Hungría 2003 GP disputados 2
Victorias 0 VR 0 Puntos 0 Poles 0

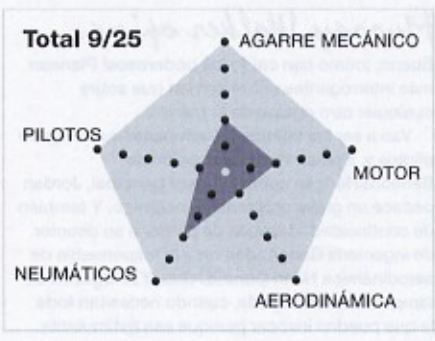
Murray Walker opina...

Tengo que manifestar un interés especial aquí, ya que Paul Stoddart es un amigo personal al que considero una de las personas más impresionantes que he conocido en mi vida. Profeso una gran admiración por lo que él y el equipo han conseguido frente a un destino atroz y las represalias de otros equipos. Minardi no tiene mucho a su favor salvo el hecho de que siguen ahí.

Bruni merece un voto de confianza; Baumgartner tiene el volante por los X millones de euros que ha aportado al equipo. Existen muchos pilotos mejores en el mercado –entre ellos Justin Wilson–, pero por desgracia este último no pudo reunir la pasta necesaria para hacerse con un volante, cosa que me habría encantado.

Creo que es muy probable que el híbrido Minardi-Arrows de este año sea mucho mejor que el Minardi PS03 del año pasado, pero cuando un equipo nunca tiene dinero suficiente siempre va apurado para llevar a cabo cualquier tipo de desarrollo o tests. Eso implica que, mientras los grandes corren cada vez más durante el año, los modestos se van más y más para atrás. Para Minardi, puntuar equivale a ganar un gran premio.

La puntuación de *F1 Racing*: 5/10



PETER SPINNEY/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT; ARCHIVO LAT

IDAS Y VENIDAS

Cada año, mucha gente –y no sólo pilotos– cambia de equipo. He aquí lo más movido desde nuestra lista de marzo de 2003. Por ejemplo, Toyota le ha birlado el director técnico a Renault, y el jefe de aerodinámica de Ferrari se ha ido a McLaren.

Texto Dom Taylor

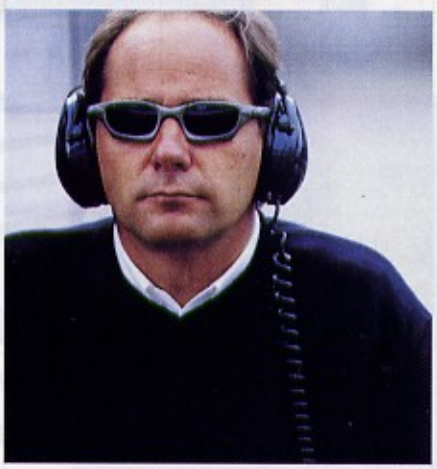
FERRARI



▸▸ John Iley Jefe de aerodinámica
Beta Utensili Sponsor
◂◂ Felipe Massa (dcha.) Probador
Nicolas Tombazis
Jefe de aerodinámica
Pino d'Agostino
Responsable motores carrera
(pasa a otro puesto en el Grupo Ferrari)

***F1 Racing* opina:** Todo el mundo quiere birlarle técnicos a Ferrari, sobre todo aerodinamistas. En 2002 perdieron a Antonia Terzi (hoy aerodinamista jefe en Williams), y ahora McLaren ha pescado a Nicolas Tombazis. Veremos cómo afecta esto al desarrollo de Ferrari durante 2004; el departamento aerodinámico era muy fuerte bajo Tombazis, pero John Iley (de Renault) es un buen sustituto. Massa debería haber madurado tras un año de probador.

WILLIAMS



▸▸ Frank Dernie Ingeniero proyectos especiales
NiQuitin CQ Sponsor
Budweiser Sponsor
Chasis doble quilla
◂◂ Gerhard Berger (arriba)
Director de BMW Motorsport
Chasis monoquilla

***F1 Racing* opina:** No mucho movimiento en Williams durante los últimos 12 meses, pero fue una sorpresa que se pasaran a un diseño de doble quilla para 2004. Está claro que la llegada de Frank Dernie a mediados de la pasada temporada ayudó al equipo a preparar su asalto por el título. Este año su influencia se notará desde el principio. Gerhard Berger dejó su puesto en BMW Motorsport, tras las arduas negociaciones para prorrogar cinco años más el contrato motorista con Williams.

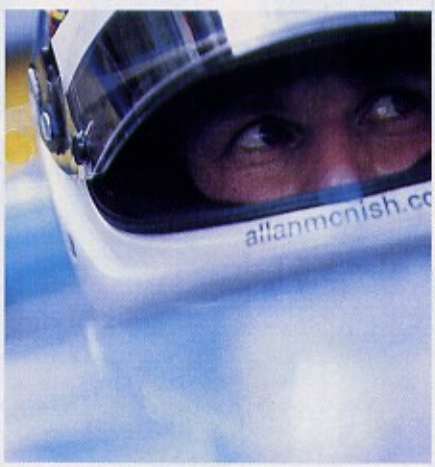
McLAREN



▸▸ Pedro de la Rosa (dcha.)
Probador
Nicolas Tombazis
Ingeniero jefe,
desarrollo aerodinámico
◂◂ TAG Denominación empresa

***F1 Racing* opina:** De la Rosa ayudó a McLaren a compaginar los programas de tests del MP4-17D y el MP4-18A. Ahora forma parte de un superequipo de tests con Alex Wurz. Tombazis es un valioso refuerzo para el departamento aerodinámico. El ex de Ferrari se incorporará en abril, y trabajará junto al actual jefe de aerodinámica, Peter Prodromou, ambos bajo las órdenes del director técnico Adrian Newey. El pasado noviembre, McLaren eliminó la coletilla TAG del nombre del grupo, dando alas a los rumores de compra por parte de Mercedes.

RENAULT



▸▸ Franck Montagny Tercer piloto
Bernard Dudot Director gerente adjunto
Robin Tulie Responsable de I+D
Rob White Director técnico, motor
V10 a 72°
NTT DoCoMo Sponsor
◂◂ Allan McNish (abajo izda.) Tercer piloto
Mike Gascoyne Director técnico
John Iley Jefe de aerodinámica
Jean-Jacques His Director técnico, motor
V10 a 111°

***F1 Racing* opina:** La mayor pérdida de Renault este año ha de ser Mike Gascoyne, cuya brillante dirección técnica transformó el equipo desde su llegada en 2000. Bob Bell es el nuevo responsable del apartado técnico. También se echarán de menos las dotes aerodinámicas de John Iley. Adiós también a His y su V10 de ángulo ancho. En su lugar, Rob White, un propulsor más convencional a 72° y, es de esperar, un poco más de fiabilidad.

BAR



▸▸ Neumáticos Michelin
◂◂ Jacques Villeneuve (arriba) Piloto
Neumáticos Bridgestone

***F1 Racing* opina:** ¿Deshacerse de Bridgestone? Buena jugada, porque parece que la marca nipona irá apurada en 2004. ¿Subirse al tren de Michelin? Bien hecho. Debería reportarles un segundo por vuelta. ¿Librarse del ex campeón Jacques Villeneuve? Eso ya es más discutible. Sin duda, su sustituto, Takuma Sato, sale mejor de precio, pero se ganó cierta fama de errático. Eso sí, después de un año de probador en BAR en 2003, debería ser más fiable. Y al menos tendrá a Honda contenta.

SAUBER



- Giancarlo Fisichella (dcha.) Piloto
- Felipe Massa Piloto
- Tai Kang Life Sponsor
- Sokhna Port Sponsor
- Philips Socio técnico
- Cambio Ferrari
- Chasis monoquilla
- Heinz-Harald Frentzen Piloto
- Nick Heidfeld Piloto
- Rémi Decorzent Ingeniero de pista
- Chasis doble quilla

***F1 Racing* opina:** La pareja de pilotos de Sauber ha pasado de sosa a excitante. Con un coche medio decente, Fisi debería ser formidable y, tras un año probando el F2003-GA, Massa estará como en casa.

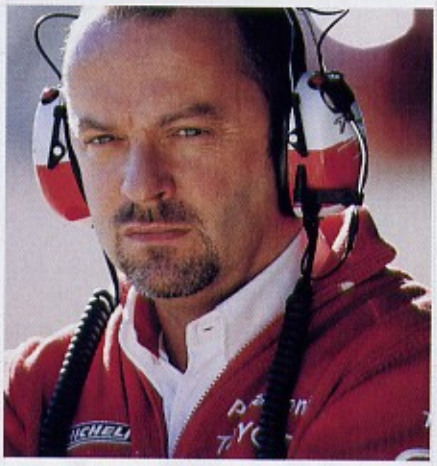
JAGUAR



- Christian Klien (arriba) Piloto
- John Hogan Director comercial
- Iain Brown Director servicios de marketing
- Chris Hammond Jefe dinámica del vehículo
- Túnel de viento de la DERA (ex Arrows)
- Red Bull (Hangar-7) Sponsor
- Pioneer Sponsor
- Antonio Pizzonia Piloto
- Justin Wilson Piloto
- John Hogan Director comercial
- Brendan Connor Director, Cosworth Racing
- Rob White Ingeniero jefe, Cosworth Racing
- Hewlett Packard Sponsor

***F1 Racing* opina:** Christian Klien y Red Bull llegan a costa de Justin Wilson. Qué tal le irá a Klien lo veremos el 7 de marzo. Con el túnel de viento de la DERA, Jaguar debería progresar en cuanto a rendimiento aerodinámico en el desarrollo del R5.

TOYOTA



- Mike Gascoyne (arriba) Director técnico
- Rémi Decorzent Ingeniero de pista, da Matta
- Ryan Briscoe Segundo piloto probador
- Andy Fuchs Director de marketing
- Intel Sponsor
- Denso Sponsor
- Kärcher Sponsor
- Time Inc Sponsor
- Dassault Systèmes Sponsor
- Peter Ball Director de marketing
- Ove Andersson Jefe de equipo (asesor)
- Wella Sponsor
- Travelex Sponsor
- Catia Sponsor

***F1 Racing* opina:** Está claro que Toyota espera que Mike Gascoyne surta el mismo efecto aquí que en Renault. Pero eso no lo veremos del todo hasta 2005. La retirada de Ove es significativa, pero sigue como asesor mientras el nuevo jefe de equipo, Tsutomu Tomita, se afianza en su puesto.

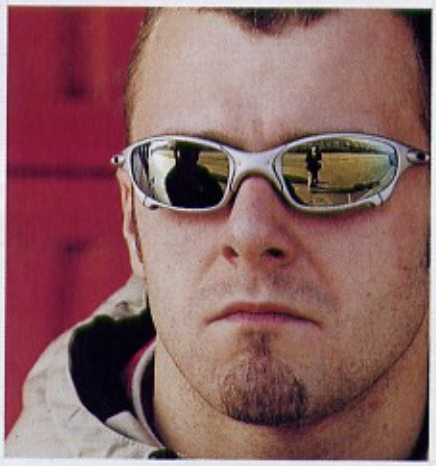
JORDAN



- Nick Heidfeld Piloto
- James Robinson Responsable de ingeniería de carrera/tests
- Jost Capito Jefe Ford Team RS
- Giancarlo Fisichella Piloto
- Henri Durand (dcha.) Director de diseño y desarrollo
- Gary Anderson Director de ingeniería de carrera/tests (semiretirado)
- Mark Gallagher Director de marketing
- Martin Whitaker Jefe de Ford Motorsport Europa
- Damovo Sponsor

***F1 Racing* opina:** James Robinson, procedente de BAR, reemplaza al veterano de Jordan Gary Anderson, que en 2003 anunció su retirada parcial. La tarea de Robinson: hacer competitivo el Jordan tras un terrible 2003. Dado que el EJ13 era malísimo, eso no será fácil. Y Henri Durand se ha ido, de modo que a Jordan le irían realmente bien algunos sponsors y alguien para encontrarlos. ¿Dónde está Mark Gallagher cuando se lo necesita?

MINARDI



- Gianmaria Bruni (arriba) Piloto
- Zsolt Baumgartner Piloto
- Unos cuantos chasis Arrows usados
- Jos Verstappen Piloto
- Justin Wilson Piloto
- Nicolas Kiesa Piloto
- Trust Sponsor
- Gazprom Sponsor
- Muermans Group Sponsor

***F1 Racing* opina:** Perder a Jos Verstappen significa perder dinero. Dondequiera que vaya Jos, irá Trust (su multimillonario sponsor holandés). Pero los dos nuevos pilotos aportan dinero fresco al equipo y, en el caso de Bruni, talento de verdad. En 2003 Paul Stoddart compró cinco chasis Arrows A23, con vistas a incorporar lo mejor de este coche doble quilla de 2002 al nuevo Minardi, el PS04. ¿Será rápido? Seguramente no mucho.

>Cambios de reglamento 2004

CAMBIOS AERODINÁMICOS
Ahora el alerón trasero tiene sólo dos elementos (tres en 2003) para reducir el apoyo aerodinámico. Sus derivas laterales y el capó motor son más grandes para que se vean mejor los sponsors. Es la primera norma técnica no relacionada con el rendimiento.

CAMBIOS ELECTRÓNICOS
Control de arrancada prohibido. También el cambio automático: ahora los pilotos han de cambiar a mano, lo que podría costarles 0,15s por vuelta si no lo hacen con suficiente destreza.

MOTORES DE LARGA DISTANCIA
Un piloto ha de usar el mismo motor desde el inicio de los libres el viernes hasta el final de la carrera. El castigo por cambiarlo antes de los oficiales es perder 10 plazas en la parrilla. Si se cambia después de los oficiales, el piloto partirá desde la cola.

FORMATO DE CALIFICACIÓN
Dos sesiones el sábado, de las 14.00 a las 15.30, con dos minutos de intervalo entre ambas (la primera sesión con poca gasolina). Los pilotos saldrán según la clasificación del GP anterior (Suzuka 2003 en Melbourne 2004). En la segunda sesión el más lento saldrá el primero, con la gasolina que precise para su primera fase de carrera. Se permitirán pit stops entre ambas sesiones, es decir, el equipo tendrá que revisar su táctica en unos minutos si la primera sesión no va como estaba previsto.

LÍMITE DE VELOCIDAD
El límite de velocidad en el pit lane se ha aumentado a 100 km/h.

STEVEN TEE/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, PETER SPINNEY/LAT, ARCHIVO LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, BRYN LENNON/GETTY IMAGES

Su media naranja

¿David y Victoria o Frodo y Gollum? Les guste o no, los compañeros de equipo han de sacar las cosas adelante para prosperar. El jurado de *F1 Racing* tiene calados a los dúos de 2004... ¿Encajarán o se autodestruirán?

Lo que valoró el jurado de *F1 Racing*

Pedimos a los 24 miembros del jurado que pensaran en lo efectivas que es probable que sean las 10 parejas de pilotos de F1 en 2004, *como equipo*. ¿Comparten datos y preferencias de reglajes? ¿Se caen bien? ¿Rezuma bondad de espíritu su trato mutuo? ¿Reina la armonía o pesan los celos? Cada jurado evaluó las nueve alineaciones existentes (en el momento de la votación no se conocían los pilotos de Jordan), concediendo nueve puntos al mejor dúo y uno al peor.

E L J U R A D O


Matt Bishop
Edad: 41 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Jack Brabham
Edad: 77 País: Australia
Posición en F1: piloto


Anthony Davidson
Edad: 24 País: Gran Bretaña
Posición en F1: piloto


Mike Doodson
Edad: 62 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Ralph Firman
Age: 28 País: Gran Bretaña
Posición en F1: piloto


Maurice Hamilton
Age: 57 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Alan Henry
Edad: 56 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Eddie Jordan
Edad: 55 País: Irlanda
Posición en F1: jefe de equipo


Steve Matchett
Edad: 41 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Sam Michael
Edad: 32 País: Australia
Posición en F1: ingeniero


Tony Purnell
Edad: 45 País: Gran Bretaña
Posición en F1: jefe de equipo


Keke Rosberg
Edad: 55 País: Finlandia
Posición en F1: piloto


Anthony Rowlinson
Edad: 34 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Stéphane Samson
Edad: 30 País: Francia
Posición en F1: periodista


Peter Sauber
Edad: 60 País: Suiza
Posición en F1: jefe de equipo


Paul Stewart
Edad: 38 País: Gran Bretaña
Posición en F1: jefe de equipo


Paul Stoddart
Edad: 48 País: Australia
Posición en F1: jefe de equipo


Pat Symonds
Edad: 50 País: Gran Bretaña
Posición en F1: ingeniero


Dom Taylor
Edad: 24 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Tsutomu Tomita
Edad: 60 País: Japón
Posición en F1: jefe de equipo


Craig Wilson
Edad: 32 País: Gran Bretaña
Posición en F1: ingeniero


Justin Wilson
Edad: 25 País: Gran Bretaña
Posición en F1: piloto


Peter Windsor
Edad: 51 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Alex Wurz
Edad: 29 País: Austria
Posición en F1: piloto


Marlboro
Marlboro
Marlboro

9º Minardi – 24 pt


Gianmaria BRUNI


Zsolt BAUMGARTNER

La opinión general es que éste es un equipo tan flojo como pueda haber en cualquier ámbito deportivo, pero no hay que subestimar a Gianmaria Bruni. Desde que venciera la F-Renault Eurocup en 1999, el italiano sólo ha ganado un puñado de carreras (en el británico de F3 y la Euro 3000), pero sus antiguos jefes ponen por las nubes su talento natural. En la segunda mitad de 2003 se las arregló muy bien como probador de Minardi, y el cazatalentos Paul Stoddart concluyó rápidamente que Bruni era un fichaje que valía la pena.

Sin embargo, su compañero entrante, Zsolt Baumgartner, es pésimo. El año pasado se convirtió en el primer húngaro que participaba en un GP puntuable cuando sustituyó a Ralph Firman en Jordan, pero es poco probable que los historiadores de la F1 vuelvan a molestarse por él. Apenas puntuó tres veces en 24 carreras de F3000, y todas por regularidad, no por velocidad. De algún modo obtuvo la superlicencia, pero no tiene ni pizca de pedigrí de consideración.

Simon Arron

'ES POCO PROBABLE QUE LOS HISTORIADORES DE LA F1 VUELVAN A MOLESTARSE POR BAUMGARTNER'

8º Toyota – 74 pt


Olivier PANIS


Cristiano DA MATTA

Los compañeros que se llevan bien nos brindan un dilema. ¿Es porque uno de ellos sabe que siempre es más rápido –como era el caso de Piquet cuando Patrese era su adlátere en Brabham y Williams– y por tanto puede sentirse a gusto? ¿O es porque son buenos amigos de verdad? En 2003, en los eventos sociales, los rostros de Da Matta y Panis estaban igual de relajados y contentos.

Esta falta de tensión fue sorprendente, ya que pese a la abrumadora superioridad de Panis en calificación, sólo sumó seis puntos por los 10 del brasileño. Posteriormente, Cristiano reveló a *F1 Racing* que su coche se calificaba casi siempre con más gasolina, pero que también necesitaba contar con la gran experiencia de Olivier para superar lo desconocido en un primer año en F1, y Olivier no le falló. Los dos son muy buenos tipos y hacen una buena pareja, pero cabe preguntarse si su amistad sobrevivirá si Toyota empieza a mezclarse habitualmente con los grandes.

Mike Doodson

7º Jaguar – 84 pt


Mark WEBBER


Christian KLIEN

Hoy día ya sabemos de lo que Mark Webber es capaz, mientras que apenas sabemos cómo pronunciar el nombre de Christian Klien. No es que eso importe mucho porque da la impresión de que Webber va a la suya cuando las condiciones se complican. A lo mejor podría ayudar más a su último compañero que a Pizzonia y Wilson, de quienes llegó a comentar: "No estoy aquí para hincharles las ruedas".

Si el joven austriaco tiene problemas, Mark le ayudará. Si es rápido, entonces que se apañe solo. Dicho esto, puede que en conjunto el equipo se resienta de las expectativas que levantó un 2003 sorprendentemente bueno. Si hay presión, Webber se pondrá a la altura. ¿Klien? ¿Quién sabe? Por lo visto, es rápido en un simulador. Y en los tests. Pero la paliza de un fin de semana de carrera podría revelar puntos débiles por ahora ocultos. El dúo de Milton Keynes podría ser un lecho de rosas o una desdichada pareja dispareja.

Maurice Hamilton

Panis y Da Matta (abajo) congenian en pista y fuera de ella; Peter Sauber (dcha., con Massa y Fisichella) espera que su nueva pareja mejore su ataque; ¿quién será número 1, Jenson o Taku (dcha. abajo)?



6º Sauber – 98 pt


Giancarlo FISICHELLA


Felipe MASSA

La alineación de Sauber para la temporada 2004 respira una curiosa sensación de transición; es casi como si los dos se hubieran dejado caer para lo que esperan que sea una breve pero agradable visita antes de pasar a cosas mejores.

En ese sentido, el papel de Sauber como parte de la estructura de apoyo de Ferrari en F1 nunca ha saltado tanto a la vista. Ahora Fisichella y Massa están en la recámara de Maranello por si les llaman a primera línea en el caso improbable de que Schumi cuelgue el casco antes de tiempo.

Por supuesto, una enorme experiencia refuerza ahora el talento natural de Fisichella, y esta temporada tendrá una fuerte motivación porque está resuelto a darle brillo a un currículo manchado por la deprimente relación con Jordan.

Massa es muy ardoroso, y Ferrari, donde ejerció de probador en 2003, cacarea con optimismo sobre su talento. Pero este audaz brasileño ha de demostrar que ha madurado desde su irregular año de novato en 2002. Como dúo, son la extraña pareja de la F1.

Alan Henry



5º BAR – 101 pt


Jenson BUTTON


Takuma SATO

Acerca del ascenso de Jenson Button a Número Uno de BAR se han dicho muchas tonterías, sobre todo por boca del jefe de equipo David Richards. En realidad afectará más bien poco a su modo de afrontar el oficio, porque (a) el año pasado ya era el número uno de facto, como dejó claro el regocijo del equipo cuando Jacques Villeneuve recibió su merecido en Suzuka; y (b) si Takuma Sato acaba siendo el piloto de BAR más exitoso de esta temporada, como a Honda le encantaría que fuese, entonces Taku, y no Jenson, se convertirá en el número uno de facto este año.

Sin duda, Sato será muy rápido. Sin ►

>Los apuros de Jordan

Dada la magnitud de los males que en la actualidad asolan a Jordan (sin dinero; tensa relación con Ford; infraestructura anticuada; equipo técnico reducido), no es de extrañar que EJ no tuviera prisa por resolver su pareja de pilotos.

Cuando las cosas son tan inciertas, no hay talento que valga. Siempre que acabe con un par de tipos competentes (como podrían haber sido Nick Heidfeld y Jos Verstappen), eso bastará para hacerle los honores al EJ14.

Parecía probable que Jos firmara con Jordan debido a los ocho millones de dólares que aportaba la firma holandesa de tecnología Trust (véase Pitpass del número anterior); Heidfeld también ha mantenido largas discusiones con el equipo, pero no las tiene todas consigo.

Mientras tanto, Benson & Hedges, veterano sponsor de Jordan, quiere al menos un piloto británico en el equipo para seguir soltando sus 11 millones de dólares anuales, lo que ayuda a las causas de Ralph Firman y Allan McNish.

Un comodín descabellado es Jacques Villeneuve. EJ se ha obsesionado con la idea, creyendo que JV atraería los sponsors de postín que tanto necesita. Ni en sueños.

Anthony Rowlinson



EN LA OTRA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCA/LAT, RECUADRO: GLENN DUNBAR/LAT

embargo, empujado a proezas alarmantes por la necesidad de igualar el ritmo del que con menor esfuerzo es capaz Button, también podría revelarse algo irregular. Aun así, espero que suba una o dos veces al podio. ¿Jenson? Con Michelins, y con suerte, hasta podría anotarse un triunfo.
Matt Bishop

4º Williams – 162 pt


Ralf SCHUMACHER


Juan Pablo MONTOYA

Desde un punto de vista técnico, Williams lo tiene la mar de bien: las preferencias de JPM y Ralf en cuanto a reglajes de chasis y aerodinámica son similares. A lo mejor en circuitos como Mónaco y el Hungaroring prefieren direcciones algo distintas, pero la mayor parte del tiempo sus informaciones después de una sesión resultan idénticas.

Todo lo cual contribuye a un rápido progreso durante el fin de semana. Para sacar el mejor partido del valioso tiempo en pista, se puede pedir a cada piloto que evalúe diferentes soluciones, y cuando sus ingenieros comparen los datos acumulados, resultará muy útil que ambos lados del box trabajen hacia el mismo objetivo.

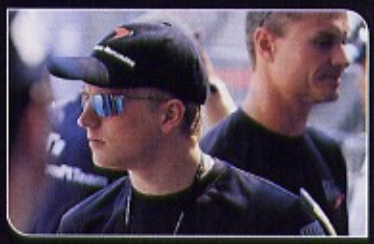
Hasta aquí lo bueno. El punto débil potencial de este dúo radica en lo motivados que estarán para trabajar juntos durante una temporada presumiblemente muy reñida. Los beneficios del fondo de información sólo pueden aprovecharse si la contribución de cada parte es de valor, y si no aparecen pistas falsas de por medio.
Steve Matchett

3º McLaren – 171 pt


Kimi RÄIKKÖNEN


David COULTHARD

Dicen que en toda colaboración hay una parte que tira más que la otra. Echar un vistazo a la clasificación del campeonato en 2003 despejará cualquier duda acerca de la veracidad de este dicho. De hecho, resulta bastante sencillo notar quién arrastró el carro de McLaren de manera más eficaz el año pasado: nada menos que 40 puntos separaban a Kimi Räikkönen de David Coulthard después de Suzuka.


DC tiene que ahondar más para dar cumplida réplica a un gran Kimi (izda.); ¿se escuchan JPM y Ralf (abajo)? Más o menos, pero sólo por necesidades tácticas.

¿Señal de algo realmente grave, o una dificultad pasajera? ¿Y supone una tendencia a largo plazo en la relación de prestaciones entre Kimi y DC? El MP4-19 debería responder a eso. Su predecesor, el MP4-17D, no era del agrado de DC; era demasiado sobrevirador para el escocés, quien carecía de la confianza necesaria cuando se exigía un esfuerzo al 100%. Y a menudo eso se traducía en desastre en las delicadas calificaciones a una sola vuelta. Mensajes encontrados de McLaren sobre el rendimiento del coche Nº 5, y su admiración sin límites por Kimi, tampoco es que calmaran los nervios de David. Habrá que esperar a ver qué pasa en 2004... pero



también esperar con impaciencia el nuevo dúo –que no será necesariamente más igualado– en 2005.
Stéphane Samson

2º Renault – 172 pt


Jarno TRULLI


Fernando ALONSO

A algunos les sorprenderá que los chicos de Renault hayan acabado segundos. Vale, Fernando Alonso corrió de maravilla en 2003, pero ¿Trulli? No lo hizo mal, pero no es difícil pensar en gente más abajo en la tabla que lo hizo bastante mejor. ¿Es el conjunto Jarno/Fernando realmente superior a Kimi/DC o JPM/Ralf? Nuestro jurado así lo cree, y la clave es lo bien que los pilotos de Renault trabajan juntos codo con codo. Es muy posible que haya otras parejas cuyas cualidades individuales sean más impresionantes, pero en cuanto a trabajo de equipo nadie gana al dúo Fernando/Jarno. Digo 'nadie' porque la armonía del 'equipo' Michael/Rubens se impone por contrato.

Renault es un equipo de verdad. Los pilotos se caen realmente bien: comparten abiertamente la información técnica y están contentos cuando el otro lo hace bien, algo que es conveniente de todas todas. Fomenta un ambiente positivo, y que cada piloto luche por la gloria individual lo mejor que pueda.
Dom Taylor

Renault puntúa alto aquí porque Jarno y Fernando (abajo) trabajan de veras por el éxito mutuo; pero Michael y Rubens (arriba) trabajan bien porque eso es lo que exige su contrato.

'BARRICHELLO ES UNA DE LAS MEJORES INVERSIONES QUE FERRARI HAYA HECHO NUNCA'

1º Ferrari – 198 pt


Michael SCHUMACHER


Rubens BARRICHELLO

"Detrás de cada gran hombre...". Michael Schumacher no sólo tiene a una gran mujer, sino a un gran compañero de equipo.

Hablamos, claro está, de Rubens Barrichello, un compañero de Michael tan leal y digno de confianza que Ferrari podría ponerle una correa y hacerle pasar por uno de los queridos canes del alemán. Que es exactamente lo que han hecho (en sentido figurado, claro) al ficharle hasta el final de 2006. Una hábil y oportuna maniobra, que garantiza a la Scuderia continuidad en el ámbito de los pilotos si Michael hiciera lo impensable y decidiera retirarse ya en 2004.



La esclavitud, estilo Ferrari, le paga bien a Rubens –dicen que unos 10 millones de dólares por temporada– y es una de las mejores inversiones que hayan hecho nunca. Rubens es lo bastante rápido para ganar cuando Michael falla, lo bastante fuerte para aguantar vicisitudes escandalosas como las que le acontecieron en los GP de Austria de 2001 y 2002, y un jugador de equipo generoso en extremo.

Y todo en provecho de Michael: Schumi no sólo sigue siendo sumamente rápido e incomparablemente profesional, además puede contar con un compañero al que se ha dado forma, como la última pieza de un puzzle, para que sea su complemento ideal. No es de extrañar que sean la mejor pareja de pilotos de la F1.
Anthony Rowlinson



EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: MICHAEL COOPER/LAT; RECUADRO: CHARLES COATES/LAT; ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: CHARLES COATES/LAT; RECUADRO: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Charla técnica

Gary Anderson y Alan Jenkins lo han visto todo; son dos de los ingenieros más experimentados de la F1, y así es como creen que será el año 2004.

Entrevista Anthony Rowlinson **Retratos** Lorenzo Bellanca/LAT

LOS PILOTOS

Anthony Rowlinson: ¿Cómo es de importante un piloto técnicamente experto cuando se desarrollan nuevos elementos?

Alan Jenkins: Importa mucho. Muy pocos son capaces de evaluar las cosas desde el punto de vista técnico. Michael Schumacher es de los pocos que puede: habla bien con Byrne, Brawn y Todt. ¿Quién más lo hace? Resulta interesante que tipos como David Coulthard sigan en equipos punteros, a pesar de no haber sido nunca números uno. Eso dice mucho de la aptitud técnica de DC. Pero también hacen falta buenos ingenieros.

Gary Anderson: Y un buen piloto te hace ahondar ese poquito más. Sabe lo que quiere, y sabe comunicarlo. Un tipo como Michael –o Alain Prost antes que él– te absorbe por completo. Te llamará a las 10 de la noche, o más tarde, para proponer y discutir cambios de chasis.

¿Qué insinúa el reflejo del lema de Europcar en el Circuit de Catalunya (coche oficial de alquiler) sobre el Sauber C23?

PETER SPENCER/LAT

AERODINÁMICA

AR: Parece que 2004 estará reñido. ¿Dónde puede un equipo sacar una ventaja técnica?
AJ: Los aspectos más importantes del rendimiento de cualquier F1 moderno son: aerodinámica, aerodinámica y aerodinámica. El tema es tan complejo que los equipos le han de destinar gran cantidad de recursos.
AR: ¿Eso ha hecho Williams con el morro del FW26? ¿Se ha adelantado a los demás?
GA: Incluso con algo de aspecto tan radical como eso, la ganancia es pequeña. Lo mismo ocurre con todos los ámbitos de la aerodinámica. Es un terreno de rendimiento decreciente para una enorma cantidad de horas en el túnel de viento. Si el FW26 es eficaz, para los demás equipos será difícil copiarlo: esto tiene más miga que atornillar un morro distinto y ya está. De todos modos, hasta bien avanzada la temporada no hay pruebas de que algo constituye un nuevo adelanto mágico.
AJ: Siempre me ha hecho gracia la doble quilla [un diseño de suspensión delantera que pretende permitir un flujo de aire mejor bajo el coche]. Acarrea un montón de problemas de resistencia, como rigidez estructural y crash tests.
GA: El Jordan EJ13 del año pasado era un doble quilla, pero la ganancia fue muy pequeña. La verdad es que un equipo tan modesto como Jordan sólo cuenta con los recursos para elegir una configuración. Luego hay que apechugar con ello.
AR: Así que un equipo más grande puede permitirse seguir todos los caminos y ver cuál se revela mejor…
AJ: Sí, y si se trata de Ferrari hacen diseñador jefe a Rory Byrne, con el jefe de aerodinámica bajo sus órdenes, para que no haya peligro de meterse en un callejón sin salida o hacer algo que a lo mejor es aerodinámicamente brillante pero nada práctico. Williams es igual, porque tienen a Patrick Head como director técnico.

De hecho, creo que ése es uno de los problemas que Adrian Newey ha tenido en McLaren. Como director técnico puede hacer lo que quiera, pero ha de establecer una relación con el equipo de ingeniería en la cual se respeta la capacidad de cada uno de hacer lo máximo para hacer funcionar nuevos conceptos aerodinámicos, pero colectivamente pueden trazar la línea cuando parezca un paso demasiado lejos. Tuvo una relación muy productiva con Patrick en Williams y pareció llevar ese impulso durante los primeros dos años en McLaren. Desde entonces los resultados no han sido tan buenos.

> 'LOS ASPECTOS MÁS IMPORTANTES DE UN F1 SON: AERODINÁMICA, AERODINÁMICA Y AERODINÁMICA'
> ALAN JENKINS

AR: ¿Con cuántos aerodinamistas ha ►



Anthony Rowlinson (izda.) charla con Jenkins y Anderson (dcha.). Alan y Gary han trabajado para Brabham, Ensign, Footwork, Jaguar, Jordan, McLaren, Prost y Stewart, y ambos han diseñado coches ganadores.

trabajado, Gary, a quienes podía dejar que hicieran lo que les diera la gana?
GA: [Ríe] Una pregunta interesante cuando hay tanto movimiento en el apartado aerodinámico. Nicolas Tombazis ha pasado de Ferrari a McLaren, así que será interesante ver cómo una cosa compensa la otra. ¿Es la organización la que permite a la persona hacerlo bien o es la persona quien capitanea la organización?
AJ: Creo que ya nadie tiene 'magia', ¿no? Puede que hoy día ni siquiera sea posible para una sola persona ejercer una influencia característica en un coche. Adrian consiguió hacer algo cuando eso todavía era posible y, en equipos más pequeños, en los años 90 aún era posible que gente como Gary e incluso yo tuviera una idea original que cambiara las cosas. Sin embargo, ahora hace falta tal cantidad de gente que, más que contar con un diseñador estrella, la cuestión es cómo dirigir el programa.
AR: ¿Cómo se rebaja tiempo de la aerodinámica cuando el reglamento permanece en gran parte estable?
AJ: En la actualidad los equipos desarrollan sus coches hasta la última carrera, así que no necesariamente se perciben grandes ganancias durante el invierno. Ése es uno de los efectos de no tener grandes cambios de reglamento. Además, el margen para una gran ganancia es cada vez menor. La única nueva norma importante para 2004 es tener sólo dos elementos en el alerón trasero.
GA: Y eso no va a ser muy significativo en lugares como Spa, Montreal y Monza, donde antes ya se montaban sólo dos elementos. A lo mejor las cifras de rendimiento empeoran un poco al principio, cuando estén tratando de calcular dónde aumentar la carga aerodinámica, pero lo resolverán a base de trabajar en ello.
AJ: El principal problema será en circuitos como Mónaco, donde se rueda con la máxima carga. Pero es probable que los neumáticos recuperen en agarre más de lo que se haya perdido.
AR: Así pues, ¿cómo se aborda el desarrollo de un paquete aerodinámico si las normas no han cambiado mucho?
AJ: Si estás en medio de la parrilla, has de construir un modelo; algo que puedas disfrazar de un modo distinto y mejorar con un presupuesto de desarrollo mínimo. Es probable que adoptar un enfoque totalmente integrado, como hacen los grandes equipos, te conceda una pequeña ventaja, pero eso exige mucho más esfuerzo durante las etapas de diseño y su desarrollo puede ser más costoso.

Los últimos Ferraris han sido conjuntos cada vez más integrados. Es un coche innovador, y fueron los primeros en aprovechar los beneficios de sensibilidad al cabeceo relacionados con un alerón delantero curvo.
GA: Una sección central del alerón delantero cuadrada, como la que hemos usado en Jordan en el pasado, ofrece más apoyo aerodinámico pero entra en pérdida con más facilidad y es más sensible. Eso no es bueno para el piloto. Hay que darle algo que pueda llevar al límite y que le permita sentirse cómodo allí. De ese modo se extrae más del coche.
AJ: El alerón delantero es enormemente delicado y sensible. Los equipos punteros



>Equipo por equipo: las preguntas técnicas clave

FERRARI ¿Serán capaces de compensar la desventaja de Bridgestone? ¿Por qué tanto retraso con su nuevo coche?

McLAREN ¿Montan un cambio muy elaborado (eso creemos)? ¿Tendrá suficiente potencia el Mercedes-limor?

WILLIAMS ¿Perjudicarán –e incluso desperdiciarán– las riñas internas el potencial de un coche interesante?

RENAULT ¿Por qué se han centrado en los puntos débiles del coche viejo, sin aplicarse aparentemente a los fuertes? ¿Echarán de menos a Mike Gascoyne? ¿Pueden mantener su hasta ahora veloz desarrollo?

BAR ¿Cuánto se beneficiarán del cambio a Michelin? ¿Aprenderá Sato a reglar un coche que no pende de un hilo?

SAUBER ¿Poseen los recursos técnicos para hacer correr un 'Ferrari' 2003? ¿Saben cómo usar su nuevo túnel de viento?

JAGUAR Han mejorado durante el invierno, pero ¿habrán mejorado todos los demás más que ellos? ¿Realmente tiene problemas aerodinámicos el R5?

TOYOTA ¿La llegada de Mike Gascoyne les hará más hábiles en carrera? Deberían acabar quintos en el campeonato, ¿o no?

JORDAN Nuevo chasis, nuevo cambio y nueva aerodinámica, pero ¿tienen dinero para desarrollar algo de todo esto?

MINARDI Bien, puede que suene duro, pero ¿pueden ir de A a B? Ése ha de ser su principal objetivo para la temporada 2004...



ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCA/LAT; RECUADRO: JACK ATLEY/LAT. EN LA OTRA PÁGINA, RECUADRO: GLENN DUNBAR/LAT



no suprimen y cambian; lo desarrollan. La evolución aerodinámica de Ferrari está increíblemente bien controlada debido a Rory. Los aerodinamistas están bajo sus órdenes, y por eso el coche está tan bien integrado.

NEUMÁTICOS

AR: Cuando se habla de integración, supongo que hay que hablar de aerodinámica y neumáticos juntos, porque están muy interrelacionados.

GA: Desde luego. Todo es cuestión de agarre.

AJ: Van cogidos de la mano: algunas de las evoluciones de 2003 con neumáticos delanteros más anchos podrían arruinar del todo el flujo de aire sobre el coche, así que habría una pérdida neta de agarre. Un 2% de ganancia de neumático podría acarrear un 3% de pérdida aerodinámica.

AR: ¿Qué neumáticos son mejores, pues?

GA: A quienquiera que llevara la ventaja al final de la pasada temporada, yo se la multiplicaría por 10 con vistas a 2004.

AR: Entonces apuesta por Michelin. ¿Qué les pone tan por delante de Bridgestone?

GA: Llegan a cada test sabiendo exactamente qué es cada tipo de neumático y qué debería hacer. Pero eso significa que el piloto probador ha de ser excelente para decirles a los ingenieros de Michelin qué hace exactamente el neumático. Ha de ser capaz de distinguir entre ritmo de carrera e ir a por todas. Si Michelin tiene un piloto en el que confía, que les diga algo que no esperan es un desastre. Con Bridgestone es otra historia. Ellos aparecen y quieren que les digan lo que pasa. No poseen el mismo marco de referencia.

AJ: Además, en Michelin son mucho más abiertos y, cuando algo no va bien, el reto les entusiasma. Si Michelin le hubiera hecho a Bridgestone el año pasado en Monza lo que Bridgestone le hizo a Michelin [insinuar que los neumáticos Michelin no cumplían del todo el reglamento], creo que eso habría acabado con Bridgestone fuera. Creo que habrían cerrado el grifo. Pero Michelin dijo: "Os vais a enterar, cabrones". El modo de enfocar el desarrollo de Bridgestone parece menos científico. Michelin cuenta con herramientas de desarrollo mucho mejores. Sus predicciones son extraordinariamente cercanas a lo que pueden construir.

GA: Además, la calidad de Michelin es mucho mejor que la de Bridgestone. Los Bridgestones se ampollan con más facilidad. Antes tenían un problema fundamental a la hora de pegar la goma a la carcasa, y también tenían muchos problemas con las ampollas internas. El neumático se convierte en una especie de tableta de chocolate Aero, con montones de pequeñas burbujas. Cuando empiezan a mezclarse, de pronto te encuentras con grandes zonas de ampollas y las burbujas se abren y el neumático se viene abajo. Existen diferencias fundamentales de construcción entre los neumáticos de ambas marcas. ►

'EL ENFOQUE DEL DESARROLLO DE BRIDGESTONE PARECE MENOS CIENTÍFICO QUE EL DE MICHELIN'
ALAN JENKINS



BAR (en la otra página) calzará Michelins este año (recuadro). Ferrari (dcha.) producirá otro gran coche, pero tendrán ocho grandes problemas, uno en cada esquina de ambos monoplazas...

AR: ¿Decidirán los neumáticos el título?
AJ: Depende de lo que haga Schumi. Al principio del año pasado estaba un poco descentrado, pero se recuperó.
GA: Antes los Michelin eran muy buenos en circuitos 'longitudinales' (con muchas frenadas y aceleraciones). Los Bridgestone eran muy buenos en circuitos con mucha carga lateral. Lo que ha pasado es que Michelin ha conservado sus puntos fuertes y ha abordado los débiles, pero Bridgestone no ha hecho nada acerca de estos últimos, dejando que Michelin les superara. El año pasado fue Michael quien mantuvo a Bridgestone en liza. Los otros perdieron el campeonato; él no lo ganó.

Es muy interesante, porque el año pasado Bridgestone y Ferrari sí que probaron un neumático delantero ancho [parecido al de Michelin] pero no hizo el coche más veloz porque no optimizaron la aerodinámica a su alrededor. Eso significaba que no podían establecer qué ganancia proporcionaba la goma. Como no vieron una ganancia inmediata lo abandonaron, algo frustrante para los demás equipos Bridgestone. Desecharon un neumático cuatro décimas más rápido porque a Ferrari no le gustaba.

Los equipos Michelin llegan cada fin de semana con una selección de neumáticos para ese fin de semana, mientras que los que calzan Bridgestones tenían que elegir los neumáticos al final de un fin de semana de carrera para de ahí a dos carreras.
AJ: El ritmo de desarrollo de neumáticos es bastante preocupante. El agarre de los neumáticos se ha desarrollado más rápido que la aerodinámica, pero nadie hace nada para reducir su velocidad. Una evolución de Michelin puede ser equivalente a encontrar un 20% más de apoyo aerodinámico o dos segundos de potencia en el motor. Los equipos se entusiasmarían si recortaran tal cantidad de tiempo gracias al motor o la aerodinámica, y se puede dar por seguro que habría cambios de reglamento; pero las ganancias en los neumáticos no se controlan porque nadie ha logrado entender cómo controlar los neumáticos. ¿Por qué no tener neumáticos que tengan que durar un fin de semana? Eso reduciría la velocidad de manera bastante eficaz, ¿no? Además, los pit stops desaparecerían. Pero eso no sucederá nunca porque se cree que 'el espectáculo' necesita pit stops. Este año tendremos más pit stops, de modo que los neumáticos serán más adherentes. Los cambios de reglamento para 2003 ayudaron a Michelin mucho más que a Bridgestone. Dieron luz verde a Michelin para producir muchísimo material distinto.

> 'ES INCREÍBLE LO PEQUEÑO QUE ES EL CAMBIO. LOS PIÑONES NO TIENEN MÁS DE 8 MM DE ANCHO'
> GARY ANDERSON

La estabilidad de las normas te permite planear con antelación. Así que quien espere un gran cambio el año que viene, no lo va a tener. El modo seguro de Ferrari de enfocar el inicio del pasado año [haciendo correr el coche de 2002 en las cuatro primeras carreras] y el planteamiento sin riesgos de Bridgestone hicieron que perdieran el tren de los cambios de reglamento. Y por lo visto hasta ahora en los tests de este año, no han hecho progreso alguno. Está muy bien decir que Ferrari puede servirse de Sauber como equipo de desarrollo, pero Sauber sólo puede ayudar a Ferrari si Bridgestone produce cosas nuevas. La cuestión es: ¿posee Bridgestone los recursos e inventiva para competir con Michelin?



El diseño del nuevo morro del Williams (abajo) debió fraguarse el pasado verano; a partir de este año, el alerón trasero sólo podrá tener dos elementos (como se aprecia en el Sauber, izda.).

MOTORES
AR: ¿Cambiará algo este año la norma de 'un motor por fin de semana'?
GA: No habrá gran diferencia. La mayoría de motores ya giran por encima del régimen de potencia máxima, de modo que reducir el régimen de giro para asegurar la fiabilidad no hará perder muchos caballos.
AJ: Creo que los motores se podrían ajustar entre las calificaciones y la carrera a través del sistema de gestión del motor. Ya sé que no se pueden tocar el motor o los coches



ESTA PÁGINA, STEVEN TEE (2). EN LA OTRA PÁGINA, RECUADRO, PETER SPRINGFORD



después de los últimos entrenamientos, pero sería muy fácil pasar un motor de especificaciones de calificación a carrera con un botón en el volante. Ello daría más potencia en calificación antes de devolver el coche a unos reglajes fiables de carrera.
GA: También existe otro posible retoque entre cambios de seis y siete marchas. Se podrían usar seis en calificación y siete en carrera, la séptima una superdirecta para reducir el régimen de giro.

Por cierto, es increíble lo pequeños que son los cambios ahora. Los propios piñones no tienen más de 8 mm de ancho, sencillamente porque los materiales y el control de calidad son mucho mejores.

AJ: El más grande apenas llega a 12 mm. Ahora todo el conjunto del cambio tiene 98 mm de largo y el tamaño exterior de dos botellas de vino una al lado de la otra [sin los cuellos]. Todo pesa sólo unos 46 kg, menos de 40 kg para los equipos punteros.

He oído hablar de piñones de apenas 5 mm de grosor, y McLaren puede llegar a un conjunto muy ligero si usan una carcasa de carbono. Es casi seguro que este año utilizarán un sistema de doble embrague, y pueden hacerlo porque hoy día el diámetro de un embrague apenas es mayor que el de una taza de té.
AR: ¿Y la fiabilidad? ¿Tendrán problemas los equipos para hacer que los motores aguanten 800 km cada fin de semana?
GA: La fiabilidad es sencillamente extraordinaria: todo se reduce a ingeniería controlada como es debido; y tests, claro. Muchos tests. A mediados de enero, Williams ya había hecho más de 4.000 km con el FW26. Lo presentaron, lo pusieron en pista y empezaron a acumular kilómetros. Es la única manera. Los equipos más pequeños ya no pueden hacer eso. Los tests plantean un ejercicio de ingeniería asombroso. Hace poco, McLaren llevó 110 personas a un test, pero han conseguido que ese nuevo coche funcione. Pasa lo mismo con el FW26: se obtiene un rendimiento limitado de algo como un nuevo morro, pero han conseguido que funcione. Diseñar piezas que no ofrezcan una ganancia no es el método Williams, así que es evidente que ahí hay algo.
AJ: Renault quizá sea quien más crudo lo tiene. La verdad es que son un misterio. Parece un paso atrás volver a un V10 a 72º [un V10 a 90º es la norma en F1]. Seguro que tendrán muchos problemas de vibraciones e instalación. ¿Puede Rob White [ex Cosworth] amalgamarlo todo? Será interesante ver cómo afecta la marcha de Mike Gascoyne. Bob Bell [nuevo director técnico, en sustitución de Gascoyne] es inteligente, pero tiene que ganar experiencia a ese nivel. Y no hay que olvidar a Pat Symonds [director de ingeniería].

CHASIS

AR: En realidad nadie cita el chasis al hablar de desarrollo técnico. ¿Cómo es eso?
GA: Es un terreno bastante establecido y, además, cuando sacas todas las piezas del coche, en realidad es un componente muy pequeño.
AJ: Pero aun así te puedes equivocar, como McLaren el año pasado con el 18A. Se pasaron un poco de listos y en realidad nunca llegaron a entenderlo del todo.

La reconstrucción necesaria en Woking tras la muerte de Paul Morgan [en 2001] tal vez empeoró las cosas. Mario Illien y Paul Lévantaron la empresa juntos, y tuvo que ser difícil que todo volviera a la normalidad.

Debido al relativamente flojo rendimiento de su motor y al dominio de Ferrari, a lo mejor McLaren trató de sobrecompensar con el chasis en el 18A. Probaron todo tipo de técnicas ultraligeras de unión del chasis que sencillamente no funcionaron. Las ▶



Gary Anderson considera que McLaren fue muy lejos con el malogrado MP4-18A, pero el MP4-19 (arriba, con Pedro de la Rosa al volante) pinta mejor.

vibraciones trataban de hacer pedazos el pobre coche.

GA: Así es. Se lo tendrían que haber tomado con más calma en el MP4-18A. Que el MP4-17D llegara adonde llegó fue extraordinario. Si se hubieran concentrado toda la temporada en el MP4-17D, habrían ganado el título. Pero hay que reconocer que el MP4-19 pinta la mar de bien.

AJ: Me sorprendió que McLaren no hiciera todo lo posible por reunir los bandos de motor y chasis bajo el mismo techo. Tradicionalmente, es el bando motorista el que se mostraría reacio. Construir un F1 es tan complicado que ya no puedes hacerlo todo tú mismo, así que has de sentirte totalmente a gusto con todo el equipo que te rodea, y trabajar muy estrechamente con la gente del motor resulta decisivo.

AR: ¿Habrán llevado a cabo los equipos más mejoras para adaptarse a los cambios de reglamento del año pasado [entre ellos, el nuevo formato de calificación]?

AJ: Dichos cambios sorprendieron a mucha gente y les hicieron replantearse la capacidad de los depósitos de gasolina, pero se anunciaron demasiado tarde para que los equipos cambiaran algo. Nadie iba a ir a una sola parada a media carrera, de modo que los depósitos podrían haber sido más pequeños.

Un aviso previo habría sido de ayuda para Williams, que debió de bregar lo suyo para hacer un coche tan corto con un depósito de capacidad razonable.

Cuando haces un coche lo más corto posible, es muy difícil cambiar de sitio partes fundamentales como el motor y el depósito. Pero ahorras peso. También haces el chasis mucho más sensible y con menos carga aerodinámica.

> 'LOS COCHES SON UN POCO MENOS SEGUROS QUE ANTES. LA FIA DEBERÍA HACER ALGO'
> ALAN JENKINS

GA: Todos los grandes quieren perder peso para poder llevar entre 80-100 kg de lastre, lo que beneficia al centro de gravedad. Pero me sorprendió ver que Williams seguía el camino de la doble quilla, porque implica mucho desarrollo para una ganancia no muy grande. Con ese morro deben estar muy cerca del límite en los crash tests, porque, por muy ancho que hagas el morro, existe un mínimo absoluto al que puedes llegar en longitud para absorber la energía del impacto. Es un claro ejemplo de aerodinámica llevando la forma hasta el límite de lo que puedes lograr.

AJ: Todo se reduce a la fortaleza de la organización. Estoy seguro que el pasado verano Williams estaba considerando la cuestión. En algunos crash tests se llega justo al límite; antes había más margen. De hecho, me temo que ahora los coches son un poco menos seguros que antes. Se construyen con tests específicos en mente.



Anderson y Jenkins (izda.) creen que Renault (abajo, Jarno Trulli con el R24) tal vez se haya equivocado al volver a una V de 72º; ahora la norma son 90º.

GA: Tienes razón, porque todo se diseña alrededor de los crash tests. Eso no significa necesariamente que sean más seguros, sólo que son capaces de superar esos crash tests.

AJ: Pero es difícil de demostrar, porque hasta que algo va mal se puede sostener que los coches son muy seguros, y desde luego son más seguros que hace 10 años.

GA: Sin duda más seguros que entonces, pero eso ha llevado, por ejemplo, a que tengamos cuatro pilares de impacto [estructuras deformables] en los pontones, que serán de ayuda si el coche golpea de costado la barrera, pero que no son muy adecuados si un coche es embestido perpendicularmente por otro.

AJ: Los equipos no construyen coches peligrosos, pero han de oponerse a la tendencia hacia coches más ligeros y pequeños. La FIA debería estar planeando para de aquí a cuatro o cinco años cambiar las normas para hacer los coches más grandes y más seguros.



FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCA

JUECES DE PISTA

En F1, todo, desde los pilotos hasta el *catering* del paddock, tiene una jerarquía. Así que los circuitos no iban a ser menos. Los circuitos son determinantes en la calidad de un gran premio. Por eso *F1 Racing* pidió a 28 expertos que puntuaran el calendario actual.

>El sistema de votación *F1 Racing*

Pedimos a los 28 miembros del jurado que hicieran una lista de los 16 circuitos consolidados de este año por orden de grandeza. El circuito que consideraran el mejor recibiría 16 puntos... y así sucesivamente... por orden decreciente... hasta un punto para el que consideraran el menos impresionante. Sumamos todos los subtotales y llegamos a la jerarquía que se revelará en las siguientes páginas. Nuestro planteamiento fue riguroso, pero sin duda la encarnizada polémica sobre los méritos de los circuitos proseguirá.

EL JURADO


James Allen
Edad: 37 País: Gran Bretaña
Posición en F1: comentarista TV


Fernando Alonso
Edad: 22 País: España
Posición en F1: piloto


Matt Bishop
Edad: 41 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Martin Brundle
Edad: 44 País: Gran Bretaña
Posición en F1: comentarista TV


Jabby Crombac
Edad: 74 País: Suiza
Posición en F1: periodista


Mike Doodson
Edad: 62 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Ralph Firman
Edad: 28 País: Gran Bretaña
Posición en F1: piloto


Giancarlo Fisichella
Edad: 31 País: Italia
Posición en F1: piloto


Maurice Hamilton
Edad: 57 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Alan Henry
Edad: 56 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Eddie Jordan
Edad: 55 País: Irlanda
Posición en F1: jefe de equipo


Steve Matchett
Edad: 41 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Adrian Newey
Edad: 45 País: Gran Bretaña
Posición en F1: ingeniero


Olivier Panis
Edad: 37 País: Francia
Posición en F1: piloto


Sergio Rinland
Edad: 51 País: Argentina
Posición en F1: ingeniero


Anthony Rowlinson
Edad: 34 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Stéphane Samson
Edad: 30 País: Francia
Posición en F1: periodista


Pat Symonds
Edad: 50 País: Gran Bretaña
Posición en F1: ingeniero


Dom Taylor
Edad: 24 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Jarno Trulli
Edad: 29 País: Italia
Posición en F1: piloto


Murray Walker
Edad: 80 País: Gran Bretaña
Posición en F1: leyenda


Mark Webber
Edad: 27 País: Australia
Posición en F1: piloto


Charlie Whiting
Edad: 51 País: Gran Bretaña
Posición en F1: oficial FIA


Frank Williams
Edad: 61 País: Gran Bretaña
Posición en F1: jefe de equipo


Geoff Willis
Edad: 44 País: Gran Bretaña
Posición en F1: ingeniero


Justin Wilson
Edad: 25 País: Gran Bretaña
Posición en F1: piloto


Peter Windsor
Edad: 51 País: Gran Bretaña
Posición en F1: periodista


Alex Wurz
Edad: 29 País: Austria
Posición en F1: piloto

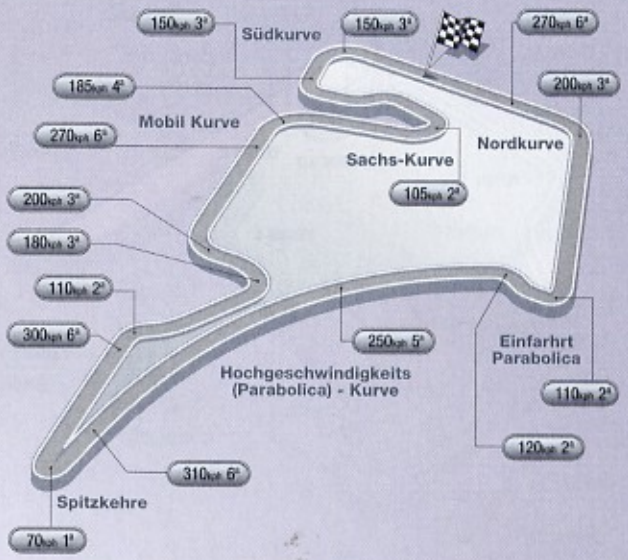
MARK THOMPSON/GETTY IMAGES. POMEJAC. MICHAEL COOPER/LAT. STEVEN TEE/LAT

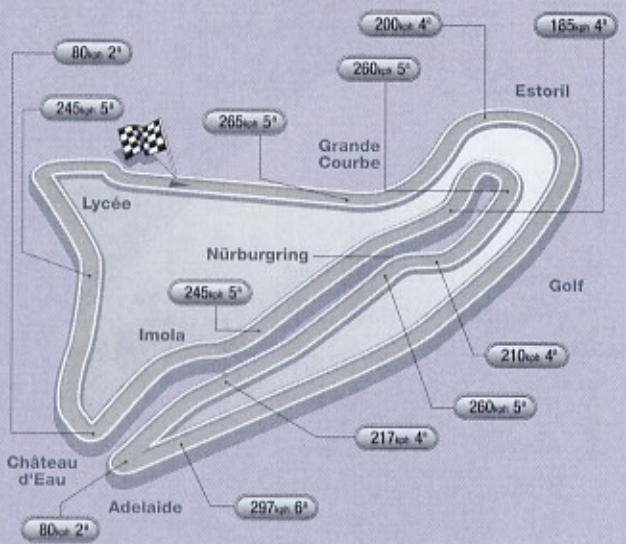
16 HOCKENHEIM, Alemania - 110 pt

FECHA 2004	25 de julio
PRIMER GP	2 de agosto de 1970
LONGITUD CIRCUITO	4,574 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 14,917s (Juan Pablo Montoya, Williams FW25, 2003)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas; el ganador Montoya fue a tres desde la pole
PRONÓSTICO	Si hace tanto calor como en 2003, los equipos Michelin volarán
WEB	www.hockenheimring.de

Olé, Hockenheim: de todos los circuitos castrados en la era moderna, te llevas la palma por la carnicería más drástica y trágica. Adiós a las rectas por el bosque que antaño dieron a Hockenheim su carácter único; adiós al reto de la formidable Öst Kurve. Lo que tenemos ahora es una simple pista de karts –aunque con pretensiones–, con un punto de adelantamiento muy atacado, y sin vida. La seguridad y el espectáculo impulsaron esta reforma estrenada en 2002: era demasiado peligroso que los F1 corrieran a fondo tan cerca de los árboles; y más vueltas en un circuito más corto suponían más ocasiones para adelantar. La reacción de los pilotos ha sido diversa, pero 22 de nuestros 28 jurados lo pusieron entre sus cinco últimos.







15 MAGNY-COURS, Francia - 115 pt

FECHA 2004	4 de julio
PRIMER GP	7 de julio de 1991
LONGITUD CIRCUITO	4,411 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 15,045s (David Coulthard, McLaren MP4-17, 2002)
ESTRATEGIA 2003	Tres paradas
PRONÓSTICO	Una vez vista la salida ya podemos echar una siestecita
WEB	www.magnyf1.com

Si lo que quieres ver es una procesión en lugar de una carrera, has de ir a Magny-Cours. Durante meses pareció que el GP de Francia no saldría adelante en 2004, hasta que Bernie Ecclestone hizo aparecer los fondos para convencer a los equipos a ampliar el calendario a 18 carreras. El Circuit de Nevers es célebre por tener la superficie más lisa de la F1, y antaño fue la sede del equipo Prost y, antes de eso, de Ligier. Pero el circuito tiene poco más a su favor. El veloz tramo desde la salida hasta la horquilla de Adelaida pasando por Estoril suele ser lo más emocionante de la carrera, tras lo cual normalmente las cosas decaen en una monotonía insípida y procesional.

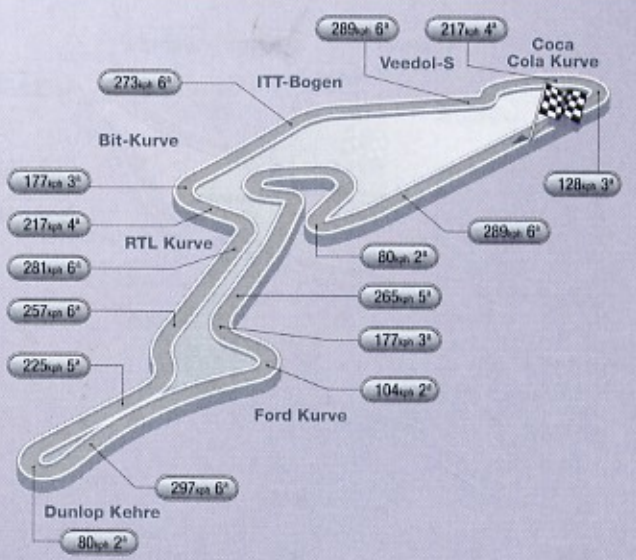


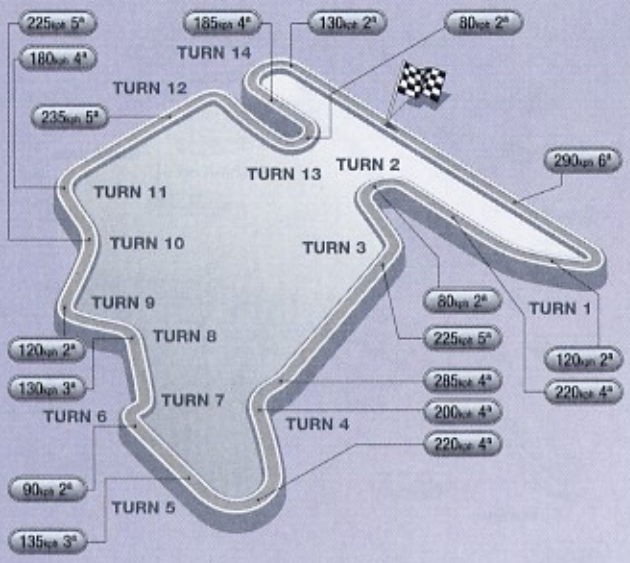
14 NÜRBURGRING, Alemania - 129 pt

FECHA 2004	30 de mayo
PRIMER GP	29 de julio de 1951
LONGITUD CIRCUITO	5,148 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 32,226s (Michael Schumacher, Ferrari F2002, 2002)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas
PRONÓSTICO	Siempre cabe la posibilidad de una melé en la primera curva
WEB	www.nuerburgring.de

Bendito sea el primer Nürburgring, el Nordschleife, entre todos los circuitos: un examen sin par de 22 km y 176 curvas que eclipsa al moderno 'Ring, de 5 km y 14 curvas. Aparte de su nombre, lo único que se usa del fabuloso original es un trecho de la recta de boxes. Los críticos afirman que no tiene carácter, aunque desde 2002 un nuevo complejo 'estadio' a final de recta lo ha hecho algo más interesante. Pero para 2003 se modificó la chicane Veedol, siguiendo el consejo de un tal M. Schumacher, con una trazada más cerrada que acabó con la poca fluidez de la pista. Pero a Bernie y a la FIA les encanta: instalaciones y seguridad son ejemplares. ▶







13 HUNGARORING, Hungría - 145 pt

FECHA 2004	15 de agosto
PRIMER GP	10 de agosto de 1986
LONGITUD CIRCUITO	4,384 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 16,207s (Michael Schumacher, F2002, 2002)
ESTRATEGIA 2003	Principalmente tres paradas
PRONÓSTICO	Alonso fue intocable en 2003; bien podría volver a serlo
WEB	www.hungaroring.hu

Todo el mundo gusta de ridiculizar el Hungaroring. Tal vez sea porque para los equipos es un suplicio viajar a Hungría: la policía fronteriza tiene fama de quisquillosa y es el circuito europeo que queda más lejos. Tal vez también porque es tan revirado que frustra los adelantamientos. Tal vez porque se usa tan poco que el domingo sigue estando 'verde'. De todos modos, existen pilotos a los que realmente les gusta, y en 2003 aumentaron las posibilidades de adelantar para quienes estuvieran dispuestos a aprovecharlas, al alargarse la recta de meta. A lo largo de los años ha arrojado algunas buenas carreras, pero la mayoría de nuestro jurado cree que el trazado estrecho y revirado corta las alas metafóricas de un F1.

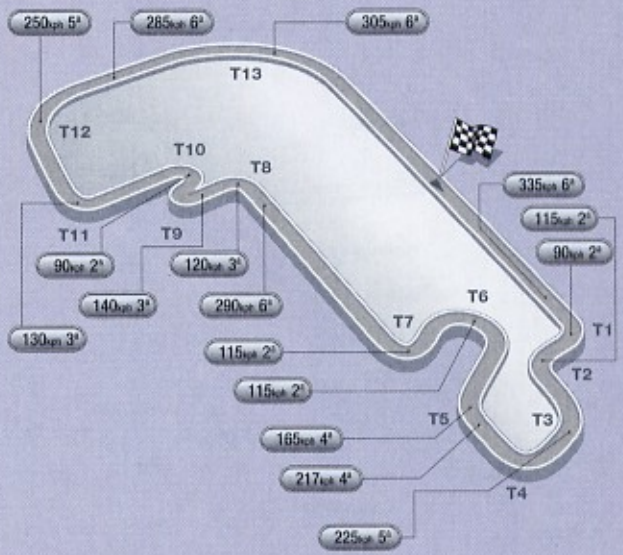


12 INDIANÁPOLIS, EE UU - 175 pt

FECHA 2004	20 de junio
PRIMER GP	24 de septiembre de 2000
LONGITUD CIRCUITO	4,192 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 11,473s (Michael Schumacher, F2003-GA, 2003)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas, aunque se hicieron más debido a la lluvia
PRONÓSTICO	Montoya enterrando el recuerdo de su calvario de 2003
WEB	www.brickyard.com www.usgpindy.com

Ah... Indy. El Brickyard. La mística no se puede negar, o lo impresionante del aforo para los espectadores (400.000 asientos). Ir allí es una emotiva experiencia para cualquier aficionado a las carreras. Pero ¿el circuito de F1? Es algo curioso. Claro que el *infield* es un poco 'Mickey Mouse', pero seguramente fuera lo mejor que podían hacer en el espacio disponible (está todo dentro del óvalo, recuérdese). Y ver un F1 a todo gas en la última curva peraltada es imponente. Eso sí, al *infield* le faltan pendientes. Pero no hay más que pensar en la carrera de 2003 para ver que posee el potencial para producir carreras memorables, aunque sea gracias al tiempo.







11 IMOLA, San Marino - 191 pt

FECHA 2004	25 de abril
PRIMER GP	14 de septiembre de 1980
LONGITUD CIRCUITO	4,933 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 22,491s (Michael Schumacher, F2002, 2003)
ESTRATEGIA 2003	La mayoría tres paradas
PRONÓSTICO	Puede ser el canto del cisne para las hordas de *tifosi* en Rivazza
WEB	www.autodromoimola.com

Un circuito extraño. Posee el ambiente de una pista clásica de F1, pero en realidad su primer GP puntuable tuvo lugar hace apenas nada, en 1980. Además, fue escenario de las muertes de Ayrton Senna y Roland Ratzenberger en mayo de 1994. A raíz de ello se añadieron dos chicanes en Tamburello y Villeneuve. Aunque sin duda mejoraron la seguridad, un trazado antaño dechado de fluidez ahora está 'roto' sin remisión. Una vuelta rápida requiría grandes atributos, ahora la clave radica en suspensión y neumáticos adecuados para digerir cuatro chicanes por vuelta. Carreras en procesión y un paddock deficiente también le cuestan puntos aquí.



STEPHEN TEGLAT; BRYN LENNARD/AT; LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT; PETER SPENCE/LAT; MICHAEL COOPER/LAT

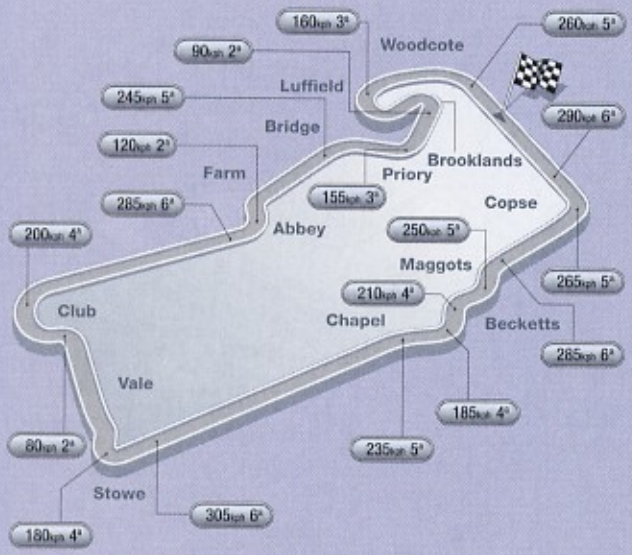
10 CIRCUIT DE CATALUNYA, España - 227 pt

FECHA 2004	9 de mayo
PRIMER GP	29 de septiembre de 1991
LONGITUD CIRCUITO	4,627 km (longitud no oficial nuevo trazado)
RÉCORD DE VUELTA	1m 20,143s (Rubens Barrichello, F2003-GA, 2003)
ESTRATEGIA 2003	Mezcla de dos y tres paradas
PRONÓSTICO	Será un GP azul: el público español se volcará en Alonso
WEB	www.circuitcat.com

Montmeló organizó su primer GP de España en 1991, recogiendo el testigo de Jerez debido a la inquietud por la seguridad. Era una pista totalmente nueva y la prueba de que los circuitos modernos y seguros no tienen que ser aburridísimos. No obstante, a muchos pilotos se lo parece, puesto que una gran parte de los tests privados de F1 tiene lugar aquí. Tampoco supone un reto técnico especial; la mayoría de curvas son de media a alta velocidad. Eso implica que un buen agarre aerodinámico es la clave, de ahí que el año pasado Alonso pudiera acosar al Ferrari F2003-GA con su poco potente pero muy bien puesto a punto Renault. En un intento de aumentar las posibilidades de adelantar, La Caixa es ahora una horquilla más cerrada.







9 SILVERSTONE, Gran Bretaña - 242 pt

FECHA 2004	11 de julio
PRIMER GP	13 de mayo de 1950
LONGITUD CIRCUITO	5,141 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 22,236s (Rubens Barrichello, F2003-GA, F2003)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas, algunos tres por la salida del safety car
PRONÓSTICO	Batalla corta implica problemas de equilibrio en curva rápida
WEB	www.silverstone-circuit.co.uk

El hogar espiritual del automovilismo británico casi se quedó sin GP en 2004. En 2003, Bernie Ecclestone criticó duro las instalaciones y amenazó con cancelar el GP británico si los propietarios del BRDC y los promotores de Octagon no se ponían las pilas. Muchos creyeron que Bernie hacía bien en protestar, y aunque Silverstone no es la pista más popular, el trazado en sí es rápido y propicio para una competición de calidad, como se demostró el año pasado. Curvas rápidas como Copse y Becketts ofrecen destellos de un F1 justo al límite. A algunos pilotos les encanta, pero el viento de costado y la falta de pendientes no le permiten remontar en las listas de otros.

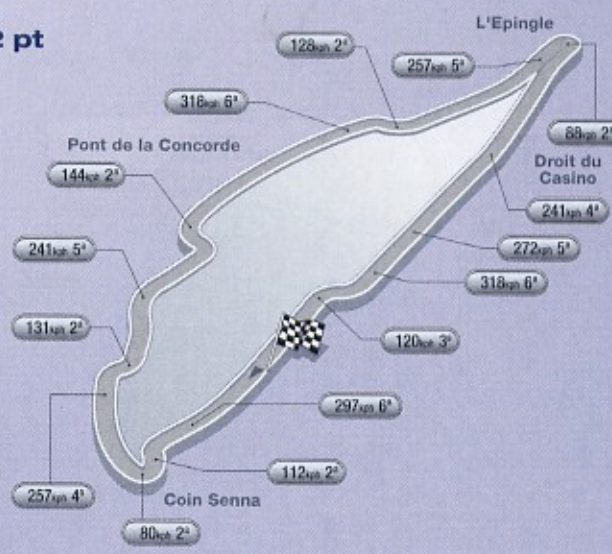


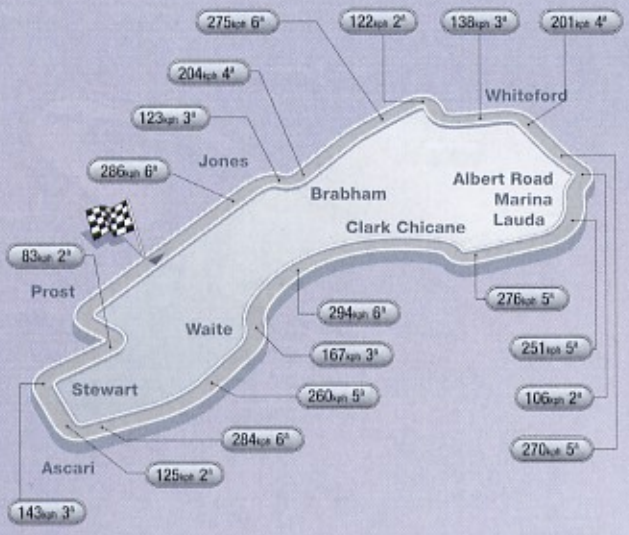
8 CIRCUIT GILLES VILLENEUVE, Canadá - 252 pt

FECHA 2004	13 de junio
PRIMER GP	8 de octubre de 1978
LONGITUD CIRCUITO	4,361 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 15,960s (Juan Pablo Montoya, FW24, 2002)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas
PRONÓSTICO	Los hermanos Schumacher suelen acabar mano a mano
WEB	www.grandprix.ca

Una carrera que goza de mucha popularidad, sobre todo porque Montreal es un lugar fantástico para pasar un fin de semana. Las largas rectas rematadas por curvas lentas castigan mucho los frenos. También es célebre el 'muro de los campeones' en la salida de la última chicane, en el que se han estampado lumbreras como Michael Schumacher y Jacques Villeneuve. El desenlace de 2003, con cuatro coches en fila india, dio la impresión de que adelantar no figuraba en el programa de Canadá, pero fue más por el genio defensivo de Schumi que por deficiencias del trazado. Se puede adelantar en la horquilla y al final de ambas rectas. ▶







7 ALBERT PARK, Australia - 257 pt

FECHA 2004	7 de marzo
PRIMER GP	10 de marzo de 1996
LONGITUD CIRCUITO	5,303 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 27,724s (Kimi Räikkönen, MP4-17D, 2003)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas
PRONÓSTICO	Roturas entre los equipos grandes y puntos para los modestos
WEB	www.grandprix.com.au

Este circuito provisional de F1 sito en los terrenos del Albert Park, en Melbourne, resulta más interesante que muchas de las pistas de hoy en día construidas especialmente. El trazado actual se usa desde que la carrera se fue de Adelaida en 1996, es ancho y además posee suficiente variedad de curvas para exigir una vuelta técnica a los pilotos y ofrecer un fantástico espectáculo al público el día de la carrera. En Melbourne siempre hay un ambiente festivo; la ciudad abraza la carrera como ninguna otra y los aficionados siempre están por la labor. El optimismo de pretemporada suele ahuyentar el politiqueo del paddock y lo convierte en un lugar muy agradable. Para 2004 se ha construido una nueva entrada al pit lane, más directa.

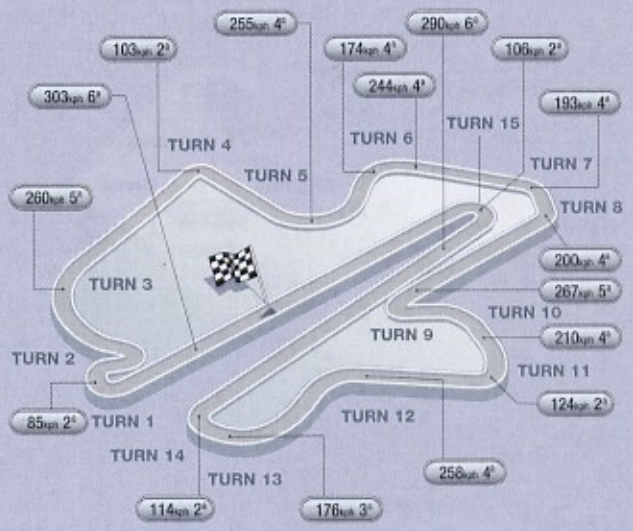


6 SEPANG, Malasia - 266 pt

FECHA 2004	21 de marzo
PRIMER GP	17 de octubre 1999
LONGITUD CIRCUITO	5,543 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 36,412s (Michael Schumacher, F2002, 2003)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas
PRONÓSTICO	Tiempo extremo: calor, humedad y lluvia pueden abatir al piloto
WEB	www.malaysiangp.com.my

Aparte de Bahrein y Shanghai, Sepang es el único circuito del calendario adaptado expresamente a las exigencias de la F1 moderna. Diseñado por Hermann Tilke (responsable también de Bahrein y Shanghai) y estrenado en 1999, el circuito es más ancho que de costumbre, con largas rectas seguidas de horquillas cerradas, que prácticamente garantizan los adelantamientos. Lo que le falta es una serie de curvas rápidas que le inyecten algo de ritmo, una crítica extendida de los circuitos de Tilke; es un poco 'freno-gas' y los adelantamientos parecen prefabricados. Pero es innegable que Sepang es un circuito de primera para la F1.







5 MONZA, Italia - 289 pt

FECHA 2004	12 de septiembre
PRIMER GP	3 de septiembre de 1950
LONGITUD CIRCUITO	5,793 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 21,832s (Michael Schumacher, F2003-GA, 2003)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas
PRONÓSTICO	Ferrari nunca es más fuerte que en su carrera de casa
WEB	www.monzanet.it

O te encanta Monza o lo odias, pero desde luego no puedes despreciar su herencia. Los monoplazas de gran premio llevan corriendo por la Curva Grande, las dos de Lesmo y la Parabólica desde la inauguración del circuito en 1922. Claro que en la actualidad dos chicanes (Rettifilo y Roggia) dividen el circuito de rebufos a fondo del pasado. Pero el cuerpo y alma de Monza permanecen intactos. Mirar subido a un árbol mientras los coches trazan las dos de Lesmo sigue siendo una experiencia impresionante. Además, los pilotos pueden marcar la diferencia, sobre todo en el modo de abordar la técnicamente exigente Parabólica y la rápida ese de Ascari.



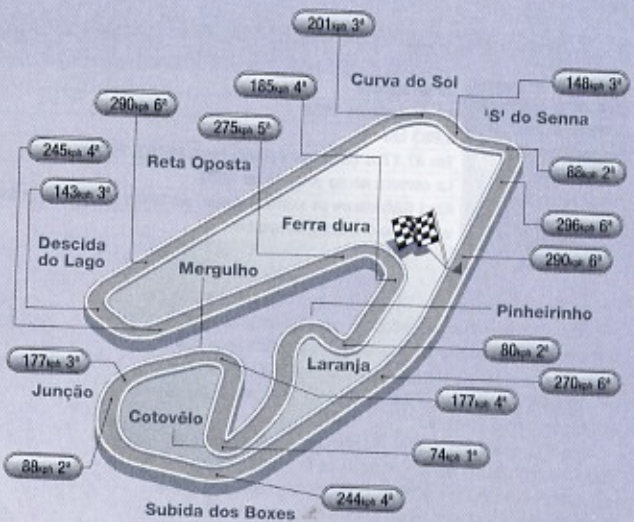
MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; STEVEN TEE/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; CHARLES COATES/LAT

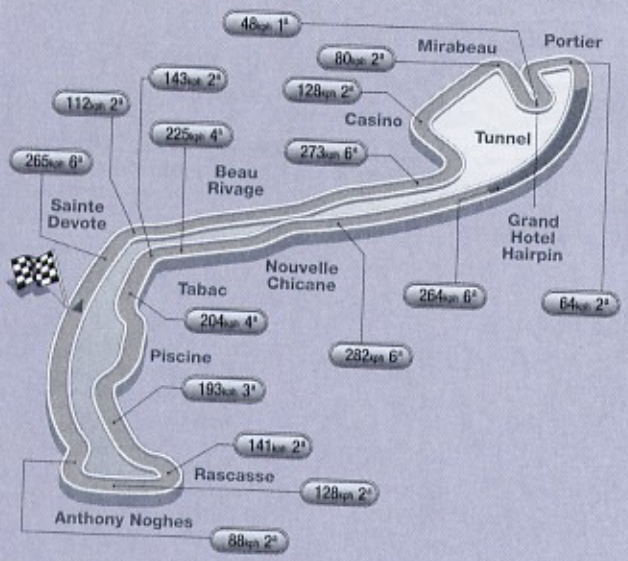
4 INTERLAGOS, Brasil - 293 pt

FECHA 2004	24 de octubre
PRIMER GP	11 de febrero de 1973
LONGITUD CIRCUITO	4,309 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 14,755s (Michael Schumacher, F2002, 2002)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas, más las necesarias para calzar ruedas de agua
PRONÓSTICO	Rubens Barrichello; su gafe en casa no puede durar siempre
WEB	www.gpbrasil.com.br

Brasil 2003, pasado por agua, fue uno de los GP con más incidentes del año, pero la topografía del circuito tiene un no sé qué que provoca incidentes sin tener en cuenta el tiempo. Curvas de bella factura se combinan con las subidas y bajadas naturales del terreno para darle al trazado un tacto maravillosamente fluido, casi orgánico. Es lo que podríamos llamar un circuito *auténtico*, no castrado por chicanes o limitaciones de diseño modernas, un lugar en el que los pilotos de F1 pueden competir de verdad. El paulista Ayrton Senna era el preferido indiscutible del público. Además, participó en el rediseño de la pista a finales de los 80. El Interlagos original tenía 8 km pero, como Spa, la versión moderna es igual de popular.







3 MONTECARLO, Mónaco - 338 pt

FECHA 2004	23 de mayo
PRIMER GP	21 de mayo de 1950
LONGITUD CIRCUITO	3,370 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 14,545s (Kimi Räikkönen, MP4-17D, 2003)
ESTRATEGIA 2003	Dos paradas
PRONÓSTICO	Siempre es una incógnita; depende de quién tenga el día
WEB	www.acm.mc

¿Qué decir de Mónaco que no se haya dicho ya: la joya de la corona, el GP más elegante, etcétera? Olvidemos el glamour, los yates y el champán: Mónaco es ante todo un circuito excepcional. Desde la primera curva en Sainte Devote, pasando por la Plaza del Casino, la horquilla del Grand Hotel, el túnel, Tabac, la Piscina, La Rascasse... en todas se pasa sobre el filo de la navaja, el más leve error se castiga con el guardarrail. Sí, en sentido estricto es demasiado estrecho. Sí, casi no hay donde adelantar. Pero ¿a quién le importa? Para ganar en Mónaco hay que hacerse con la pole el sábado y aguantar el domingo; una hazaña sensacional.

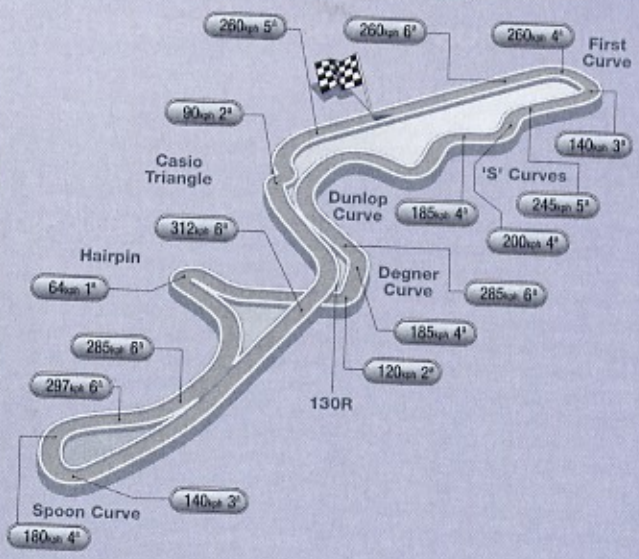


2 SUZUKA, Japón - 380 pt

FECHA 2004	10 de octubre
PRIMER GP	1 de noviembre de 1987
LONGITUD CIRCUITO	5,807 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 33,408s (Ralf Schumacher, FW25, 2003)
ESTRATEGIA 2003	Tres paradas parecían lo mejor, pero algunos hicieron sólo dos
PRONÓSTICO	Montoya, espectacular en Suzuka 2003 hasta romper el motor
WEB	www.suzukacircuit.com

Construido en 1962, Suzuka es un verdadero circuito de piloto. El trazado en forma de ocho es único en F1, y le da un buen equilibrio de curvas a derecha e izquierda. Es tan técnico que algunos pilotos no llegan a cogerle el tranquillo hasta haber corrido allí varias veces. Las eses son de notoria dificultad: quienes no conocen la pista las abordan o muy despacio o muy deprisa. Lo mismo vale para la primera curva. Pero la más impresionante es la izquierda de 275 km/h, la 130R. Por suerte, el reto de dicha curva sobrevivió a su remodelación en 2003, aunque algunos pilotos sostienen que ahora la entrada está tan bacheada que resulta peligrosa. ▶





1º SPA-FRANCORCHAMPS, Bélgica - 399 pt

FECHA 2004	29 de agosto
PRIMER GP	18 de junio de 1950
LONGITUD CIRCUITO	6,963 km
RÉCORD DE VUELTA	1m 47,176s (Michael Schumacher, F2002, 2002)
ESTRATEGIA 2003	La carrera no se disputó en 2003
PRONÓSTICO	Kimi Räikkönen se calificó genial en 2002; podria ser el favorito
WEB	www.spa-francorchamps.be



La mitad de jurados de *F1 Racing* eligió Spa como mejor circuito. Como sucede con otras pistas históricas, su trazado ha cambiado mucho durante las décadas, pero ningún otro circuito merece aprobación tan unánime. Sólo dos 'rebeldes', cuyo nombre nos callamos, no lo pusieron entre sus cinco primeros.

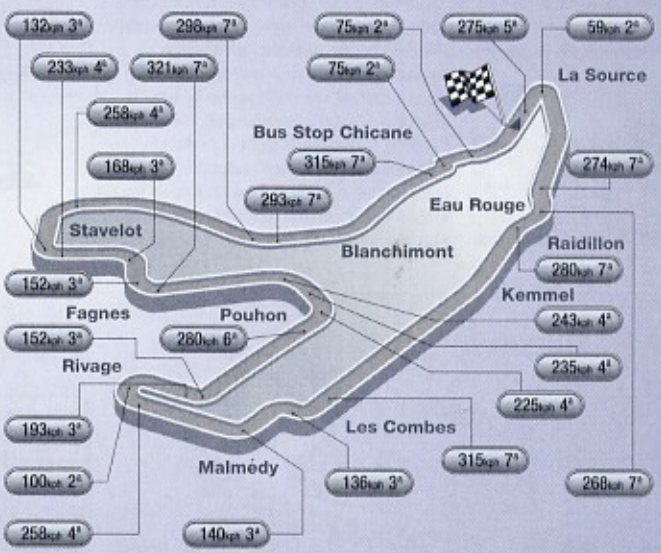
Spa sí que es un circuito de pilotos, la clase de sitio donde los grandes tienen realmente la posibilidad de mostrar lo que valen y desenmarañar los secretos de la pista, demostrando de paso que el resto son buenos nada más. Ayrton Senna, Mika Häkkinen y Michael Schumacher brillaron aquí: Senna ganó cinco veces; este año Schumi podría anotarse su séptimo triunfo.

Como la mayoría de pilotos, el campeón del mundo es pródigo en elogios hacia la pista belga.

"Sin duda es el mejor circuito del mundo", dice Schumacher. "El tipo de ambiente que encuentras en Spa es parecido al del viejo Nürburgring. Es el único lugar que todavía conserva esta cualidad y este ambiente. Eau Rouge es la curva más tremenda. Es como volar cuesta abajo y ver una gran montaña frente a ti. Te da la impresión de que vas a chocar con la carretera y entonces subes... probablemente sea la mejor sensación que puedes experimentar y la mayor satisfacción que puedes sentir como piloto".

Huelga decir más.





'SPA OFRECE LA MEJOR SENSACIÓN Y LA MAYOR SATISFACCIÓN QUE PUEDES SENTIR COMO PILOTO'
MICHAEL SCHUMACHER

Ningún circuito actual de F1 ofrece la complejidad de Spa, o supone una prueba de fuego tan convincente para los pilotos. Añádase el tiempo tan variable, y Spa resulta un test como ninguno.

>Valoramos Bahrein y Shanghai

¿Qué opinión nos merecen Bahrein y Shanghai? Difícil decirlo a estas alturas, cuando ningún F1 ha girado en ninguno de los dos circuitos, y cuando aún han de completarse su construcción e instalaciones para el público y los equipos.

Pero lo que sí podemos decir es que estas dos nuevas pistas, diseñadas por el gurú de los circuitos de hoy día, Hermann Tilke, serán de lo último en F1.

Eso significa un par de rectas de un kilómetro seguidas de curvas lentas de segunda o tercera. Tilke cree que frenar desde velocidades altas para tomar una curva cerrada es el único modo de posibilitar adelantamientos entre coches pegados al asfalto con cantidad de apoyo aerodinámico. Se pueden ver pruebas de esta filosofía en todos los circuitos en los que ya ha metido mano: Sepang, el A1-Ring, el nuevo Nürburgring, Montmeló, y el Hockenheim cortado de un tajo.

Por tanto, es interesante constatar que de estos circuitos sólo Sepang recibió el aplauso de nuestro jurado (acabó en un loable sexto puesto). Catalunya se metió entre los diez primeros, pero Nürburgring y Hockenheim hay que buscarlos por la cola. Así que no es probable que Bahrein y Shanghai se ganen un estatus clásico inmediato, aunque sin duda sus instalaciones serán espectaculares. Traerán un nuevo y exótico sabor a la F1, y sólo por eso han de ser bienvenidos. Pero no esperen que a los pilotos les gusten.

Anthony Rowlinson





Bahrein: un oasis en medio del desierto.



Shanghai: la receta Tilke más exótica.

STEVEN TEE/LAT, TILKE

Las hormigas atómicas

A los tres años ya andaban, claro, pero además al menos uno de los dos podía conducir (más o menos). De hecho, tanto Fernando Alonso como Kimi Räikkönen hacían pedazos a sus rivales en las pistas de karting cuando todavía creían en los Reyes Magos. Y también compitieron el uno contra el otro, mucho antes de que alguien hubiera oído hablar de ellos.

Texto Anthony Rowlinson y Josep Casanovas **Composición fotografías** Eddie Judd

Melbourne 2001; la F1 estaba de vuelta para una nueva temporada. Una F1 saludable y que sonreía de oreja a oreja, dejando ver dos dientes de oro que cubrían las bajas del año anterior. Ahí estaban: Kimi Räikkönen y Fernando Alonso.

Realmente fue un momento dorado para la F1, puesto que además de esas dos promesas radiantes, la categoría reina también daba la bienvenida a Juan Pablo Montoya. Aclamado como 'el hombre que podía vencer a Michael', llegó a bombo y platillo procedente de EE UU, donde ya había ganado la Indy 500 y la Champ Car. Estaba listo para machacarlos a todos. Pero... estábamos a punto de descubrir que Kimi y Fernando contaban con artillería aún más pesada.

Räikkönen ya se había mostrado muy rápido en la pretemporada con Sauber, y calificó su C20 en la 13ª plaza. Apenas cedió tres décimas de segundo a su valorado compañero Nick Heidfeld, a pesar de calzar neumáticos más duros (más lentos). Acabó puntuando en este su primer GP, con el sexto puesto final. Era el primer debutante que lo lograba desde que Pedro de la Rosa hiciera otro tanto dos años antes.

Más atrás en la parrilla, allá donde no brilla el sol, Fernando había hecho algo igual de extraordinario: sacó el Minardi PS01 de la última fila y lo plantó en la 19ª posición. Por detrás quedaron el Prost de Gastón Mazzacane, el Jaguar de Luciano Burti y el segundo Minardi de su compañero Tarso Marques. Alonso acabaría 12º, a dos vueltas del vencedor, pero siempre al máximo. Se convertía así en el piloto más joven que finalizaba un GP de F1.

Mientras tanto, el colombiano sólo pudo calificar su Williams en el 11º lugar y en carrera rompió el motor en la vuelta 40. Llamó la atención su remontada hasta el tercer puesto, pero fueron la entrega de Räikkönen y el ataque de Alonso lo que hechizó a los más atentos.

No obstante, todo esto ya lo habrían visto antes si se hubieran fijado más, y más pronto. Habrían visto la desdeñosa exhibición de superioridad de Alonso en la prueba de F3000 de Spa, el año anterior; y a Kimi escabullirse de sus rivales en el británico de F-Renault.

Entonces habrían querido saber más de estos dos, por parte de quienes les habían criado en las carreras desde niños, a principios de los años 90, cuando todo cuanto



ARCHIVO FAMILIAR ALONSO. ARCHIVO FAMILIAR PÄRMÖNEVAS/F1 RACING

El dorsal '1' en el kart de Fernando casi podría valer para indicar su edad; en cuanto a Kimi, la indumentaria es magnífica... pero ¿dónde está el kart?

'ESTÁBAMOS A PUNTO DE DESCUBRIR QUE KIMI Y FERNANDO CONTABAN CON ARTILLERÍA AÚN MÁS PESADA QUE JUAN PABLO MONTOYA'

conocían eran las pistas de karting y los bocatas de la cantina...

"Nunca he visto a nadie hacer lo que él es capaz de hacer con un kart" –Mauro Pozzi hablando de la primera vez que vio pilotar a Fernando. Pozzi ayudó a Ayrton Senna en el karting y ahora adoptó a Fernando.

"Nada le desconcertaba. Siempre lo tenía todo controlado. Nunca se dejaba intimidar" –el ex jefe de Lotus Peter Collins tras seguir a Kimi en el europeo de karting Súper A.

Desde el principio, el futuro se rindió a Kimi y Fernando, mucho antes de que ellos mismos lo supieran. Una década más tarde, en el GP de Malasia de 2003, empezaron a comprender. El domingo 23 de marzo, Kimi ganó su primer GP; un día antes, Fernando marcó su primera pole position. Unos meses después, Fernando ganaría *su* primer GP, en Hungría, unas semanas antes de que Kimi llegara a la última cita del año en liza por el título de pilotos con Schumi. Ninguno de los dos armó mucho alboroto. Nunca lo han hecho.

En 1997, el día de la final del Volante Elf en el Circuit de Catalunya, le preguntamos a Fernando: "¿Qué tal has dormido esta noche?". Sin darle tiempo, alguien respondió por él: "Si lo que quieres saber es si está nervioso, ten presente que hemos tenido que despertarle para venir hacia aquí y llegar a tiempo".

Fernando no solía ser un dechado de animación. Uno de sus primeros benefactores fue Josep Marcó, fundador de la escudería de karting Genikart. Este ampurdanés recuerda al tímido niño "que llegaba a casa, se quedaba en un rincón sentado en un sillón sin apenas hablar y prácticamente no comía más que huevos fritos y bistec, y en poca cantidad". Fernando se quedaba algún tiempo en casa de los Marcó para ahorrar gastos de ►



Estos rubiales parecen todos iguales, pero creemos que el pequeñajo que quedó tercero impresionó a los mayores; Fernando trata de llegar a los pedales.

desplazamientos. "Estaba bien con nosotros, y nosotros con él", dice Josep. Era como si unos y otros hubieran descubierto una parte de familia desconocida hasta entonces.

Cuenta la leyenda que Kimi no empezó a hablar hasta los tres años, y que su hermano le hacía de intérprete ante papá y mamá. "Mmmmmmngggnnnnuuuuff", mascullaba Kimi. "¿Puedes prepararle una naranjada a Kimi, mamá?", traducía Rami.

Ninguno de los dos era muy expresivo, pues. Pero sí que fueron, desde el principio, mortíferos.

Los padres de Kimi criaron a un chavalín feliz que se batía el cobre con su hermano sobre dos ruedas en el jardín trasero. Pero no se trataba de bicis inofensivas; montaban diminutos motores con los que los críos surcaban el césped a fondo, a casi 10 km/h, escupiendo hierba y dibujando siluetas con forma de mini-Räikkönen en los setos.

"Estaban dejando el jardín para el arrastre", dice su padre, Matti. "Nos pareció que sería mejor para todos comprarle un kart a Kimi y llevarle al circuito". Kimi tenía ocho años cuando su padre, obrero de la vía pública que no es que nadara en la abundancia, soltó el dinero para el primer kart de su hijo, en 1987.

Unos miles de kilómetros al sur de Espoo, ya había sucedido algo parecido en Oviedo, Asturias. José Luis Alonso, el padre de Fernando, decidió un día de 1984 construirle un kart a la hermana de Fernando, para descubrir que no le interesaba pasar zumbando por el jardín con el petardeo de un dos tiempos a sus espaldas. Pero a Fernando, que a la sazón tenía tres años, sí que le sedujo la idea. Desde entonces todo marchó sobre ruedas para padre e hijo, en sentido literal y figurado. Ese año, antes de cumplir cuatro años, Fernando compitió en sus primeras pruebas de karting.

Algunos años después, José Luis Echevarría, propietario de la pista local de karting de Alonso, reconoció su talento. Como un favor, puso a su viejo colega Josep Marcó, dueño de Genikart, sobre la pista de este jovencito batallador que ya había aprendido a derretir el asfalto.

Rápidamente, Marcó se convirtió en el mentor de Fernando y desde el principio reconoció que tenía algo excepcional en sus manos. "Me enseñó que el piloto interviene en el 110% del resultado. Antes, cuando mi hijo corría, estaba convencido de que si un motor era tres décimas ►

EN LA OTRA PÁGINA, ARCHIVO FAMILIAR RÄIKKÖNEN; ARCHIVO FAMILIAR ALONSO; ESTA PÁGINA, JOSEP CASANOVAS/INFOMOTOR REPORT; ARCHIVO FAMILIAR RÄIKKÖNEN/AS+F MAGAZINE



Esto ya va en serio: Fernando (izda.) con Genís Marcó, su mecánico en Genikart, y Kimi (dcha.); Kimi progresó hasta la F-Renault, Fernando a la F-Nissan.

>Progresión de Kimi y Fernando hasta la Fórmula 1

Año	Kimi Räikkönen	Fernando Alonso
1979	Nace el 17 de octubre en Espoo, Finlandia	De momento no es más que un proyecto...
1981	–	Nace el 29 de julio en Oviedo, España
1984	–	Hereda el kart de su hermana, y empieza a correr
1987	Se sube a un kart por primera vez	–
1988-1990	Empieza a correr en karting; gana carreras en pruebas finlandesas regionales, clases A, B y C	Empieza a correr en serio; gana cinco títulos regionales en categorías infantil y cadete
1991-1998	Karting nacional e internacional; se impone en el campeonato finlandés en 1997 y 1998	Karting nacional e internacional; gana seis títulos nacionales y el Mundial Júnior en 1996
1999	Campeón F-Renault Winter Series en GB; Steve Robertson se convierte en su mánager	Campeón Euro Open MoviStar by Nissan; seis poles, seis victorias y cinco vueltas rápidas
2000	Campeón F-Renault británica, siete victorias; Europeo de F-Renault, dos victorias; test con Sauber en Mugello	F3000, cuarto en el certamen, una victoria (Spa); firma un contrato de representación con Flavio Briatore; tests con Minardi y Benetton
2001	Debut en F1 con Sauber, GP de Australia (6º)	Debut en F1 con Minardi, GP de Australia (12º)

>Alonso: el libro



El *boom* que ha experimentado Fernando Alonso en España se ha traducido en la publicación de la primera biografía del piloto asturiano, algo que agradecerán sus numerosos fans y también los interesados en analizar el fenómeno de la 'Alonsomanía'. *Este libro se puede solicitar en La Llibreria del Motor; véase Pitpass, página 22*



Fernando en 1996 con Antonio García (que llegaría a la F3000); a diferencia de Fernando, Kimi no ganó el mundial de karting antes de pasar a los coches.

'FERNANDO Y KIMI SIGUIERON DEMOSTRANDO QUE NO SÓLO ERAN LOS MÁS PROMETEDORES DE SU PROMOCIÓN, SINO DE TODA SU GENERACIÓN'

más rápido que otro, mi hijo iría tres décimas más deprisa. Pero si el piloto no las asimila y no las traduce en velocidad, el tiempo no sale. Esto lo viví con Fernando".

También percibió la resolución tranquila e inquebrantable típica de aquéllos cuyo destino parece predeterminado.

"Desde pequeño, él sabía lo que quería ser", dice Marcó. "Y en la actualidad, con el paso del tiempo, lo comprendo aún mejor que antes. Ante cualquier situación, miraba, reflexionaba y tenía clara la estrategia a seguir. Y esto no lo hacía nadie más que él".

Kimi también era de los que tenía las cosas claras. Su padre recuerda: "Le gustaba ir al colegio pero sólo destacaba en gimnasia y trabajos manuales. En eso siempre sacaba sobresalientes, pero en las demás asignaturas se quedaba en el aprobado. Fue al instituto durante un año y medio después de cumplir 13 años, pero le resultaba demasiado difícil estudiar y seguir corriendo. Siempre tuvo gran sensibilidad para las carreras".

El éxito no tardó en llegarles, mientras su entusiasmo por la velocidad se transformaba en sed de competición.

Fernando mostró por vez primera sus ganas de comerse el mundo al ganar ocho pruebas de ocho en el regional asturiano de karting infantil. A partir de ahí se sucedieron las victorias en la categoría cadete, campeonatos nacionales, pruebas internacionales y el mundial júnior 96.

Por haberse iniciado más tarde, Kimi tenía que recuperar el tiempo perdido, pero una vez que logró entender cómo ganar, en su segunda temporada (1988), las victorias empezaron a llegar. También aprendió algunos trucos. "Ganó en las tres clases de la categoría júnior", dice Matti, "pero no siempre. No podíamos comprarle un kart mejor,



EN LA OTRA PAGINA: JOSEP CASANOVAS/MOTOR REPORT; DPPI; ESTA PÁGINA: DPPI; JOSEP CASANOVAS/MOTOR REPORT

Kimi (izda.) sabía adelantar a sus rivales, aun sin contar con el mejor kart; Fernando pasó de arrasar en el asturiano infantil a imponerse en el mundial júnior.

pero aun así era capaz de adelantar. También aprendió a bloquear a un coche más veloz con una buena técnica". Eso sí que le ha sido útil...

Era inevitable que Fernando y Kimi acabaran encontrándose en su deambular por el karting europeo. Sucedió en la Copa de Mónaco de 1998. Iban a tope por las calles del Principado, demasiado para durar. Uno de ellos tenía que acabar contra la barrera, y fue Fernando el que cometió el error, al salirse de la pista intentando pasar a Kimi. "Me la he jugado porque él era sensiblemente más lento y no quería que nuestros perseguidores nos pusieran en apuros. El circuito hacía complicados los adelantamientos y quizá por ello esperaba un comportamiento distinto de mi rival".

Fernando, como siempre, habla como si tal cosa; despreocupado por su fallido ataque al liderato; sin inmutarse por este primer encuentro con la horma de su zapato.

Tres años tardarían en volver a cruzarse los caminos de estos dos casi seguros campeones del mundo –porque no cabe duda de que eso es lo que son–.

El ex piloto de F1 Adrián Campos, mánager de Fernando y el hombre que lo puso al volante de un monoplaza, va más allá: "Después de siete años diciendo quién era Fernando, me sorprende todavía que la gente me dé la razón ahora. Yo lo vi claro desde el principio, cuando ganó la Nissan a la primera, sin experiencia. Confirmó mis presentimientos: estábamos delante de un *crack*".

Y Kimi, cuyo primer test con Sauber quedó grabado en la memoria de todos los presentes, deslumbró a su ingeniero ese día, Sergio Rinland: "No fue sólo cómo pilotaba, sino cómo *era*. Se veía en sus ojos. Seguridad absoluta. No veía algo así desde Senna".

Volviendo a sus respectivas raíces, siguieron demostrando que no sólo eran los chicos más prometedores de su promoción, sino de toda su generación. En 1999, en la F-Nissan, Fernando se anotó seis poles, seis victorias y cinco vueltas rápidas. Un año después, mientras Fernando ascendía a la F3000, Kimi arrasó en el británico de F-Renault de tal modo –siete victorias, seis poles, siete vueltas rápidas– que fue a parar directamente a un asiento titular en Sauber, apenas una temporada y media después de salir del karting.

El resto ya lo sabemos: lo mejor aún está por llegar.


TRULLI
MILD SEVEN
MILD SEVEN
MILD SEVEN
MICHELIN
VERITAS

R24: TIENES UN E-MAIL

Desde el concepto hasta la pista, *F1 Racing* siguió todos los fascinantes pasos de la creación del Renault R24, a través de una serie de e-mails exclusivos.

Texto Stéphane Samson **Fotografías** Steven Tee/LAT; Lorenzo Bellanca/LAT

8.37 h, 20 de enero de 2004. Jarno Trulli se agacha, nervioso pero entusiasmado, mientras se prepara para su primera tanda con el nuevo R24. Dentro del casco, sonríe de oreja a oreja.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Bob Bell, director técnico Renault F1
Fecha: 12 de enero de 2004, 19.17 h
Querido Bob:
Según el programa que nos facilitaste el mes pasado, hoy debería haberse finalizado el nuevo R24. ¿Es así?

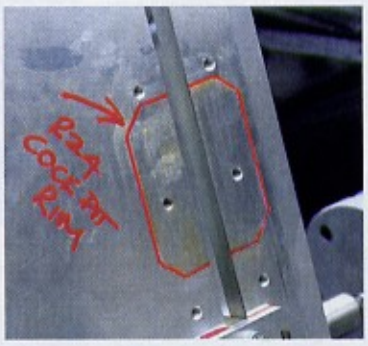
De: Bob Bell
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 12 de enero de 2004, 20.32 h
Sí, el coche ya está montado. Hace ocho meses dijimos que estaría acabado hoy, y aquí está. Hasta ahora han hecho falta más de 5.000 diseños de CAD y 120.000 horas de trabajo aerodinámico en el túnel de viento. Eso supone un 20% más que con el R23. Ahora el R24 no me depara ninguna sorpresa, pues lo he visto a menudo en el túnel y en nuestros diseños de CAD. Pero, aun así, este momento siempre es especial.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Bob Bell
Fecha: 13 de enero de 2004, 9.02 h
Perdona que te moleste de nuevo, Bob. Por lo que hemos visto, parece que el chasis y el motor están más integrados que nunca. Todo parece muy bien ajustado y compacto. ¿Tuvisteis muchos problemas con el nuevo motor con una V de 72º?

De: Bob Bell
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 13 de enero de 2004, 10.32 h
El nuevo ángulo de la V del motor no fue un inconveniente especial, porque hay que considerar el coche como un todo; lo que se pierde por un lado se puede recuperar por otro, a base de trabajo. Integración significa tratar de minimizar el volumen externo de los elementos mecánicos para esculpir la carrocería como uno quería. Pero, claro está, sin comprometer la fiabilidad en cuanto a refrigeración, vibración y demás. El nuevo ángulo nos permitió diseñar una carrocería más estrecha, especialmente alrededor de los escapes. También nos esforzamos por hacer bastante más rígida la superficie de contacto chasis/motor. Al final lo ►

















De: Pat Symonds **Para:** *F1 Racing* (redacción) **Fecha:** 19 de enero de 2004, 16.13 h

'HEMOS REEXAMINADO EL TAMAÑO DEL DEPÓSITO DE GASOLINA. ES ALGO MÁS PEQUEÑO PORQUE LAS FASES ENTRE PIT STOPS SERÁN POR LO GENERAL MÁS CORTAS'

RETRATO REDJAMORO: CHARLES COATESLAT

logramos, haciendo el coche un 5-10% más rígido que el de 2003. Todo un logro. Claro que el centro de gravedad total es un poco más alto, pero sólo unos milímetros; menos de un centímetro. Un compromiso que estamos dispuestos a aceptar.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Pat Symonds, director de ingeniería
Fecha: 18 de enero de 2004, 13.01 h
Querido Pat:
Espero que estés bien. Acabamos de hablar con Bob sobre el R24, pero ¿podemos comprobar un par de cosas? Cuando la FIA propuso las nuevas normas para 2003, los coches ya estaban diseñados y era tarde para modificarlos. La tendencia estratégica de 2003, ¿cambió vuestras ideas para 2004?

De: Pat Symonds
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 19 de enero de 2004, 16.13 h
Hemos reexaminado el tamaño del depósito de gasolina. Es algo más pequeño porque las fases entre pit stops serán más cortas.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Pat Symonds
Fecha: 19 de enero de 2004, 16.16 h
Por consiguiente, ¿es la batalla más corta? Y, con la prohibición del control de arrancada, ¿es el embrague más grande? ¿Y cuándo salís para Barcelona?

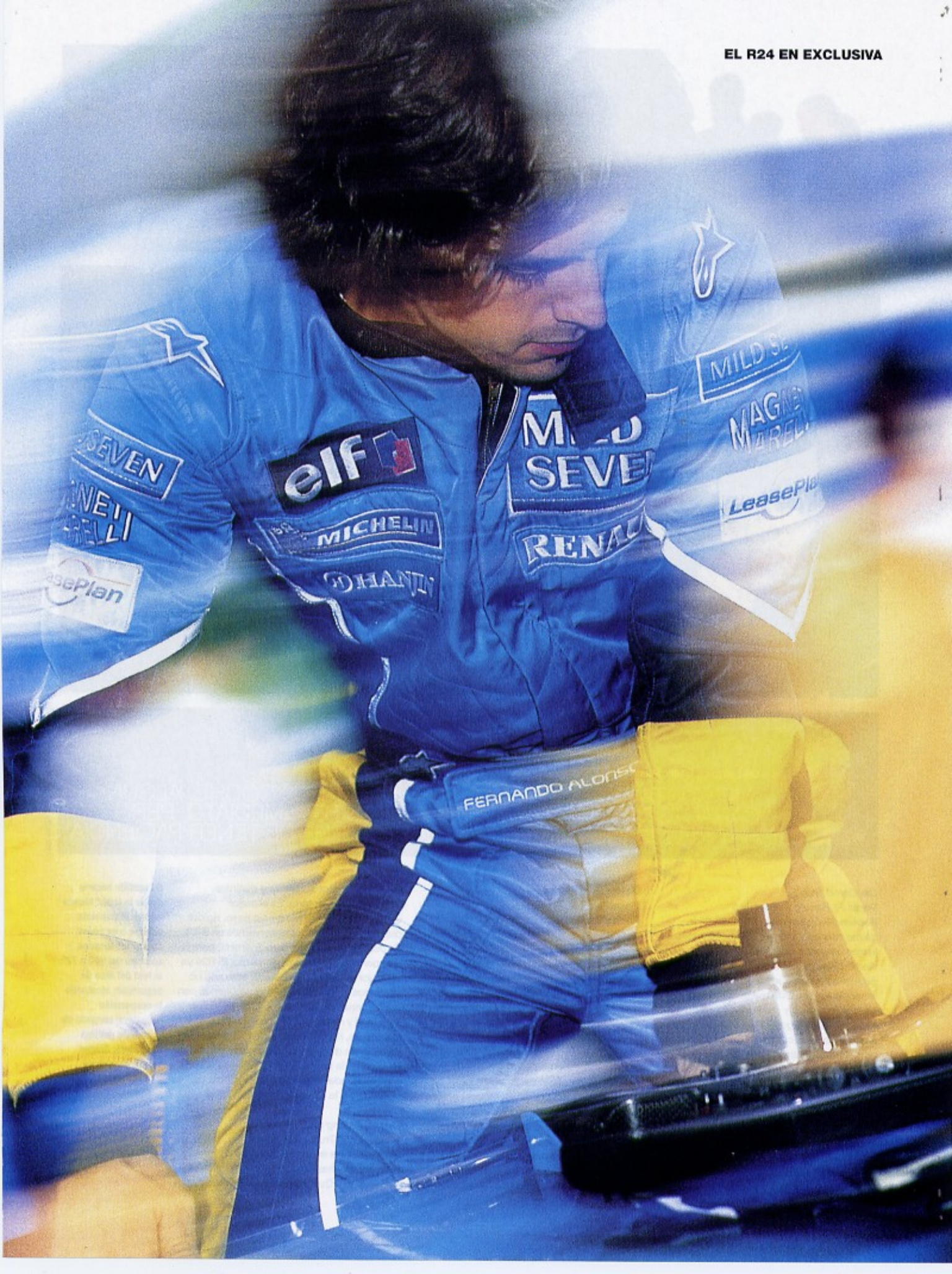
De: Pat Symonds
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 19 de enero de 2004, 17.13 h
¡No te lo voy a decir! Yo salgo esta noche. El primer test con el R24 es mañana.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Jarno Trulli (portátil)
Fecha: 19 de enero de 2004, 19.35 h
Ciao Jarno:
¿Ya has visto el coche nuevo en el box?

De: Jarno Trulli
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 19 de enero de 2004, 20.45 h
¡Acabo de verlo! Es fantástico. Creo que es muy elegante. Unos detalles excepcionales, casi perfectos. Fue un momento especial: sabes que vas a dar el 100% con este coche durante todo un año; tus ilusiones están en sus manos. Y es el fruto del trabajo de 800 personas. ¡Me sentía como un niño!

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Jarno Trulli (portátil)
Fecha: 20 de enero de 2004, 18.17 h
Buenas tardes Jarno:
Hoy has dado 41 vueltas; nada mal para un coche nuevo. ¿Cuál era el programa? ►

En sentido horario desde superior izda.: preparando el monocasco para la pintura; acabado a mano de la decoración; test de carga FIA del cockpit; instalación de cableado, pedales, etc; montando la suspensión delantera; diseños técnicos; ya aparece la pintura corporativa.


elf
MICHELIN
RENAULT
FERNANDO ALONSO

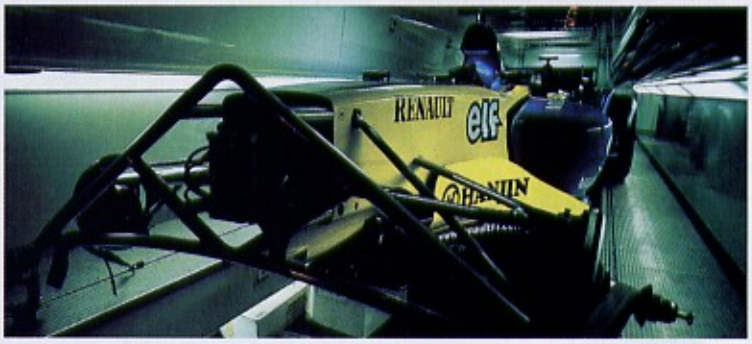












ESTA PÁGINA, RETRATO REDUCIDO: CHARLES COATES/LAT; INFERIOR DCHA.: MIKE WESTON/LAT. EN LA OTRA PÁGINA, RETRATO REDUCIDO: DARREN HEATH



De: Jarno Trulli **Para:** *F1 Racing* (redacción) **Fecha:** 20 de enero de 2004, 21.05 h

'ME GUSTA ESPERAR ANTES DE JUZGAR UN COCHE. ALGUNAS CARACTERÍSTICAS SE VIERON CLARAS DE INMEDIATO, PERO HAY PEQUEÑAS COSAS A SOLUCIONAR. HE DE TENER PACIENCIA'

De: Jarno Trulli
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 20 de enero de 2004, 21.05 h
Ya me conoces, me gusta esperar antes de juzgar un coche. Algunas características se vieron claras de inmediato, pero hay tantas pequeñas cosas que solucionar que he de tener paciencia. Esta mañana salimos con un reglaje básico y cuando volvía a boxes cambiábamos algo. El R24 reaccionó de manera positiva cada vez. En seguida tuve confianza al volante, y mi posición de pilotaje es ideal. Al principio fui con cuidado, pero ya empezaba a encontrar el límite en algunas curvas. Hoy sólo fue un primer rodaje; tendremos que esperar un par de semanas antes de empezar a comprender el coche más a fondo. Ahora nuestro trabajo es descubrir tantos problemas como sea posible para deshacernos de la menor incertidumbre antes de Melbourne.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Bob Bell
Fecha: 21 de enero de 2004, 17.15 h
Hola Bob, más preguntas. ¿Por qué habéis construido un cambio todo de titanio? ¿Puedes calcular el coste en eficacia aerodinámica del nuevo alerón trasero? El R23 no digería muy bien los pianos; ¿lo hará mejor el R24 con su suspensión Michelin OCP (área de contacto óptima)?

De: Bob Bell
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 21 de enero de 2004, 22.22 h
Primero: en 2003 era difícil escoger entre una carcasa de carbono-titanio y una toda de titanio. Hasta que la diseñas y haces funcionar, no necesariamente sabes lo rígida, fuerte y pesada que será. El año pasado estudiamos una unidad de titanio, y la probamos sabiendo que las vibraciones del nuevo motor serían muy distintas, y decidimos intentarlo. Es el mejor compromiso en cuanto a bajo peso, rigidez y durabilidad. Segundo: observamos un 5-6% de pérdida de eficacia aerodinámica, pero la recuperamos en el túnel de viento. El R24 ya es mejor que el R23B. Tercero: este año no usaremos la OCP porque hay problemas con la interpretación de la FIA acerca de lo que se puede y no se puede hacer. En cuanto a los pianos, hemos descubierto que también es un tema de reglajes. Un asunto difícil. Lo distinto de la suspensión del R24 es cómo está fabricada para mejorar la rigidez. La geometría y la cinemática siguen igual.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Jarno Trulli (portátil)
Fecha: 21 de enero de 2004, 18.35 h
Hola Jarno, ¿has podido aprender más del coche hoy? ¿Qué expectativas tienes?

En sentido horario desde la izda.: Alonso espera impaciente subirse a su nuevo coche; intrincados escapes del V10 a 72º; el test del arco de seguridad; ajustando la suspensión delantera; cargado en el camión destino Montmeló; Alonso sonríe encantado.











De: Denis Chevrier **Para:** *F1 Racing* (redacción) **Fecha:** 23 de enero de 2004, 13.02 h

'CREO QUE LOS PILOTOS ESPERABAN UNA REDUCCIÓN DE POTENCIA POR LA NUEVA NORMA. PRONTO SE DIERON CUENTA DE QUE SIN DUDA SIGUE SIENDO UN MOTOR DE F1'

En sentido horario desde arriba: Trulli reflexiona sobre sus esperanzas para esta temporada con el R24; primer test, últimos retoques antes de que Trulli salga a rodar; Jarno sale del box por primera vez; allá va: las primeras vueltas del R24 en el Circuit de Catalunya.

De: Jarno Trulli
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 22 de enero de 2004, 13.30 h
Acabo de volver a Inglaterra; los dos próximos días pilotará Fernando. Estoy seguro de que el coche será competitivo. Los dos primeros días han sido positivos. El único problema que noté fue una ligera falta de tacto en la dirección, pero esto se arreglará dentro de muy poco.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Denis Chevrier, director motorista de operaciones
Fecha: 23 de enero de 2004, 8.15 h
Denis, ¿cómo ha ido el motor en los primeros tests? ¿Todo según lo previsto?

De: Denis Chevrier
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 23 de enero de 2004, 13.02 h
Creo que los pilotos esperaban una reducción de potencia simplemente por la nueva norma. De hecho, pronto se dieron cuenta de que sin duda sigue siendo un motor de F1. Por lo que se refiere a la fiabilidad, vamos bien. Hemos usado uno nuevo cada día, para poder analizar cada V10 después de 100 vueltas, y asegurarnos de que son fiables a media distancia.

De: *F1 Racing* (redacción)
Para: Pat Symonds
Fecha: 24 de enero de 2004, 17.17 h
Un mensaje rápido, porque sabemos que estás ocupado analizando los datos de los tests. ¿Qué te dice tu instinto acerca del nuevo coche, después de estos primeros días? ¿Está a la altura de tus expectativas, o está causando problemas? A lo mejor aún es pronto para emitir un juicio... ¿Sabes en seguida si un coche es bueno?

De: Pat Symonds
Para: *F1 Racing* (redacción)
Fecha: 24 de enero de 2004, 23.02 h
Hemos estudiado la fiabilidad y el coche reaccionó tal como predijeron nuestros modelos. El R24 acumuló 1.300 km durante los cuatro primeros días, lo que no está mal. Aún más satisfactorio fue que cuando Jarno pilotó el coche, dijo que pintaba bien. Eso es lo que siempre quieres escuchar de un piloto. Mark Smith, nuestro diseñador jefe, ha hecho un trabajo estupendo. El R24 se comporta como esperábamos, y eso me da mucha confianza. He visto muchos coches nuevos en mi carrera, y he de reconocer que el R24 es el F1 de ingeniería más perfecta con el que he estado involucrado. Mucha gente habla de sus ambiciones para 2004, pero me complace asegurar que no sentimos necesidad alguna de mantener los dedos cruzados.

BAÑO DE MASAS



Atracción

Fernando Alonso y el nuevo Renault RS24 encandilaron a los ciudadanos de Palermo en su presentación internacional.

Texto Xavier Guillén

'EN LA PATRIA DE FERRARI, ALONSO SE ERIGIÓ EN ÍDOLO DE LOS AFICIONADOS ITALIANOS'



Los sicilianos se rindieron a los encantos del piloto asturiano y al despliegue de Renault, que gracias a la iniciativa de Flavio Briatore realizó la puesta de largo del nuevo coche en el Teatro Massimo de Palermo y en la Piazza de Castelnovo, uno de los lugares más bellos de la ciudad, convertido en circuito urbano por un día. La jornada se repartió entre dos platós bien distintos, el teatro y la calle. Sobre el escenario, el primero en tomar la palabra no fue ni Patrick Faure, presidente de Renault F1, ni tampoco su director Flavio Briatore; el honor correspondió al alcalde, tremendamente emocionado al dar la bienvenida y ceder la palabra a los máximos responsables de la escudería y a los pilotos, Fernado Alonso, Jarno Trulli y Franck Montagny.

En la etapa de Benetton, la romántica población de Taormina, también en Sicilia, fue el lugar elegido para el lanzamiento del coche. Era la temporada de 1996 y la escudería competía bajo licencia de la Federación Italiana. Ocho años más tarde, el motor Renault volvió a rugir en las inmediaciones. De cualquier forma, resulta gratificante comprobar que la F1 sale de ▶



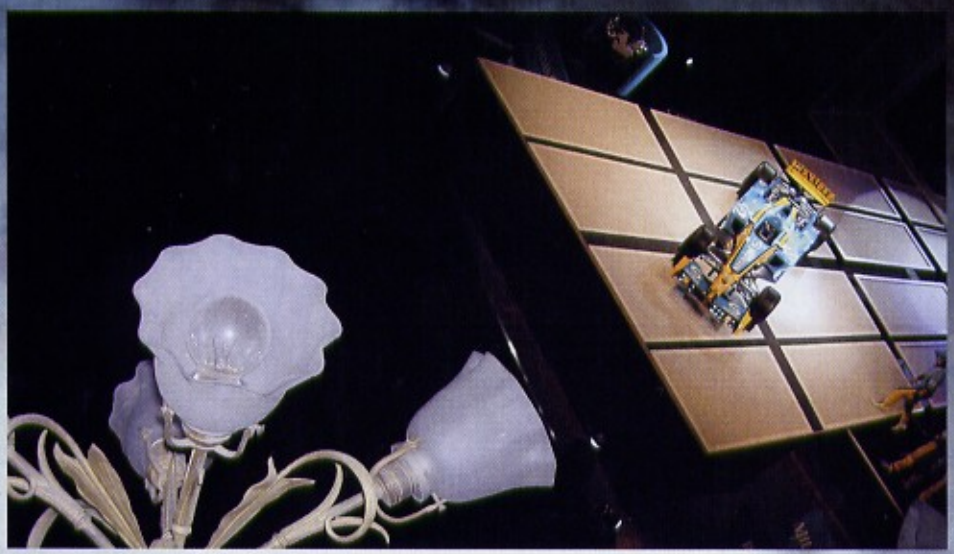
XAVIER GUILLÉN. RENAULT F1.











sus madrigueras habituales, Londres o los circuitos, para enseñar toda su grandeza y *glamour* en lugares donde no tienen la oportunidad de palparla. Quizá por eso la exhibición en las calles estuvo a punto de provocar un gran disturbio.

Primero los pilotos rodaron unas vueltas a bordo de un Clío V6 para familiarizarse con el trazado, luego pasearon a sus jefes en un Mégane coupé cabriolet (el 'chófer' de Briatore fue Fernando) y, pasado el mediodía, Jarno Trulli se subió en el monoplaza y giró cinco vueltas al circuito.

Su actuación enfervorizó a los italianos, pero cuando le tocó el turno a Fernando Alonso, el público casi enloquece. Pasadas tres vueltas, deleitó a los espectadores con una serie de trompos y los inundó de humo al quemar el neumático trasero. En el segundo intento, se paró el monoplaza y se produjo una invasión de pista que deja en anecdótica la de Australia o Italia cuando finaliza el gran premio.

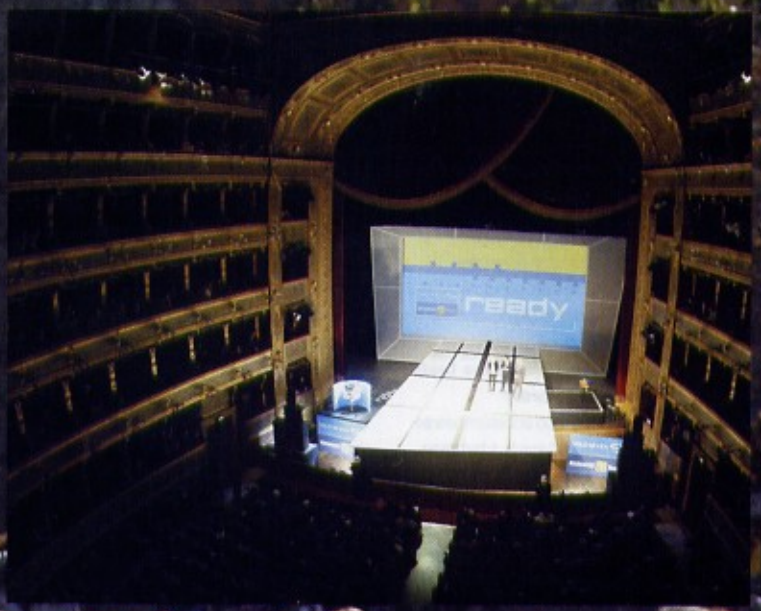
(Arriba) Escenario del teatro Massimo de Palermo, con el R24 visto desde uno de los palcos de honor; (superior) secuencia del alud humano que envolvió a Fernando. Después de girar en redondo, el coche se para, en 15 segundos llega un primer grupo compuesto por cámaras de televisión, fotógrafos y mecánicos, en cuestión de segundos, la marea humana lo envuelve todo. A duras penas la gente de Renault y un puñado de guardias crean un cordón de seguridad y pasado un cuarto de hora comienza la operación rescate.







'HAY QUE SER CAUTOS, PERO LA SENSACIÓN ES QUE DISPONEMOS DE UN BUEN COCHE'



El piloto español escapó por los pelos, mientras que los mecánicos y unos solitarios policías intentaban proteger el coche y a ellos mismos de la caza popular del trofeo. Cierto caos o un gran caos se vivió, pero observando la situación desde la terraza de un edificio cercano, el ambiente de alegría era tan grande como el de unas fiestas patronales, así que pasados los primeros minutos y alejado cualquier peligro físico para los autores de la avalancha y los que la sufrieron, el espectáculo se tornó maravilloso, cientos, miles de personas adorando un monoplaza de F1; ¡genial!

Acabado el *show*, todos los protagonistas regresaron a su trabajo, dejando buenas sensaciones sobre la capacidad del equipo para la temporada 2004. Alonso se mostró optimista y convencido de la competitividad del coche: "Hay que ser cautos, aunque por los visto después de las pruebas de Barcelona, el coche está mucho mejor que el año pasado, el motor es potente y no se rompe como nos sucedió la temporada pasada. Por lo que respecta a los tiempos, no son muy orientativos, porque nunca sabes con cuánta gasolina van los rivales y hasta que no llegue la primera carrera no se puede aventurar gran cosa, pero la sensación es que tenemos un buen coche".

Jarno también se mostró contento y Flavio Briatore esperanzado. Quizás la única sorpresa fue comprobar que ni sobre el fondo azul ni sobre el amarillo del coche apareció el nombre de Telefónica, a pesar de que los adhesivos estaban preparados para ser colocados en el coche. Las negociaciones entre la empresa española y el director de Renault estaban casi cerradas, pero la falta de acuerdo en la duración del contrato ha retrasado su firma. Se trata de un acuerdo a dos bandas, por un lado como soporte personal de Fernando y por el otro como colaborador de la escudería, y en los plazos de este último es donde se han originado las dudas. Telefónica se volcó en su día en el equipo Minardi, con Marc Gené; estuvo a un paso de impulsar la creación del equipo español de F1, y también muy cerca de Prost-Ferrari. Incluso tuvo la oportunidad de patrocinar personalmente a Fernando.

Ahora, con el español dentro de un gran equipo, se le aparece la oportunidad de amplificar su imagen internacionalmente, pero deberá encontrar el encaje en la idiosincrasia de la especialidad. Los equipos grandes plantean su estrategia de promoción en periodos como mínimo de tres o cinco años.

JAVIER GUILLEN - STEVEN TEE/LAT

PILOTO: MINARDI

Gianmaria Bruni

Sobre su 'extraordinario talento', su reto para este año, Senna... y la pasta

¿Qué se siente al ser un piloto de F1 hecho y derecho?
Conseguirlo por fin es algo enormemente emotivo para mí. Es con lo que soñaba desde que era un crío. Si le preguntas a un piloto joven de karts qué quiere ser de mayor, todos dicen: "Piloto de F1". Casi me cuesta asimilar que ya lo he logrado. Pero esto no es más que el primer paso; queda mucho camino por delante.

¿Por qué te llaman 'Gimmi'?
Es mi apodo desde siempre: mi padre siempre me llamaba Gimmi cuando era niño. Es más corto y sencillo que Gianmaria. No hay ninguna otra razón, pero me gusta.

¿Cuánto aprendiste durante los tests del viernes con el Minardi?
Muchísimo. Cuesta un poco acostumbrarse a un coche que corre a 350 km/h, y también aprendí cómo trabajar con los ingenieros y darles la información que necesitan. Comprender los neumáticos fue otro proceso de aprendizaje. Diría que tuve un buen cursillo intensivo en F1, pero no es posible recorrer una enorme distancia los viernes por la mañana. Creo que tal vez acumulé unos mil kilómetros en un F1 en 2003.

¿Cuál es tu objetivo en 2004?
No voy a pensar en resultados concretos, pero sería fantástico seguir los pasos de Mark Webber, Fernando Alonso, Giancarlo Fisichella y Jarno Trulli, todos ellos pilotos de Minardi que han pasado a lograr grandes cosas. En este momento sólo puedo pensar en la primera carrera y en superar ese primer fin de semana en Australia. Todo lo demás será una prima.

¿Puedes continuar con su tradición?
Minardi es célebre por dar con gente joven y entusiasta y hacerlos crecer, y eso vale tanto para ingenieros y otros miembros del equipo como para pilotos. Creo que en buena parte se debe al ambiente dentro del equipo. Es un entorno muy agradable y productivo que contribuye a que la gente dé lo mejor de sí. Pase lo que pase, siempre les estaré agradecido.

¿Qué es lo mejor de ser piloto de F1?
Pilotar un coche al límite en una vuelta rápida, con neumáticos nuevos y no mucha gasolina. Es una sensación de lo más excitante. Cuando apuras bien una frenada desde 300 km/h y tomas una curva al límite de la adherencia, cuando sabes que no podrías haber ido ni una pizca más veloz, sientes una enorme satisfacción. Es algo muy difícil de describir.

Inténtalo...
Vale. Es como un videojuego de F1 para PlayStation que se mueve de verdad. La vista es más o menos la misma, pero eres tú realmente el que pilota el coche. Pero si te sales en la PlayStation normalmente vuelves a la pista de inmediato y de una pieza. Prueba lo mismo con un F1, ¡y eso no siempre es así!

¿Cuál será tu mayor reto?
Aprender los circuitos, pues no es que conozca muchos de ellos. Ya he visto el modo de trabajar de un equipo de F1, pero hay una gran diferencia entre rodar dos horas el viernes por la mañana y hacer todo el fin de semana de carrera. Supongo que también aprenderé sobre todas las presiones internas y externas que forman parte de la F1. Pero de momento no me siento presionado en absoluto; para mí sigue siendo un juego, una historia fantástica. No voy a crearme problemas antes de que la temporada haya empezado siquiera. Claro que habrán muchas cosas nuevas que aprender. Pero me preocuparé de ellas en Australia.

Paul Stoddart dice que posees "un talento natural y extraordinario para los coches de carreras"...
Vas a hacer que me ruborice. Muchos jefes de equipo han tenido la amabilidad de decir cosas muy agradables sobre mí, lo que me hace muy feliz. Espero con ansia el primer GP para poder empezar a corresponder algunos de esos cumplidos. Me gustaría demostrarle a Paul que su decisión de ficharme fue la correcta.

¿Has aportado dinero al equipo?
Evidentemente hay gente que me ha ayudado en toda la aventura, que invirtió en mí y me ayudó a conseguir el volante en los tests del viernes. Este grupo de inversores también me ayudó un poco para obtener el puesto de titular. Pero la mayor ayuda ha sido del propio Paul.

¿Existe mucha presión por ser un piloto italiano en un equipo italiano?
Creo que no; no de momento, al menos. Italia es un país muy apasionado y existe un gran deseo nacional de hacerlo bien en F1. Sé que me resultará difícil, porque no corro en un equipo que tenga millones de dólares a su disposición. Pero haré todo lo que pueda, y tengo la suerte de haber recibido muchas muestras de simpatía y afecto de mucha gente. Espero estar a la altura de sus expectativas.

¿Quién te ha servido de inspiración?
El deseo de triunfar siempre ha venido de mi familia y, en concreto, de mi padre. Supongo que mi héroe automovilístico era Senna. Pero es una cuestión retórica: si le preguntas a un niño si le gustan los caramelos, dirá que sí, claro, porque son muy buenos. Pues eso viene a ser lo que me pasa con Senna.

¿Es cierto que el cocinero de Minardi hace la mejor pasta del paddock?
Por extraño que parezca, siendo italiano, no me gusta mucho la pasta. Pero es verdad que la comida es excelente en Minardi.



En 2003, en los tests del viernes por la mañana, Bruni recorrió mil kilómetros con Minardi. El patrón Paul Stoddart cree que tiene un talento de pilotaje extraordinario.

EN LA OTRA PÁGINA, PETER SPRINGEY/LAT; RECUADRO, BRYN LENNON/GETTY IMAGES


'MI DESEO DE TRIUNFAR SIEMPRE HA VENIDO DE MI PADRE. MI HÉROE AUTOMOVILÍSTICO ERA SENNA'

PILOTO: JAGUAR RACING

Christian Klien

Sobre la adaptación a la F1, Mark Webber y sus compatriotas Lauda y Berger

Antes de Navidad probaste el Jaguar R4. ¿Cuál fue tu primera impresión del coche y de la F1 en general?
Fue sencillamente fantástico. Apenas podía creerme que realmente estaba dando el salto de la F3 a la F1. Supongo que podría decirse que todo fue muy bien. El equipo me apoyó y me ayudó mucho. No era fácil ascender a la F1, pero sin duda me ayudaron en la transición.

En cuanto a prestaciones, ¿fue un salto mayor o menor de lo esperado?
La potencia fue más o menos lo que me esperaba, igual que el pilotaje propiamente dicho. Pero la cantidad de atención y aportación de los ingenieros fue algo totalmente nuevo para mí. También probé el coche con el cambio semiautomático desconectado, para poder acostumbrarme a cambiar de marcha con vistas a las nuevas normas de este año. Había mucho que aprender en muy poco tiempo, pero creo que no defraudé a nadie.

¿Cómo piensas tratar con Webber?
Lo mejor es aprender de él. Cualquier piloto joven podría aprender muchísimo escuchando a alguien con la experiencia de Mark. Para mí es importante ser un jugador de equipo y los dos hemos de trabajar juntos para que el coche gane competitividad lo más rápido posible. Mark es un buen piloto, como muestran sus resultados, de modo que sería mucho pedir que me pusiera a su altura durante mi primera temporada en F1.

Así pues, ¿cuáles son tus expectativas para 2004? ¿Qué crees que puedes esperar conseguir?
En primer lugar he de aprender muchos de los circuitos. De los 18, sólo conozco siete, de modo que eso será todo un reto. Al mismo tiempo, correré tanto como pueda cometiendo los menos errores posibles. No sé, a lo mejor hasta puedo llegar a puntuar.

Mark Gillan, jefe de rendimiento del vehículo de Jaguar Racing, dijo estar impresionado por cómo llevaste tus primeras vueltas con el R4.
Lo importante, creo, no es lo rápido que vayas la primera vez, sino el modo en que el piloto y los ingenieros trabajan juntos. Me complació mucho conocer al equipo, porque se mostraron sumamente cordiales. Es evidente que el salto de la F3 a la F1 es enorme y todavía tengo que aprender algunos de los aspectos técnicos del coche. Está claro que no podré saber del todo cómo reglar un F1 hasta que haya comprendido cómo funciona todo. De modo que no me importa fiarme del parecer del equipo en este ámbito hasta que haya completado unos cuantos tests más.

Austria posee un gran patrimonio en F1. ¿Hasta qué punto te han movido los logros de tus compatriotas, como Niki Lauda y Gerhard Berger?
Austria es un país bastante pequeño, pero yo soy el 13º piloto de F1 que sale de aquí. Me temo que no puedo recitar la lista completa de los otros 12, pero ser el siguiente es una bonita sensación. Durante los dos últimos años, los aficionados austriacos han estado esperando con impaciencia que llegara otro piloto. En cuanto a Niki y Gerhard, sin duda han sido de gran ayuda. Los dos han dicho que si necesito algún consejo tendrán mucho gusto en hablar conmigo. En realidad todavía no conozco a Niki, pero fui a ver a Gerhard en Mónaco y hablamos de las exigencias de la F1, entre ellas cómo manejar la presión. Me dijo que podía llamarle siempre que quisiera.

Tanto Niki como Gerhard eran famosos por mostrarse muy tranquilos cuando estaban en F1. ¿Crees que posees el mismo tipo de cualidades?
Sí, creo que tengo características parecidas. Todos los austriacos tienden a ser bastante relajados, y creo que sentirse así podría ser provechoso cuando la presión empiece a aumentar.

Claro está, Helmut Marko, que corrió en F1 con BRM antes de que tú nacieras, ejerció una gran influencia a la hora de fomentar tu carrera...
Así es, ha sido el responsable de organizar los contratos entre los pilotos y Red Bull, y me parece que le conocí hace dos o tres años, aunque brevemente. Es quien convenció a Tony Purnell para que viniera a Austria y escuchara lo que tenía que decirle sobre mí. No llegué a conocerle bien hasta el año pasado, pero como los otros ha supuesto un gran estímulo; siempre a punto con consejos útiles.

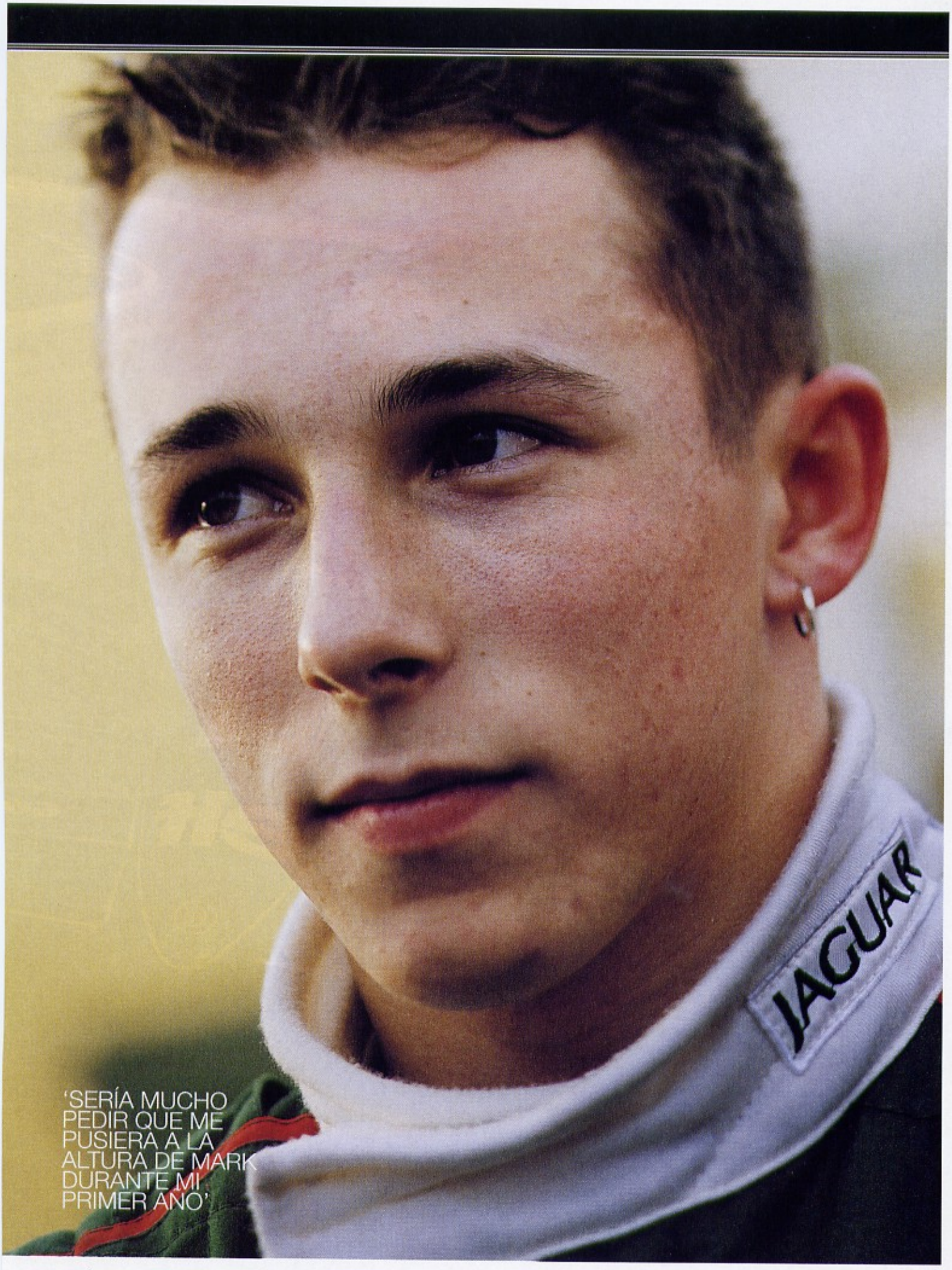
¿Tenías algún héroe en F1 de niño?
Siempre fui un gran seguidor de Ayrton Senna. Mi padre y yo conseguimos colarnos en el paddock en Hockenheim durante el GP de Alemania de 1993 y papá nos sacó una foto a Ayrton y a mí juntos. Me sentía muy orgulloso de eso. La amplié a tamaño póster y durante años estuvo colgada en la cabecera de la cama en mi habitación.

¿Qué le dirías a Justin Wilson [a quien Klien ha sustituido como piloto titular de Jaguar] si te encontraras sentado a su lado en el vuelo hacia Melbourne?
¡Ésa sí que es difícil! Evidentemente, para Justin es una decepción que el reglamento no le permita seguir en Jaguar como piloto probador. De modo que no tengo muy claro lo que le diría...



Hasta aquí la parte fácil: Christian posa junto a Mark Webber en la presentación del Jaguar R5, el pasado 18 de enero en el Circuit de Catalunya.

FOTO GRANDE: DARREN HEATH. RECUADRO: CLIVE MASON/GETTY IMAGES



'SERÍA MUCHO PEDIR QUE ME PUSIERA A LA ALTURA DE MARK DURANTE MI PRIMER AÑO'


John Player
elf RENAULT
John Player Special
11
elf
GOODYEAR





Héroe con estilo

Era de los que sabía conseguir lo que quería... Lo único que Elio de Angelis erró alguna vez fue su paso de un equipo de F1 a otro.

Texto Peter Windsor **Fotografías** Archivo LAT

El Rat Pack de la F1 –Eddie Cheever, Elio de Angelis y Riccardo Patrese– alborotó los pit lanes del mundillo en los años 70 y 80. Todos crecieron en Italia; todos corrieron en karting, al principio por diversión y luego, cuando apenas andaban, como si les fuera la vida en ello. Todos tenían talento; todos se movían entre la gente guapa; todos fueron exitosos. A los 19 años, Eddie rechazó un volante en Ferrari, pero acabó subiendo nueve veces al podio y ganó la Indy 500. Riccardo corrió en Shadow, Arrows, Alfa Romeo, Brabham, Williams y Benetton antes de retirarse con seis victorias y 256 GP disputados en su haber. Elio era un tipo bien, el romano con aire hollywoodiense que tocaba el piano casi tan bien como pilotaba coches de carreras y que, a través de la empresa constructora familiar, tenía acceso a más pasta de la que la mayoría de dueños de equipo de la época podían soñar.

No es que eso se adivinara cuando uno andaba con Elio (que Colin Chapman pronunciaba "liiil-lio"). A finales de 1985 pasé un par de días con De Angelis y los chicos en Isla Mauricio. Íbamos de Suráfrica a Australia, para el primer GP en Adelaida. Estábamos al principio del verano y Elio ejerció a la vez de atleta (windsurf, tenis, fútbol), de anfitrión la mar de cortés y plurilingüe (camisa Hugo Boss beige de manga larga, con un par de botones desabrochados y vaqueros desteñidos) y de improvisador de música maravillosa. No había nada ostentoso en él, nada elitista. Sencillamente era uno de los chicos, de hecho, uno de los tipos con más clase que nunca se sentó en un coche de carreras.

'ELIO ERA UN TIPO CON AIRE HOLLYWOODIENSE QUE TOCABA EL PIANO TAN BIEN COMO PILOTABA'

Durante el día, entre tanda y tanda en la piscina, y antes del partido de tenis de la tarde, a veces Elio paraba su última cinta de Al Jarreau y hablaba del año siguiente, de sus planes de pasar de Lotus a Brabham. Elio era amigo de Nelson Piquet y desde principios de los años 80 recibió los éxitos de Nelson con Brabham (es decir, sus dos títulos mundiales) con una mezcla de respeto verdadero y deseo casi carnal por su coche. Ahora, con Nelson que dejaba Brabham para entrar en Williams, Elio se puso en marcha: ocuparía el puesto de Nelson y continuaría la racha de victorias. En Mauricio habló del célebre diseñador de Brabham, Gordon Murray, y de la nueva posición de pilotaje semitumbada que exigiría el nuevo Brabham. Habló del respiro de dejar Lotus. Habló de la vida y de cuánto la amaba...

Su dinero nunca se hizo patente, sobre todo a la hora de negociar un volante en los escalones inferiores. Quería que su talento hablara por él: era demasiado inteligente, demasiado consciente de la realidad, para aceptar otra cosa. En 1977 ganó en F3 y pasó a la F2 con Minardi-Ferrari, y por tanto llamó la atención del propio Enzo Ferrari. Luego, como Eddie, Elio fue invitado a firmar una opción con ▶

Elio se anotó una de sus tres poles en el GP de Brasil 84 (arriba); esa temporada marcó la cumbre de su carrera en F1: fue tercero por detrás de los McLaren.





'EN 1981, ELIO SE ENFRENTÓ A UN PROBLEMA DISTINTO: SU COMPAÑERO, NIGEL MANSELL'

En sentido horario desde arriba: en 1980 Lotus fichó a Elio (dcha.) y dio la alternativa a Nigel (izda.). Peter Wright, aerodinamista de Lotus, habla con ellos; Elio corrió en Shadow en 1979; primera victoria en F1 en Austria 82; 'Sue Ellen', de la serie *Dallas*, festeja el tercer puesto de Elio en Dallas, 1984.





Ferrari. A diferencia de Eddie, Elio siguió adelante con el trato. Tenía 19 años.

Unos meses más tarde se dio cuenta de que el paso había sido un error. Había probado el F1 un par de veces, mostrándose rápido y constante, y los seguidores de Elio señalaban que el asiento de Gilles Villeneuve no estaba ni mucho menos seguro: es decir, si Gilles seguía estrellándose, Elio podría sustituirle.

Pero Gilles se puso en la onda y Elio, un italiano en el país más político de las carreras, decidió en cambio adoptar el sistema británico. Se fue de Ferrari, compró un volante en el equipo March oficial de F2 y luego firmó para correr con Tyrrell en 1979. Sin embargo, cuando se acercaba el inicio de temporada, Tyrrell cambió de planes. Pillado en un torbellino contractual, Elio entró a última hora en Shadow, prometiendo un presupuesto para 17 carreras cuando en realidad sólo tenía patrocinio (de Staroup Jeans) para media temporada; Elio pidió prestado el resto del dinero a su padre.

Se mostró rápido y agresivo, pero para la mayoría de observadores seguía siendo un niño rico. Uno que opinaba de otro modo era Peter Collins, director adjunto del equipo Lotus. Convenció a Colin Chapman para que organizara una eliminatoria al final de 1979. El vencedor sería el compañero de Mario Andretti en 1980.

Eddie, Jan Lammers (compañero de Elio en Shadow), Elio y Nigel Mansell, un joven piloto de F3, fueron los invitados, aunque en ese momento Mansell no era más que una opción a largo plazo. Elio se impuso con facilidad y fichó por el Essex Team Lotus para 1980, 81 y 82.

Hizo patente su velocidad al instante, cuando casi ganó el GP de Brasil en Interlagos tras una gran carrera sobre los baches con el Lotus 81-Ford. Un año más tarde, para cuando Elio ya había devuelto el dinero a su padre y era número uno en Lotus, Mike Doodson le preguntó acerca de la victoria que se escapó en Interlagos: "Claro que me decepcionó, pero es que tenía graves problemas con el coche, como una faldilla clavada y los neumáticos del costado izquierdo muy desgastados. Pero, sabes qué, estoy convencido de que ganar esa prueba habría sido muy malo para mi carrera", dijo Elio modestamente. "En ese momento no podría haberme permitido estar en una posición en la que creyera que podía ganar habitualmente".

>Elio de Angelis

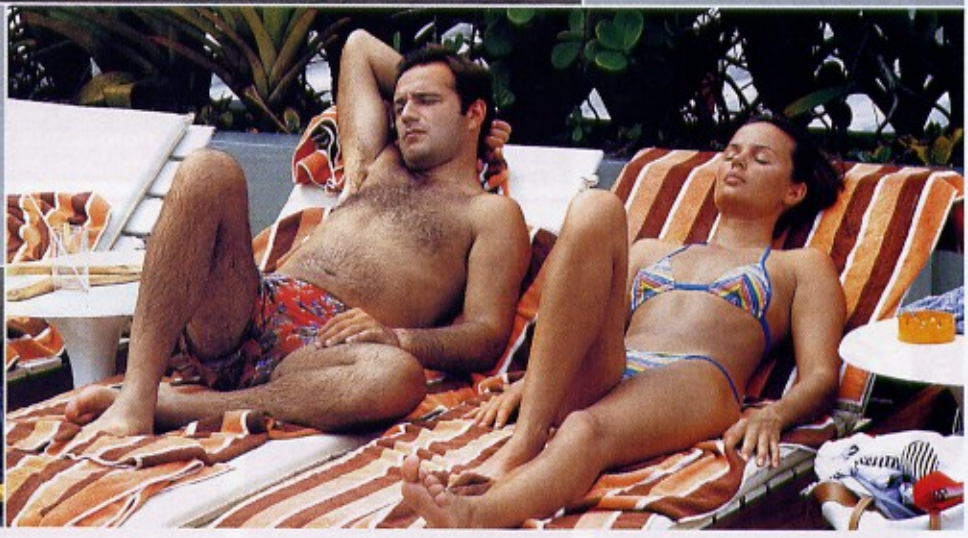
Nació 26 marzo 1958, Roma, Italia
Falleció 15 mayo 1986, Marsella, Francia
Carrera
1974-76 Karting: Italia y Europa
77 Italiano de F3: campeón; Europeo F3: 7º
78 Europeo F2: 14º=; GP de Mónaco F3: 1º
79 Shadow F1: 3 pt (4º en EE UU); 15º en el campeonato, empatado con Jacky Ickx, Jochen Mass y Nelson Piquet; compañero: Jan Lammers
80 Lotus F1: 13 pt, 7º (2º en Brasil); compañeros: Mario Andretti, Nigel Mansell
81 Lotus F1: 14 pt, 8º (4º en Italia); compañero: Nigel Mansell
82 Lotus F1: 23 pt, 9º (1º en Austria); compañero: Nigel Mansell
83 Lotus F1: 2 pt, 17º (5º en Italia, pole en Europa, Brands Hatch); compañero: Nigel Mansell
84 Lotus F1: 34 pt, 3º por detrás de Niki Lauda y Alain Prost (cuatro podios, 2º en Detroit y pole en Brasil); compañero: Nigel Mansell
85 Lotus F1: 33 pt, 4º; (1º en San Marino, después de la descalificación del McLaren de Prost por no llegar al peso mínimo; pole en Canadá); compañero: Ayrton Senna
86 Brabham F1: 0 pt (8º en Brasil) Se niega a ser el segundo de Senna en Lotus y pasa a Brabham junto a Riccardo Patrese. Abandona en tres de las cuatro primeras carreras, antes de sufrir heridas mortales en un test en el Paul Ricard, Francia. El día siguiente fallece en Marsella.
Debut Argentina 79
GP disputados 108
Puntos 122
Victorias 2
Poles 3
Vueltas rápidas 0





'CLARO ESTÁ, ELIO DEBERÍA HABERSE IDO A WILLIAMS. ALLÍ HABRÍA GANADO MÁS CARRERAS'

En sentido horario desde arriba: la última carrera de De Angelis, Mónaco 86, donde abandonó con su Brabham-BMW; GP de EE UU 1980, Watkins Glen (4º); relax en Brasil en 1986, el único GP que acabó ese año; el hombre con el que no pudo vivir: Elio se fue de Lotus cuando Senna pasó a ser piloto número uno.





En cambio, en 1981 Elio se enfrentó a un problema distinto: su nuevo compañero, Nigel Mansell. Después de que Nigel se calificara tercero en Mónaco, 0,4s más veloz que Elio, Eddie Cheever no pudo resistirse: "Creí que dijiste que Colin había fichado a un piloto de alquiler para el otro coche…".

Elio era el piloto número uno, Nigel el número dos; pero con frecuencia corrieron codo con codo, totalmente al límite.

Elio ganaría varias de estas batallas particulares. Su rango crecía por todo el pit lane. Era muy rápido, muy suave y muy prometedor. Su día iba a llegar. A mediados de 1982, cuando tocaba renovar su contrato en Lotus, Williams habló con Elio. Dudó durante un tiempo, tentado por la calidad de la ingeniería en Didcot, pero estaba convencido de que en 1983, por encima de todo, tenía que pilotar un turbo. Williams sólo podía hacer promesas de un acuerdo próximo (empezaban a hablar con Honda), pero sin concretar; Lotus tenía un contrato turbo en vigor con Renault.

Y así, la mañana del GP de Austria de 1982, el 15 de agosto, Elio firmó un nuevo contrato multimillonario con Lotus por otros tres años. Esa tarde, tras heredar el liderato a cinco vueltas del final, cuando se rompió la bomba de inyección en el Renault de Alain Prost, Elio ganó su primer GP. Keke Rosberg, a quien Elio había superado en la salida, se acercó a ojos vista en la última vuelta. Keke volaba en su Williams; el motor de Elio empezaba a ratear, falto de gasolina.

"Hice un amago en la Bosch Kurve", dijo Keke después, "pero me vio las intenciones y me cerró la puerta". El margen de victoria de Elio fue el segundo más corto de la historia: 0,05s.

Claro está, Elio debería haberse ido a Williams. Allí habría ganado más carreras, habría vuelto a correr con Nigel Mansell. En cambio, siguió en Lotus y se expuso a Ayrton Senna. Fue tercero en 1984, por detrás de los imbatibles McLaren-TAG Porsche, y fue declarado vencedor del GP de San Marino de 1985. Elio corrió bien ese día, acabando sin frenos, pero a lo más alto del podio subió Prost –más tarde descalificado por no llegar al peso mínimo– no Elio. Mientras tanto, Ayrton marcó ocho poles y ganó dos carreras para Lotus en 1985, pero sabía que necesitaría estatus de número uno para ir a más en 1986. Elio no tenía más remedio que marcharse.

Era por eso que se relajaba en Isla Mauricio. En Brabham, podría retomar lo que Nelson había dejado.

Salvo que el coche nuevo fue un desastre. El 15 de mayo, después de cuatro malas carreras al inicio del año, Elio estaba probando en el Ricard. Odiaba los tests en general y éste en particular. Algo pareció romperse en el alerón trasero en la aproximación a las rápidas ese después de boxes. El coche derrapó de costado y dio una vuelta de campana sobre una barrera. Quedó patas arriba y estalló en llamas. Elio estaba atrapado en su interior. Los pilotos que se pararon a ayudar –entre ellos Nigel Mansell– no pudieron hacer nada.

Además de señal de su fallecimiento, recuerdo su entierro en Roma como un canto a su vida. La música era exquisita y por el techo de la iglesia volaba una bandada de palomas, a su aire.

Ese mismo día me acerqué al foro Italico a ver un partido de los *Internazionali d'Italia*. El sudor bañaba la tierra batida. De vez en cuando paraban para recuperar el aliento. Al final, en la red, finalizada la lucha, sonrieron, se abrazaron y saludaron al público.

Se sentía el espíritu de Elio, como siempre que el deporte se convierte en estilo y la dignidad se impone sobre la arrogancia o el orgullo desmesurados.

#1 Carrera incierta en Melbourne

Primera carrera, coches nuevos, pilotos novatos, una pista rápida y resbaladiza, altas temperaturas. Allá vamos.

Así corrieron

Año	1998 parr.	1999 carr.	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.
Michael Schumacher	3	8	3	1	1	1	2	1	1	4
Rubens Barrichello	4	5	4	2	2	3	1	R	2	R
Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	11	R	6	2	3	2
Ralf Schumacher	8	3	11	3	5	R	3	R	9	8
David Coulthard	2	R	2	R	6	2	4	R	11	1
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	13	6	5	3	15	3
Jarno Trulli	12	R	6	R	7	R	7	R	12	5
Fernando Alonso	-	-	-	-	19	12	-	-	10	7
Jenson Button	-	-	21	R	16	14	11	R	8	10
Takuma Sato	-	-	-	-	-	-	22	R	-	-
Giancarlo Fisichella	7	4	9	5	17	13	8	R	13	12
Felipe Massa	-	-	-	-	-	-	9	R	-	-
Mark Webber	-	-	-	-	-	-	18	5	14	R
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	-	-	-	-	-	-	-	-	16	R
Olivier Panis	20	R	-	-	9	7	12	R	5	R
Nick Heidfeld	-	-	15	9	10	4	10	R	7	R
Por definir	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



¡Misión cumplida! Pero la victoria de Coulthard el año pasado en Australia fue una especie de espejismo para el escocés: en todo el resto de la temporada sólo subiría dos veces más al podio.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17D
1h 34m 42,124s
(194,868 km/h)

2 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +8,675s

3 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D
+9,912s

4 **Michael Schumacher**
Ferrari F2002 +9,482s

5 **Jarno Trulli**
Renault R23 +38,801s

6 **Heinz-Harald Frentzen**
Sauber-Petronas C22
+43,928s

7 **Fernando Alonso**
Renault R23 +45,074s

8 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
+45,745s

Ocho primeros parrilla

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1m 27,173s
(218,999 km/h)

2 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2002 +0,245s

3 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,928s

4 **Heinz-Harald Frentzen**
Sauber-Petronas C22
+1,101s

5 **Olivier Panis**
Toyota TF103 +1,115s

6 **Jacques Villeneuve**
B.A.R-Honda 005 +1,247s

7 **Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C22
+1,291s

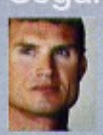
8 **Jenson Button**
BAR-Honda 005 +1,509s

Vuelta rápida
Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4-17D
1m 27,724s (217,623 km/h)

Horarios
Entrenamientos libres
1.00-2.00 viernes 5 de marzo
4.00-5.00 viernes 5 de marzo
0.00-0.45 sábado 6 de marzo
1.15-2.00 sábado 6 de marzo
Calificaciones
4.00 sábado 6 de marzo
Carrera
4.00 domingo 7 de marzo
Horarios sujetos a variación

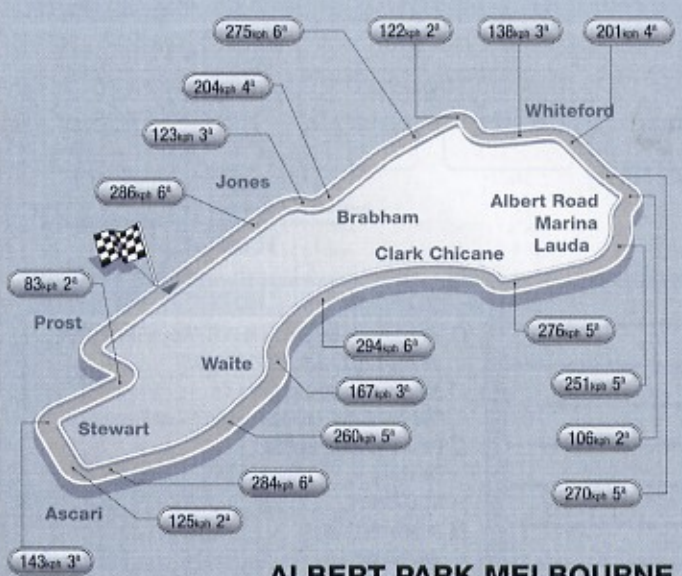
¿Quieres ir?
Información circuito
www.grandprix.com.au
Tel.: 0061 (03) 967 62144

Según el piloto



David Coulthard

"Estoy deseando que empiece la temporada 2004: el GP de Australia es un gran favorito entre todos los equipos, y el público local siempre se muestra muy apasionado y agradecido. El circuito urbano de Albert Park es bastante liso y fluido. Posee una buena mezcla de curvas rápidas, horquillas y 'curvones', lo cual lo hace duro para los frenos y neumáticos e impone una configuración de alta carga aerodinámica. La rápida izquierda después de la chicane Clark, tal vez sea la mejor oportunidad de adelantamiento. Es un circuito bastante largo para lo que se estila y como es urbano a menudo hemos de lidiar con una superficie de la pista bastante sucia el primera día".



ALBERT PARK MELBOURNE
Longitud circuito 5,303 km

Número de vueltas 58
Distancia de carrera 307,574 km



Nicola Larini en Australia en 1988, donde sólo rodó media hora el viernes por la mañana.

ARCHIVO LAT; ROBERT CIANFLONE/GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

Un madrugón y para casa

La soledad del precalificador en las antípodas; la triste historia de los perdedores

Tanto si está al principio de la temporada como al final, el GP de Australia siempre supone un viaje de larga distancia para los equipos. Desde la primera edición en 1985, la prueba ha sido una pesadilla logística. Pero piensen en el panorama de ser el único piloto en recorrer todo ese camino y ni siquiera precalificarse.

En 1988, cuando de los 31 inscritos sólo 30 podían disputar los entrenamientos, a alguien le tenía que tocar la china. Al menos, si tu compañero se metía en la carrera, el largo viaje no sería del todo en balde, pero Nicola Larini era el único piloto de Osella esa temporada y, lo han adivinado, su coche con motor Alfa no pasó el corte. Todo ese camino para apenas 30 minutos de rodaje el viernes por la mañana.

Lo que lo hizo aún más mortificante para Larini, en su primera temporada completa en F1, fue que se había calificado en nueve de las anteriores 10 carreras, tras un inicio de año decepcionante. En otros cinco intentos durante los siguientes nueve años, le fue poco mejor: su 11º puesto en 1992 –cuando sustituyó a Ivan Capelli en Ferrari– fue un ejemplo típico de su carrera en conjunto.

Un año después del solitario fin de semana de Larini, el número de víctimas de las precalificaciones subió a nueve, entre ellos Michele Alboreto, ganador de cinco GP que ahora tenía que vérselas con un flojo Lola-Lamborghini. Para 1990 Eurobrun y Life ya habían dejado la F1, anulando la necesidad de las precalificaciones, pero en 1991 esta ronda eliminatoria hizo una última aparición en las antípodas, en la que cayeron el Fondmetal de Gabriele Tarquini y el Coloni de Naoki Hattori.

Pero sería el desdichado Perry McCarthy el último piloto de F1 en no superar unas precalificaciones –en Hungría 92–, cuando su equipo, Andrea Moda, tuvo a bien dejarle salir de boxes a falta de 45 segundos de los 30 minutos de la sesión.

He aquí un problema insólito en los tiempos modernos que vivimos…

Stewart Williams

'PIENSEN EN EL PANORAMA DE SER EL ÚNICO PILOTO EN RECORRER TODO ESE CAMINO Y NO PRECALIFICARSE'

BOLA DE CRISTAL

Menudo inicio en las antípodas

Melbourne depara trampas a tutiplén para equipos y pilotos.



El trompo del líder JPM en Australia 2003.

Melbourne es el mejor y el peor de los lugares. Si tenemos en cuenta el tiempo, ambiente, entorno e instalaciones, ofrece una de las carreras más agradables. Además, la pista es divertida, pero no si eres piloto.

Albert Park es todo un reto, pero debe ser uno de los circuitos más difíciles para dar inicio a una nueva temporada. Por ejemplo, es rápido –mucho– para un circuito provisional. Puede que dar con los reglajes adecuados para este trazado de carga media-alta no sea gran problema, pero no puede decirse lo mismo de dar con la trazada óptima. Llegar a un tiempo decente por vuelta ya es bastante difícil para un piloto experto, no digamos un novato echado a los leones. Por eso durante los dos primeros días se ven tantos trompos y derrapadas, y bastantes también en carrera (sal a saludar, Juan Pablo Montoya).

Al principio, la superficie está sucia y sumamente resbaladiza, pero a medida que avanza el fin de semana se hace más rápida y menos dura con los neumáticos. Añádanse los problemas derivados de que Melbourne sea la primera pista en la que competirán los equipos –o, mejor dicho, sus nuevos coches–, y los severos tests de frenos y refrigeración que impondrán las elevadas temperaturas, y ahí existe un problema potencial, más aún este año en que los pilotos empezarán el fin de semana con un motor que ha de aguantar hasta el banderazo del domingo.

El control de tracción se ocupará del bajo nivel de agarre y ahorrará trabajo extra a los V10, pero el régimen medio en Melbourne es alto porque el 60% de los 5,3 km se pasa gas a fondo. Por tanto, la refrigeración será primordial, sobre todo por la complicación añadida de un pit stop extra gracias a una entrada al pit lane más rápida y un límite de velocidad en el mismo más elevado.

Todas estas incógnitas favorecen a los cuatro grandes. Pero me complace decir que elegir el ganador resulta imposible. Que empiece esta fascinante batalla.

Maurice Hamilton

Querido Bernie:
Confieso que hubo muchas risitas cuando todo el mundo oyó el levemente absurdo rumor de que este año te has pasado tres pueblos haciendo gala de la consabida buena voluntad navideña. Me refiero, cómo no, a la insinuación de que a lo mejor dejas que Mosley se ponga al volante de tu viejo Brabham BT44B en el GP de Mónaco histórico. Sería divertido, ¿eh, Bernie?

Después de todas esas explicaciones que trataban de justificar por qué la FIA no ha tenido las agallas de tomar medidas enérgicas contra las cajas de cambio con vida propia, el control de tracción y todos esos otros artilugios electrónicos que hacen que la vida de la generación actual de estrellas de la F1 sea pan comido, nos hace gracia la idea de que el Presidente pudiera volver a familiarizarse con una vieja caja Hewland de cinco marchas en el circuito más agotador del mundo. Sería un ejercicio que le recordaría lo que deberían hacer los pilotos de gran premio para entretener al público de pago.

En general, es una época del año bastante activa, en la que aparecen ideas disparatadas hasta debajo de las piedras. Pero dejar salir a Max con ese Brabham –y, por cierto, ¿cuál de vosotros lo aseguraría?– parece absolutamente convencional y lógico en comparación con otros conceptos ideados por algunos jefes de equipo estas últimas semanas. La más destacada sugerencia de sus mentes calenturientas es que, para mantenerse despiertos los domingos por la mañana antes de un GP, lo que la plebe de veras quiere ver son carreras para celebridades de biplazas Minardi F1.

Parece que ese tal Stoddart, el de la línea aérea y dueño de Minardi, propone que todos sus rivales se apunten para patrocinar una parrilla de sus bólidos biplaza que puedan disputar pruebas de exhibición, es de suponer que con pilotos probadores llevando a derrochones, sponsors y otros famosillos de tres al cuarto. Es que, en serio, ¿de dónde saca las ideas esta gente?

Me imagino que pasar tanto tiempo en el entorno herméticamente cerrado del paddock de la F1 les ha hecho agarrar alguna especie de insolación intelectual. O a lo mejor sólo es que han bebido demasiado jerez durante las fiestas. Caray, Bernie, uno hubiera creído que otra prueba de la Porsche Super Cup o del Trofeo Maserati bastaba para que los aficionados se durmieran en masa. Pero ¿una carrera como ésta? Valdría la pena instalar un decibelímetro delante de boxes para comprobar si los ronquidos del público ahogan el rugido de los escapes.

Aparte del hecho de que la mitad de equipos punteros no lo harán porque les resbala que su identificación corporativa luzca sobre un aparato de la cola, lo que hay que entender es que los aficionados no nacieron ayer. Si quieres mi consejo, prueba con carreras del próximo certamen SCV8 de turismos como teloneras de tus grandes premios, Bernie. ¿Te acuerdas del Alfa 164 Procar 'silueta' que construiste en Brabham allá en los 80? Cualquiera que viera a Riccardo Patrese pasar zumbando por la recta de Monza durante su vuelta de demostración antes del GP se dará cuenta del error que supuso no seguir dicho formato. Era ruidoso, espectacular y rebelde. Igual que una reunión de patrones de F1, vaya.

Por cierto, oí tu aviso informando de que durante los próximos años la F1 abandonará Europa poco a poco a favor de Extremo Oriente y las Américas, que serán las grandes zonas de crecimiento económico del globo.

Así que me imagino que, una vez que hayamos asimilado los encantos de Bahrein y Shanghai, tendremos que prepararnos para Estambul, Haiderabad e incluso un viajecito a la hermana Rusia. Dejando a un lado que tendremos que sacarle el polvo a nuestros atlas para averiguar dónde diablos están estos sitios, lo único positivo es que seguramente resultarán más atractivos que Brands Hatch un lluvioso domingo por la tarde.

Ah, sí, y por fin has conseguido los 18 GP que hace tanto tiempo perseguías. Los equipos también sacarán tajada: dos millones de dólares por cabeza por dejarse ver en el GP de Francia, que ahora coincide con la final masculina de Wimbledon y la final de la Euro 2004. Menos mal que a esa clase de gente –que parece preferir deportes con un resultado sencillo y tajante– no le interesará una contienda desigual en la que una serie de coches sigue a M. Schumacher en Magny-Cours rumbo a un séptimo título mundial, en plan conga. Sentiría mucho que las atracciones esotéricas de la F1 –a saber, nada de adelantamientos– llegaran hasta el populacho. Me parece que mejor nos las guardamos para nosotros.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock



Bernie no parece especialmente entusiasmado con la última de Stoddart, ¿verdad? Pero al menos ganaría un Minardi.

STEVEN TEE/LAT

'Valdría la pena instalar un decibelímetro para comprobar si los ronquidos del público ahogan el rugido de los escapes'