F1 RACING

Edición Especial Michael Schumacher

F1 RACING

FEBRERO 2001
Nº24 - 595 Pts. 3,60 €

EA SPORTS
EASPORTS.COM



¡ADEMÁS!

ESPAÑOLES
La 'movida' de nuestros aspirantes

MONTOYA
Vamos a ver lo bueno que es

¡EXCLUSIVA MUNDIAL!

CLONAMOS A SCHUMI

¡MICHAEL AL HABLA! La entrevista más sincera jamás concedida por el tricampeón • **EL ASCENSO** Así se curtió antes de llegar a la F1 • **EL HOMBRE** ¿Cómo es realmente Michael Schumacher? • **EL PILOTAJE** Explicamos por qué Schumi es tan rápido • **Y TAMBIÉN...** 'Parade' Especial Schumi: las imágenes más evocadoras de su carrera

8 424094 000586 00024



OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 89

F1 RACING

Fotografía Portada: Rip
Fotografías Contenido: Mark Thompson/Allsport, Paul-Henri Cahier, Alain Richaud/Best, Archivo LAT, Rip

© Haymarket Magazines Ltd. 2001
Publicado 12 veces por año

Contenido

Febrero 2001

8 Parade
Momentos estelares de la carrera de Schumi

18 Joan Villadelprat
Ganando tiempo al tiempo

20 Javier del Arco
¿Te apetece coleccionar 40 mitos de la F1?

22 Pitpass
La primera presentación y todas las noticias

28 F1 a la una
El director técnico de Jaguar, Steve Nichols

30 Correo
Opiniones y consultas de nuestros lectores

96 De compras
Litografías de De la Rosa y anuarios de F1

98 Bandera negra
Querido Michael

32 Especial Schumi
La puerta de entrada a una selección de artículos alrededor de Michael Schumacher.

34 Diagnóstico precoz
Suele pensarse que todo ha sido fácil para el piloto alemán, pero no siempre fue así.



Lee, lee –este número está especialmente dedicado a él. 32



Marc ha rodado este invierno más que un tiovivo en la feria. 64

40 Exclusiva mundial
Momentos clave de la carrera y la vida del tricampeón en sus propias palabras.

50 ¿Bueno, malo o sólo feo?
Seguramente ha hecho bastante para merecer nuestro respeto; ¿y nuestro aprecio?

56 ¿Por qué es tan rápido?
Michael ha hecho de su pilotaje un arte incomprensible para muchos.



70 Prost permitió a Oriol Servià ser piloto de F1 por un día… o dos.

64 Gené: juicio de valor
La entrada de Marc en Williams sigue trayendo cola. Veamos más matices.

70 'Spanish Connection'
Alonso y Servià han teñido el invierno de azul. Mientras, García y De la Rosa…

76 El día en que murió Rindt
Monza, 1970… Fotografías inéditas hasta ahora nos cuentan una trágica historia.



78 Atento, Ralf, este chico te mira por encima del hombro.



84 El precursor de la F1 como la conocemos data de 1906.

78 Montoya: atrápalo si puedes
¿Es tan fiero el león como lo pintan? Veamos qué hay detrás de este debutante de lujo.

84 El primer gran premio
La carrera que inspiró a la F1; revivimos el momento con fotos no vistas desde 1906.

90 Diniz: Sr. Arreglalotodo
Nos reunimos con Pedro en París en su calidad de nuevo accionista de Prost Grand Prix.



56 El control en la punta de los dedos: sintiendo el límite.



Cuenta atrás

Los equipos de F1 rodarán durante estos meses de enero y febrero con las versiones definitivas de los monoplazas de la temporada 2001. Será un campeonato muy interesante que presenta alicientes en todos los ámbitos.

En el deportivo, Michael Schumacher –protagonista de un dossier muy especial en nuestra revista este mes– peleará para defender y revalidar el título más deseado y que más repercusión ha tenido. Con el tricampeón alemán, Ferrari ha ascendido al Everest, y los italianos quieren mantener el campamento base a toda costa y evitar cualquier aproximación de McLaren, que se perfila, de nuevo, como el otro gran favorito.

El rol de la escudería revelación bien puede recaer en BAR, con un Jacques Villeneuve más motivado que nunca, o en Williams, con Juan Pablo Montoya y Ralf Schumacher echando chispas.

En el plano tecnológico, vamos a asistir a una competición salvaje entre los técnicos e ingenieros para colocar en la pista coches igual o más rápidos que los del año pasado, a pesar de las limitaciones aerodinámicas en vigor para esta temporada.

Y si algunos planteaban el mundial como una cosa de dos, entre Ferrari y McLaren, ahora entra en la escena una nueva pareja de baile: Bridgestone y Michelin. Se abre un viejo debate que originará situaciones de alta competitividad en la así llamada guerra de neumáticos.

En medio de tanta tensión, los españoles deben estar más finos que nunca: Pedro de la Rosa con el Arrows-AMT (una incógnita de coche), Marc Gené en sus sesiones de prueba con BMW.WilliamsF1 y Fernando Alonso con el Minardi, si la escudería de Faenza consigue salir del atolladero y mantenerse en el campeonato del mundo de F1.

Ojalá, por el bien del deporte.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas



Eric Silbermann
Este vetererano periodista inglés es uno de los fijos de las salas de prensa del mundial de F1. Su entrevista con Marc Gené (página 64) ofrece un punto de vista ponderado y objetivo sobre el paso dado por el catalán.

Stéphane Samson
Fan confeso de Schumi, puede imaginarse el regocijo de nuestro subdirector al serle asignada la tarea de entrevistar al tricampeón. La nada convencional técnica de Stéphane (página 40) suscitó respuestas igualmente insólitas.





Xavier Pérez
Nuestro compañero se mantuvo atento al rodar de los españoles en los tests invernales (página 70), con especial interés en dos de ellos, de muy distinta situación y perspectivas: Fernando Alonso y Oriol Servià.

Peter Windsor
Nadie sabe mejor de dónde sacan tanta energía quienes se sientan al volante de un F1. Peter (página 56) usa su conocimiento de décadas estudiando a los pilotos para explicar por qué el número uno de Ferrari es el número uno.



ixo Publishing Ibérica
Mestre Nicolau 23, entlo.
08021 Barcelona
teléfono 93 241 81 00
fax 93 414 45 34
e-mail f1racing@freeway-esp.com
web www.freeway-esp.com/f1

editor Franc Machado
redacción y traducción
Xavier Guillén, Valentí Fradera
colaboradores
Javier del Arco, Joan Villadelprat
fotografía
Alain Richaud/Best, Grafocopi
Darren Heath, Archivo LAT
jefe de producción Guillermo Escudero
maquetación
Juan José Barrantes
fotomecánica
Francis Breuil, Joan Aguiló
Jéssica Cabana

editor in chief Matt Bishop
deputy editor Oliver Peagam
associate editor Stéphane Samson
grand prix editor Tom Clarkson
consultant editor Peter Windsor
chief sub-editor John Leach
international managing editor
Stewart Williams
international production editor
Emma Read
art editor Duncan Spires
senior designer Emma Glibbery
international designer Vicki Walton
picture editor Eddie Judd

publisher Pat Eggington
secretary Helen Watkins
sales director John Chambers
commercial manager James Watson
account manager Seumas Grey
senior sales executive Luke Hayter
worldwide publishing manager
Guy Nicholls
european publishing manager
Edward Marr
publishing executive
Richard Eggleshaw
production controllers
Isla Ruane, Darren Price
group editor in chief Steve Cropley
design director Paul Harpin
publishing directors
Peter Foubister, Jeremy Vaughan
managing director Tony Schulp

filmación Punt Groc
impresión Giesa-Rotographik
distribución España Dispaña
importadores América
Argentina: York Agency, S.A.
México: Pernas y Cía., S.A. de C.V.
Venezuela: Bloque Editorial de Armas
responsable comercial Madrid
Carina Barba

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por ixo Publishing en francés y español.
F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa y Turquía por Haymarket Autosport Publications Ltd., que es una división de:
Haymarket Magazines Ltd.
director editorial Mel Nichols; **director financiero** Brian Freeman; **presidente** Eric Verdon-Roe

Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para España 595 Pts.
Precio para Islas Canarias 620 Pts.

IMPRESO EN ESPAÑA

La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida. Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones. Los artículos firmados expresan opiniones personales.

22/02/2001

parade





1992, Benetton: el asalto

"Hice una salida malísima con demasiado patinaje de ruedas y tuve un accidente en la primera vuelta, debiendo cambiar el morro. Así que me alegró mucho ser tercero".
Circuito: Monza, Italia
Hora/fecha: 2.44pm, domingo 13 septiembre
Fotógrafo: Paul-Henri Cahier, Canon EOS 1, lente 200mm con convertidor 1,4, Kodachrome 64 film, 1/8 a F22



1993, Benetton: el galope

"Mala suerte, pero podemos estar contentos. Fui capaz de rodar al ritmo de Alain Prost y más rápido que Ayrton Senna. En carreras venideras irá mejor".
Circuito: Mónaco
Hora/fecha: 3.43pm, domingo 23 mayo
Fotógrafo: Martyn Elford/LAT, Canon EOS 1, lente 300mm, Fuji Velvia film, 1/500 a F6,3


CAMEL
Benetton
Formula 1
Ford

parade

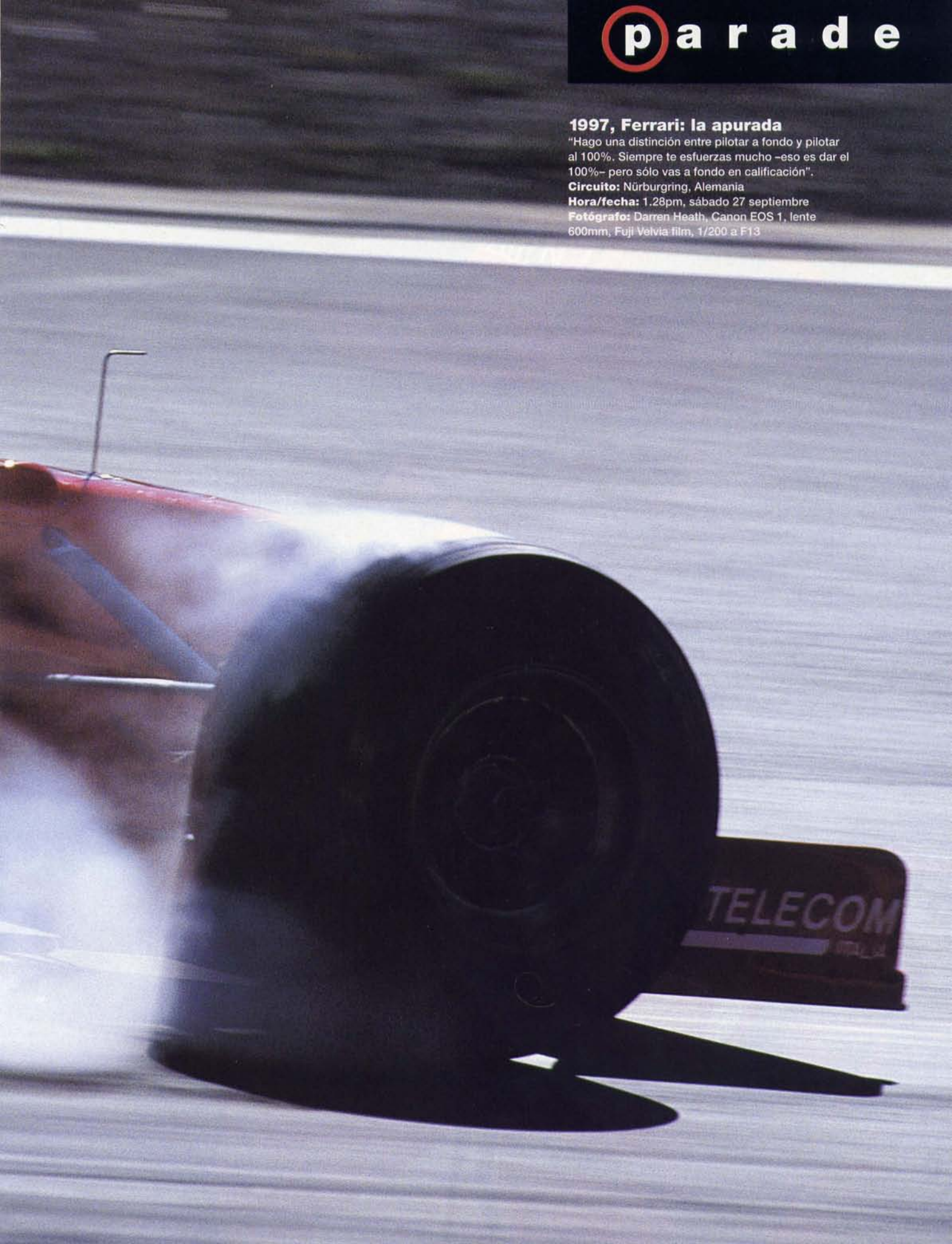


1995, Ferrari: el ensayo

"No creo que podamos batallar por la pole position. Supongo que Williams y Damon Hill son los más aptos para luchar por las poles y victorias ahora mismo".
Circuito: Estoril, Portugal
Hora/fecha: 5.04pm, viernes 17 noviembre
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1, lente 600mm con convertidor 1,4, Fuji Velvia film, 1/500 a F7,1




Marlboro
Marlboro
Marlboro
SCHUMACHER



1997, Ferrari: la apurada

"Hago una distinción entre pilotar a fondo y pilotar al 100%. Siempre te esfuerzas mucho –eso es dar el 100%– pero sólo vas a fondo en calificación".
Circuito: Nürburgring, Alemania
Hora/fecha: 1.28pm, sábado 27 septiembre
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1, lente 600mm, Fuji Velvia film, 1/200 a F13


1st
Marlboro
BRIDGESTONE
Marlboro



2000, Ferrari: el triunfo

"Hemos tenido dificultades, pero hemos vuelto al buen camino. Me siento mucho más emocionado hoy que cuando gané aquí en 1998 –es un alivio, supongo".

Circuito: Monza, Italia

Hora/fecha: 3.38pm, domingo 10 septiembre

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, lente 600mm, Fuji Velvia film, 1/250 a F8



joan villadelprat

Con el coche 2001 ya preparado, el tiempo corre a favor de Prost GP de cara a Melbourne.

Las pruebas con el coche nuevo se iniciaron a mediados de enero en Magny-Cours, y después del análisis en fábrica habremos rodado los días 23, 24, 26, 27 y 28 en Barcelona, ya con aquél totalmente acabado. La gran novedad de este año es evidentemente el conjunto de motor y cambio. El coche es una evolución del anterior y nuestras perspectivas son que vaya mucho mejor. Se ha intentado hacerlo más pequeño y ligero, y el trabajo con Michelin nos ha obligado a cambiar algunos elementos, como la suspensión.

Durante las primeras carreras estaremos un poco en desventaja respecto a los rivales que montan la otra marca de neumáticos, porque ellos ya llevan años de experiencia, pero creo que nuestra apuesta por Michelin ha sido la correcta y no tardaremos mucho en ser competitivos. Están realizando un gran esfuerzo, son muy serios y su capacidad técnica es asombrosa. Cuando estuvieron en F1, enseguida ganaron, y han regresado para vencer. Están poniendo todo lo necesario y lo conseguirán. La capacidad de reacción va a ser más alta que la de la competencia; debido a su ubicación en Europa van a ser capaces de responder con más celeridad a las demandas de los equipos que montamos Michelin. Cuando cojan 'el tranquillo' progresarán muy rápido. Hay que esperar para comprobar si Michelin y Bridgestone están al mismo nivel. Lo que más me ha impresionado es la capacidad de reacción que tienen, son ágiles, entienden lo que pasa y lo pueden cambiar.



Hemos trabajado mucho en el simulador de suspensiones, sesiones de cálculo que nos han ayudado a avanzar. Ahora mismo estoy bastante satisfecho, porque nos hemos adelantado a las fechas previstas para la finalización del Prost 2001. Todavía dispongo de un mes y medio para trabajar en el coche, para entenderlo y llegar a la primera carrera en las mejores condiciones. Además, dispondremos de un tiempo extra para la producción de los elementos nuevos que veamos necesario cambiar. Creo que podemos llegar a les tres primeras carreras en óptimas condiciones; si estás bien preparado en las tres primeras pruebas, tienes la oportunidad de coger algún punto. El objetivo para esta temporada es crecer, demostrar que somos competitivos y profesionales y sumar algún punto.

Contamos con dos pilotos muy motivados, Jean Alesi y Gastón Mazzacane. De Alesi, ¡qué puedo decir!, atesora muchísima experiencia, le conozco desde hace muchos años, he trabajado con él en Tyrrell y Benetton, creo que todavía puede dar mucho de sí.

Mazzacane ha experimentado una buena progresión el año pasado, mentalmente está muy fuerte y físicamente también.

Estoy muy esperanzado de cara a la nueva temporada. Por lo que se ha visto hasta el momento del resto de equipos, veo que el mundial volverá a ser muy complicado. Personalmente, creo que Arrows tendrá serios problemas si no hay un gran desarrollo del motor, después de lo visto en Prost. Sauber debería ser nuestra referencia más próxima, porque tienen un conjunto motor-cambio similar al nuestro, pero hasta ahora no han dado la sensación de aprovecharlo al máximo. Creo que estaremos más arriba que ellos.

En Prost avanzamos a paso rápido y con seguridad. El equipo está más motivado que antes. Se está creando un sentimiento de equipo; creo mucho en este sentido. Y todos tienen ganas de ganar y están abiertos a lo que haga falta. Estamos en camino de conseguir nuestros objetivos.

En 2001 se estrenan nuevas normas en algunos campos, por ejemplo, en materia de seguridad, los crash test de la FIA son mucho más duros y exigentes. En cuanto al control de tracción, está todavía por aprobar, pero se da por seguro que será aceptado. Creo que es una buena decisión. El argumento que ha esgrimido la FIA es el de la transparencia. Todos los equipos podrán diseñar sus sistemas de ayuda a la tracción, así se elimina de golpe cualquier duda y todos parten desde la misma situación. Existe un gran debate en torno al papel de la electrónica, si se puede controlar o no. Ahora no habrá acusaciones veladas sobre si una escudería ha empleado de manera ilegal un control de tracción; se corta por lo sano, dejemos el campo libre y así todos serán legales.

Yo estoy de acuerdo con esta política. Siempre he visto la F1 como un privilegiado trampolín para los avances técnicos. Necesita cierto control, claro, porque si no llegaríamos a construir cohetes con ruedas. En 2001 veremos coches más rápidos. Aunque, sobre la mesa, las nuevas disposiciones de aerodinámica los convierten en más lentos, la segura aprobación de la ayuda electrónica y, sobre todo, la guerra de neumáticos, harán que los tiempos mejoren. Al inicio del campeonato serán similares, pero a medida que avance serán más rápidos.

"Creo que podemos llegar a las tres primeras carreras en óptimas condiciones y tener la posibilidad de coger algún punto"



javier del arco

El cincuenta por ciento de los aficionados somos –o hemos sido– coleccionistas de miniaturas.

Yo diría –a ojo de ¿buen? cubero– que el 50% de los aficionados al automovilismo hemos sido en uno u otro momento de nuestra vida coleccionistas de miniaturas (o de 'modelos a escala', Ud. perdone...). Y añadiría que, por razones de precio y espacio, el 80% de los anteriores optamos por la escala 1/43, la única que permite comprarse un modelo en cuanto uno lo descubre, colocar un centenar de ellos en una vitrina de dimensiones discretas y gozar realmente del placer de contemplarlas, porque su tamaño, unos 10 x 5 cm, es suficiente para que –si están bien hechas– ofrezcan detalles sumamente agradables al ojo del aficionado.

Llega un momento, sin embargo, en el que la colección se para. Claro, que quizás hablo por mí y el mío no es el caso general; pero lo cierto es que, desde que llené la vitrina hace diez o doce años, pocas son las novedades que han entrado en ella; y por una razón muy simple: cada vez que entra una, tiene que salir otra. Y claro... ¿cuál quitamos? Aquellos viejos Dinky conservados desde la infancia se ven muy sencillos y, sobre todo, 'muy jugados': el piloto está despintado, los neumáticos no son los de origen, el parabrisas se lo añadí yo un buen día...; no, ésos no: probablemente, no son sólo los de más alto valor sentimental sino también económico, pues su medio siglo de vida (¡se dice pronto!) los ha ido convirtiendo en raros y eso vale. Entonces... ¿alguno de los Brumm?: son mucho más recientes y todavía se encuentran a buen precio,... pero ¡están tan bien hechos!; no, ni hablar, tampoco. ¿Entonces...?





"Los fabricantes consideraban los modelos con carrocería más atractivos que los monoplazas como juguete o regalo"

Esta dicotomía valor 'pieza rara'/valor 'pieza bonita', puede complicarse todavía más si entran en juego el valor sentimental ("es el Auto Union de Rosemeyer"), el monotemático ("el único vencedor de Le Mans que me falta") o el 'manitas' ("le cambio las calcas al MP4/4 de Prost, le pinto el casco de amarillo y tengo a Senna") y al final, puede resultar condenadamente difícil decidirse.

Naturalmente, la norma "por cada uno que entra en la vitrina, ha de salir otro de ella" tiene sus excepciones. Hace dos años fui a Kit Car 43 –lugar peligrosísimo porque se te puede fundir la Visa– para comprarle a mi hermano un 600... y allí estaba, diciendo "¡cómprame!", no un coche sino el camión de dos pisos de la Maserati, el que había traído a Pedralbes los 250F para la Peña Rhin de 1954. No pregunté ni el precio. Al día siguiente estaba en la vitrina... y los tres coches cuyo lugar ocupó 'viajan' ahora en su interior. Uno, el primero de abajo, casi no se ve; pero como era el más feo...

Ahora, sin embargo, se me acaba de plantear un dilema mucho más serio. Hace dos meses me contactó RBA, una de las empresas editoriales líderes en el sector de fascículos, como asesor de una colección de 40 miniaturas de los F1 más representativos del Campeonato del Mundo desde 1950 hasta la fecha. Interesante: durante años, los fabricantes de miniaturas consideraban los modelos con carrocería mucho más atractivos que los monoplazas como juguete o regalo. Para encontrar al Campeón del Mundo de tal o cual año tenías que irte a los kits de resina, sus precios astronómicos y su tiempo y tus ganas para montarlos.

En esta nueva colección –*Grand Prix, Mitos de la Fórmula 1*– tenían que confeccionarse las fichas técnicas de los coches y de sus pilotos, así como escribir algunos textos. Yo estaba ocupado en otros trabajos e iba a decir que no podía hacerme cargo... pero cuando vi las muestras cambié radicalmente de opinión: ¡eran magníficas! y se merecían una documentación al mismo nivel. De modo que le pasé el trabajo a Álex Vergés, me reservé la 'supervisión' (que en el caso de Álex es totalmente innecesaria...) y de *motu propio* decidí escribir este comentario... una vez comprobado que las miniaturas 'de serie', es decir, las 40 ó 50.000 que saldrían a la venta, tenían el mismo nivel de calidad que las de muestra.

Lo tienen. A mi derecha está el McLaren MP4/14 - Mercedes de Mika Häkkinen (1999) comprado en un kiosco lejos de casa y no se distingue del de muestra. El siguiente es el Mercedes W196 carenado de 'San Fangio' (1954) y ya estoy impaciente por tenerlo. Y a mi izquierda –cada uno en su caja-vitrina de metacrilato– 'la Maserati 250F' de Fangio (1957), un increíblemente detallado Lotus 25 de Jim Clark (1963) y un no menos fiel Brabham BT49C de 'el Indio' Piquet (1981), de próxima aparición en *Grand Prix, Mitos de la Fórmula 1*.

No te digo que los compres o los dejes de comprar, ¡Dios me libre! Solamente sugiero que veas el primero y juzgues.

¡Bastante problema tengo yo con pensar dónde c___ iré colocando los míos!

EL GATO SALTARÍN FUE MÁS BIEN UN LINDO MININO

Jaguar: sólo puede mejorar (¿verdad?)

La presentación del nuevo Jaguar fue un acto comedido. A diferencia del pasado año, no hubo ni luces brillantes ni altas esperanzas. El jefe de equipo Bobby Rahal dijo que estaría satisfecho si su equipo ganaba respetabilidad este año.

El local de presentación fue un entoldado en el centro de desarrollo de Jaguar Cars en Coventry, y el recién estrenado conservadurismo llegó hasta la falta de sillas para el cuerpo de prensa.

El R2 es más compacto que el anterior R1. Para superar los nuevos crash tests se ha añadido más material en el chasis que en el pasado, permitiendo ahorrar peso en otras zonas. El nuevo CR3-V10 de Cosworth es más ligero que el motor 2000, y se usan nuevos porta manguetas de titanio en la suspensión trasera por vez primera.

"En realidad no ha sido posible una evolución del R1", dijo el diseñador jefe John Russell, quien ocupó el puesto de director técnico durante la concepción del coche. "El R2 es totalmente nuevo, salvo los porta manguetas delanteros. Cuando tienes un año como el que tuvimos en 2000, te cuestionas todo lo que has hecho, y eso hicimos".

Luciano Burti ha sido ascendido de probador a número dos, y el jefe de filas Eddie Irvine era optimista sobre sus posibilidades. "Mi trabajo el año pasado era quejarme mucho", dijo, "¡de modo que espero haber dicho las cosas adecuadas! Ahora tenemos los elementos esenciales en su sitio, y podemos empezar a progresar".

Ver 'F1 a la Una' en página 28.

Siete mejor que seis

Jaguar ha optado por un cambio de siete marchas para 2001, siguiendo el ejemplo de McLaren y Ferrari.

La ventaja de las relaciones de cambio más cortas que podrán llevar supone mayor importancia de la fiabilidad del motor que con una caja de seis. Ello se debe a que el motor, en general, girará a un régimen más alto que antes.

El jefe de Cosworth Nick Hayes es más que consciente de esto. "Lo que dice Vd. es cierto", dijo a *F1 Racing*, "pero estamos contentos de haber hallado la fiabilidad. El nuevo motor y cambio completaron varias distancias de carrera montados sobre el R1B en diciembre, y no sufrimos problemas importantes en ese momento".



Irvine y Burti (abajo) esperan mejores días en 2001.

Punto de Vista

Jaguar ha escarmentado, así que ¿por qué no Sauber?



El boato en la presentación suele ser inversamente proporcional al éxito en pista –lo que deja a Jaguar en buen lugar vista la del R2. Sabrosa para contentar a prensa y sponsors, y seria para demostrar que se han reformado.

Es la influencia de Bobby Rahal, quien da al equipo la seriedad que Neil Ressler no pudo forjar el año pasado. Demonios, incluso podrían ser tomados por un auténtico equipo de carreras este año. Los puestos directivos clave están ocupados, los planes a largo plazo para el túnel de viento están terminados y Eddie Irvine parece en forma –poco común en él tan cerca de Navidad y Año Nuevo.

Luciano Burti ensayó el R2 el mismo día, irónicamente, que Sauber rodaba su nuevo C20 en Fiorano. Pero la situación de estos dos equipos no podría estar más apartada. En esta era liderada por los fabricantes, Sauber se está quedando más y más atrás.

"Son demasiado pequeños para ganar", dice su ex piloto Mika Salo, y el patrón Peter Sauber no parece hacer nada al respecto. Las negociaciones con Toyota hace 18 meses fracasaron, sumiéndoles en el olvido. Hay muchas desventajas: Suiza ofrece escasas horas de trabajo para los empleados y ningún circuito –y no tienen motor oficial–. Sólo Prost y Minardi afrontan tal adversidad, y al menos Prost cuenta con Alain para atraer sponsors.

Fichar al joven Kimi Raikkonen junto a Nick Heidfeld es como decir: 'Optemos por Kimi por si acaso es bueno, que nos saldrá barato'. Mentalidad de F3, no de F1.

General Motors ha coqueteado con la F1 durante años. Vamos, GM: saca a Sauber de su desdicha y establécete en Inglaterra.

TOM CLARKSON

CLIVE ROSE/LAT; DARREN HEATH; MALCOLM GRIFFITHS; ARCHIVO LAT



El 'profesor' tiene un nuevo alumno, y Gastón tendrá un Ferrari por motor.

AÚN MÁS CAMBIOS EN PROST

Hecho: Alain ficha a Gastón

Tras firmar un acuerdo de tres años con Ferrari para el suministro de motores en septiembre y recibir a Pedro Diniz como accionista el mes pasado, Prost ha fichado al ex de Minardi Gastón Mazzacane.

El argentino llega como parte de una 'alianza plurianual de marketing y patrocinio' que Prost ha establecido con PSN, Pan-American Sports Network.

"PSN se convierte no sólo en un importante sponsor del equipo", dijo Prost. "Llegan para unirse y reforzar la sólida estructura que Prost Grand Prix ya forma con Pedro Diniz y Ufa Sports".

PSN, que emite la F1 en Suramérica, intentó comprar las acciones de Gabriele Rumi en Minardi a finales del verano pasado, pero la operación fracasó. Minardi todavía tiene que anunciar sus planes (ver Pitpass, página 24), más allá de decir que estarán en la parrilla cuando llegue el día de Melbourne.

PSN patrocina a Mazzacane, de modo que no sorprende que sea el compañero de Jean Alesi. "Finalmente podrá mostrar su auténtico potencial", dijo Prost.



El Arrows AX3: ¿a que pone los dientes largos?

¿QUIÉN DA MÁS?

Dos es compañía, pero ¿tres es multitud?

Bienvenidos al AX3, el F1 'triplaza' de Arrows.

El AX3 está diseñado para ofrecer "una experiencia más real que nunca antes de lo que un piloto de F1 ve y siente desde el cockpit", dijo el jefe Tom Walkinshaw.

Uno de los escollos del McLaren biplaza es la nada cómoda posición del pasajero tras el piloto. Con el AX3, el invitado a bordo obtiene una clara visión y puede llevar a un colega al lado, además. Por desgracia para nosotros, sponsors de Arrows y VIPs serán los primeros de una larga lista de 'paquetes'.

Repostaje



△Fallecen dos leyendas de F1

John Cooper, 77 años, víctima del cáncer, y Walter Hayes, 76 años, tras larga enfermedad, fallecieron a finales de año. El primero (arriba) fue artífice de la revolución del motor trasero en F1, mientras que Hayes dio luz verde al Cosworth DFV, el motor más exitoso de la historia de la F1.



△¡Menuda calle!

Al jefazo de Ferrari Jean Todt le han dedicado una calle. *Rue de la Tour* en Pierrefort, Francia, es donde vivía de niño, y ahora ha sido rebautizada *Rue Jean Todt*. Seguro que al francés no le faltará con qué brindar por este reconocimiento.

▽¡Alerta rubia!

Esta encantadora licenciada en empresariales de 24 años es Cora, quien se dice que está saliendo con Ralf Schumacher. Es de Leverkusen, Alemania, y conoció a Ralf en la fiesta de un 'amigo común' hace seis meses.



En esta foto, al parecer, están contemplando una famosa exhibición (al menos en Alemania) de saltos de esquí.

¡Ah, el amor!

Repostaje

▽¿Una ración o dos, Schumi?
Michael Schumacher se está volviendo un tragón, al menos según Rubens Barrichello: "Michael come mucho. Una vez le vi con dos platos de pasta ante sí. La única vez que había visto algo así fue en el karting, ¡y eso es lo que solían zamparse los inmensos camioneros! Hace mucho ejercicio, eso sí". Menos mal.



▽¿Sediento?
Sí, Jordan también; por eso han decidido lanzar 'EJ-10 High Intensity Drink'. Por lo visto, es "la primera bebida energética específica para aumentar la concentración del piloto".

No sabemos si llegará a España, pero ¡habrá premio para el primer lector que nos envíe un envase!





△... y revueltos
¿Habíais visto alguna vez a Ron tan contento junto a David? Nosotros tampoco. ¿Es porque han ido a ver al Cirque du Soleil, patrocinado por Michelin, y han cerrado un trato? ¿O quizá es cosa de algunas cervezas? La decisión es vuestra.



FERNANDO ALONSO ES LA CLAVE

El tiempo se agota para Minardi

El futuro inmediato de Minardi seguía por definir cuando *F1 Racing* cerraba esta edición, aunque la resolución está cerca.

En efecto, el joven piloto asturiano Fernando Alonso iba a revelarse clave en los acontecimientos, y el patrón Gian Carlo Minardi jugaba muy bien el as en la manga que supone tenerle bajo contrato.

El astuto Flavio Briatore habría adquirido el susodicho contrato a cambio de garantizar a Minardi el suministro del propulsor Supertec, y en esta óptica cabe valorar los tests de Alonso con Benetton (arriba), que pilotaría uno de los Minardi.

El último factor en juego es que todo ello podría canalizarse a través de la compra por parte de Mecachrome –fabricante del motor Supertec– de la cuota de nuevo en poder de Gabriele Rumi, presidente de Minardi, tras la retirada de PSN, que ha pasado a Prost. *Ver 'Spanish Connection' en página 70.*

IN FRAGANTI: MIKA Y BORIS



Estamos en 2029. Mika Häkkinen y el legendario tenista Boris Becker juegan a golf. Extraño, pero es un anuncio de Mercedes sobre la garantía de 30 años en sus coches.

Más que palabras

Leer entre líneas el lenguaje de las relaciones públicas



Comentarios de Jenson Button sobre el programa de preparación de pretemporada de Benetton en Lanzarote
"Lo pasé fantástico". **[Mentirijilla. Era el 'cénit' de la temporada baja, de modo que Jenson no encontró chicas para ligar]**
"Estaba algo inquieto por la intensidad del programa, con cuatro actividades diarias, incluidas dos horas y media de bicicleta cuesta arriba". **[Traducción: Estaba totalmente reventado. Todo lo que quería era meterme en la cama –verás, me pasé un poco en Navidad–. Ya sabes qué pasa cuando te compras una mansión de estilo colonial en Surrey]**
"Teníamos un equipo muy bueno allí y nos divertimos mucho además de trabajar de firme". **[2000 fue un aperitivo –desde luego, Flavio no es pan comido]**

Discurso de Jaguar sobre su reorganización en RR.PP.
"Hemos efectuado estos cambios para mejorar y coordinar las operaciones de cara a ofrecer un mejor servicio a los medios". **[Traducción: Vale, admitido, 2000 fue fatal en cuanto a presentar la imagen de Jaguar. Lo hicimos a la BAR. Ahora vamos a hacerlo 'a la McLaren', o sea, no decir más que tonterías interminables]**

Juan Pablo Montoya en Jerez
"No deja de impresionarme el modo diligente de hacer las cosas del equipo BMW.WilliamsF1 y, como siempre, espero que llegue otro día de tests". **[JPM mata dos pájaros de un tiro. Uno, el comentario 'diligente' para complacer a Frank y Pat. Dos, afirmar que se muere por probar para mantener a Ralf en alerta]**

NUMM SYNDICATION, LAT, ALLSPORT, ALAIN RICHAUD/BEST

UN FRENTE FRÍO PROVOCA CONDICIONES VARIABLES

Se aclara un invierno tormentoso

'Año nuevo, vida nueva', reza el dicho, y la F1 no va a ser diferente, sobre todo cuando se trata de técnicos.

El núcleo del personal técnico de Jordan ha dejado el equipo. El nuevo director técnico de Benetton Mike Gascoyne, que se fue a mediados de 2000, ha cazado al diseñador jefe Mark Smith, quien le ayudó a definir el EJ10 del pasado año, y al ingeniero de pista de Jarno Trulli, Dino Toso.

Para colmo, el ingeniero de pista de Heinz-Harald Frentzen, Sam Michael, ha pasado a Williams, donde sustituye a James Robinson como ingeniero jefe de operaciones.

¿La razón de todas estas salidas? Dinero. Jordan tiene fama de mal pagador y no puede competir con los sueldos ofrecidos por equipos con gran apoyo de fábrica. Se dice que Benetton-Renault, por ejemplo, ha doblado los salarios de los ex de Jordan.

La razón principal de la marcha de Michael fue no ser ascendido a raíz de la fuga de Gascoyne, pero también él va a ganar más en Williams.

"Cuando oyes esta clase de noticias, no puedes alegrarte", dijo Jarno Trulli. "En la segunda mitad de la pasada temporada, parecimos sufrir una crisis directiva, y el hecho de que varios miembros del equipo se hayan ido muestra un descontento fundamental".

La primera solución de Eddie ha sido fichar a David Brown, del equipo McLaren de F3000. Brown, ingeniero de Coulthard en 1996, es ahora ingeniero jefe, y también ingeniero de pista de Frentzen.

"Estoy satisfecho con lo que he encontrado aquí", dijo Brown. "Aún hay muy buenos elementos aquí y una buena base desde la que trabajar. Me alegra volver a la F1".

El diseñador prodigio de Arrows Eghbal Hamidy ya está listo para ir a Jordan, pero aún debe fijarse una fecha de liberación con el patrón de Arrows Tom Walkinshaw. El sustituto de Toso como ingeniero de Trulli es el ex de Sauber Gabriele Delli Colli.

Agítese antes de usar

	Dentro	Fuera
ARROWS	**Michael Ainsley-Cowlishaw** Director del equipo de carreras	**Steve Nielsen** Director del equipo de carreras **Eghbal Hamidy** Diseñador jefe (próximamente)
BAR	*Cambios mínimos –¿quizá todos sepan algo que desconocemos?*	**Rick Gorne** Director comercial
BENETTON	**Mike Gascoyne** –director técnico **Mark Smith** –diseñador jefe **Dino Toso** –ingeniero de pista	**Michael Ainsley-Cowlishaw** Jefe de mecánicos
FERRARI	**Anton Stipinovich** 'As electrónico'	**Tad Czapski** 'As electrónico'
JAGUAR	**Bobby Rahal** –director **Steve Nichols** –director técnico **Alex Varnarva** –por definir **Gerry Hughes** –por definir **Dave Williams** –electrónico	**Gary Anderson** –director técnico **Robin Gearing** –ingeniero de pista **Andy Le Fleming** –ingeniero de pista **Andy Rice** –electrónico **Dave Redding** –ingeniero jefe **Paul Stewart** –director
JORDAN	**David Brown** –ingeniero jefe **Eghbal Hamidy** –director técnico (próximamente) **Gabriele Delli Colli** –ingeniero de pista, Jarno Trulli	**Mike Gascoyne** –director técnico **Mark Smith** –diseñador jefe **Dino Toso** –ingeniero de pista **Sam Michael** –ingeniero de pista
McLAREN	**Dave Redding** Ingeniero jefe	**Steve Nichols** –proyectos futuros **Anton Stipinovich** –electrónico **Henri Durand** –aerodinamicista **David Brown** –jefe de F3000
MINARDI	*Bregando en todos los aspectos para alinearse en 2001. Lo de siempre.*	**Gabriele Pagliarini** Jefe de mecánicos **Jean-Francois Sinteff** Ingeniero de pista
PROST	**Henri Durand** –director técnico **Joan Villadelprat** –director general **Gabriele Pagliarini** –jefe de mecánicos **Jean-Francois Sinteff** –ingeniero de pista **Pedro Diniz** –nuevo accionista	**Eric Barbaroux** Proyectos especiales
SAUBER	*Eternos 'centrocampistas' que van a seguir siéndolo.*	**Gabriele Delli Colli** Ingeniero de pista
WILLIAMS	**Sam Michael** Ingeniero jefe de operaciones	
TOYOTA	**Ove Andersson** –jefe de equipo **André de Cortanze** –director técnico **Ange Pasquali** –director de equipo **Steve Nielsen** –por definir	


Hamidy: Eddie lo tendrá pronto.


La víctima de mayor nivel de Jaguar fue Gary Anderson...


... y Nichols quien le releva.


Gascoyne cambia la racanería irlandesa por el ardor latino.


Gorne: persigue 'otros intereses' tras perder interés en BAR.

Repostaje

▽ Espacio vital para Button

Según *Hello!*, Jenson Button se ha comprado una mansión de cinco dormitorios en Weybridge (abajo), la zona 'pija' de Surrey.

Jenson pudo adquirir una 'choza' de estilo colonial tras "ganar unos 1.100 millones de pesetas" en 2000. Por desgracia, *Sir* Cliff Richard va a ser uno de sus vecinos.



▽ Todo un premio... Hugo

Erja Häkkinen, la mujer de Mika, dio a luz un niño el lunes 11 de diciembre, que se llamará Hugo.

Como esta foto exclusiva muestra (abajo), Hugo es la viva imagen de su papá, quien se declaró "súper feliz" por la llegada del chiquillo.

F1 Racing espera con ilusión cerradas luchas en pista en la F1 a 20 años vista o así, entre Hugo y el hijo de Schumi, Mick.



Valió la pena

¿Recuerdan a Robert Selhi, quien invadió la pista en Hockenheim el año pasado? Bien, un tribunal francés ha decretado que reciba 2 millones de pesetas de Mercedes-Benz por despido improcedente.



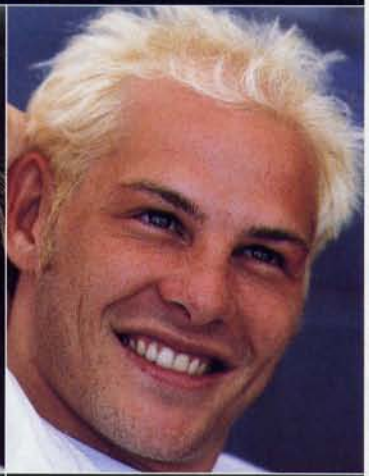
Ferrari tiene la Fórmula

Tantas ganas tiene Ferrari de mantener su racha ganadora (seamos realistas, no van a esperar otros veintitantos, ¿no?), que han decidido mandar a sus mecánicos del pitlane al gimnasio, para posibilitar pitstops más veloces. Está por ver si se incluye a Ross Brawn, Jean Todt y similares, pero al menos podemos elucubrar.

PARECIDO RAZONABLE Nº 10



Jacques Villeneuve
Juega con fuego en la pista



Jamie Oliver
Juega con fuego en la cocina

Sin Límite

Guía a la Fórmula 1 para gorrones

Bueno, sin carreras de F1 de las que hablar hasta marzo, te aburrirás como una ostra.
Sí, sólo hay presentaciones de coches estos días, como la del Jaguar R2 a la que fui hace poco.
¡Ja! Déjame adivinarlo: ¿fue otro autobombo en el que Jaguar pronosticó victorias en GPs y una tercera posición entre los constructores?
Pues no, esta vez no. Creo que por fin han aprendido a no 'hacerlo a la BAR', algo de lo que no fueron conscientes el año pasado. ¿Te acuerdas de esa visualmente ofensiva protuberancia de metal que adornó la cima de su motorhome en el pasado GP británico?



Jaguar R2: al descubierto, en serio.

Humm, eso fue bastante horrible, ¿verdad? ¿Ocurrió algo emocionante en la presentación?
No. Lo único fue que tuvimos que responder a la invitación antes de Navidad para dar tiempo a Jaguar de "terminar las acreditaciones necesarias para su acceso a nuestro Centro de Ingeniería de alta seguridad". En Coventry.
Suena más a *Expediente X* que F1.
Ojalá.
¿De modo que eso fue todo?
Aparte del anuncio del nuevo sponsor AT&T, gigante americano de telecomunicaciones, y de una reorganización interna de RR.PP., sí, eso fue todo. Fue de lo más formal, eso sí, conducido por el colaborador de *F1 Racing* James Allen –elegantísimo en su traje nuevo.
Sí, he oído hablar de él; parece que va a ser el próximo Murray Walker [comentarista de TV].
Es posible, desde luego, aunque creo que preferiría ser conocido por méritos propios –nada de tonterías tipo 'El Próximo *Muddy Talker* [Turbio Hablador]'.
¿Y James 'Alien' [el Extraño]?
¿Puedo empezar a reírme?

ILUSTRACIÓN DE GRAHAM HUMPHREYS; ARCHIVO LAT; MAXPPP; REX FEATURES

TAL COMO ERAN

Michael Schumacher: juego de niños

Ésta es una de las primeras fotos que documenta la prolífica carrera del *wunderkind*. Como pez en el agua.

"Pequeño pero veloz" es el titular de este recorte de periódico (dcha.), el primer apunte de la carrera de Michael Schumacher.

Estamos en 1973 y con sólo *cuatro* años Michael ya tiene público en esta pista de karting en Horrem, Alemania.

A la izquierda está Gerhard Gollnast, jefe del circuito Rennsportfreunde Graf Berghe von Trips. A la derecha está el padre de Michael, Rolf, velando, casi literalmente, por su futuro.

El recorte dice: "Posiblemente el piloto alemán de karts más joven vive en Niederaußem. Su nombre es Michael Schumacher y tiene cuatro años. El pequeño piloto es miembro [del club de karting propietario del circuito] desde hace más o menos cuatro semanas, junto con su padre.

"La velocidad máxima de su artefacto casero es de 45 km/h. El vehículo se construyó a partir de un coche de pedales y el motor de un pequeño ciclomotor. Una lata oficia de depósito de gasolina".

O como una humilde lombriz se transformó en una deslumbrante mariposa.

• ***Especial Schumacher desde la página 32*** ▶



Michael – klein, aber schnell

sz. Horrem. Der wahrscheinlich jüngste Kart-Fahrer der Bundesrepublik wohnt in Niederaußem. Er heißt Michael Schumacher und ist vier Jahre alt. Der kleine Flitzer gehört zusammen mit seinem Vater seit etwa vier Wochen dem Kart-Club „Rennsportfreunde Graf Berghe von Trips" an. Auch an diesem Wochenende drehte Michael auf der Horremer Kart-Bahn wieder seine Runden. Die Spitzengeschwindigkeit des „selbstgezimmerten" Untersatzes beträgt immerhin 45 Stundenkilometer. Das Fahrzeug wurde aus einem Kett-Car und dem Motor eines Mofas zusammengebaut. Eine Büchse dient als Tank. Gerhard Gollnast (links im Bild) freut sich über das jüngste Mitglied seines rund 80 Mann starken Vereins, dem allein etwa 50 aktive Kart-Fahrer angehören.

ZEITGEIST MEDIA

Steve Nichols

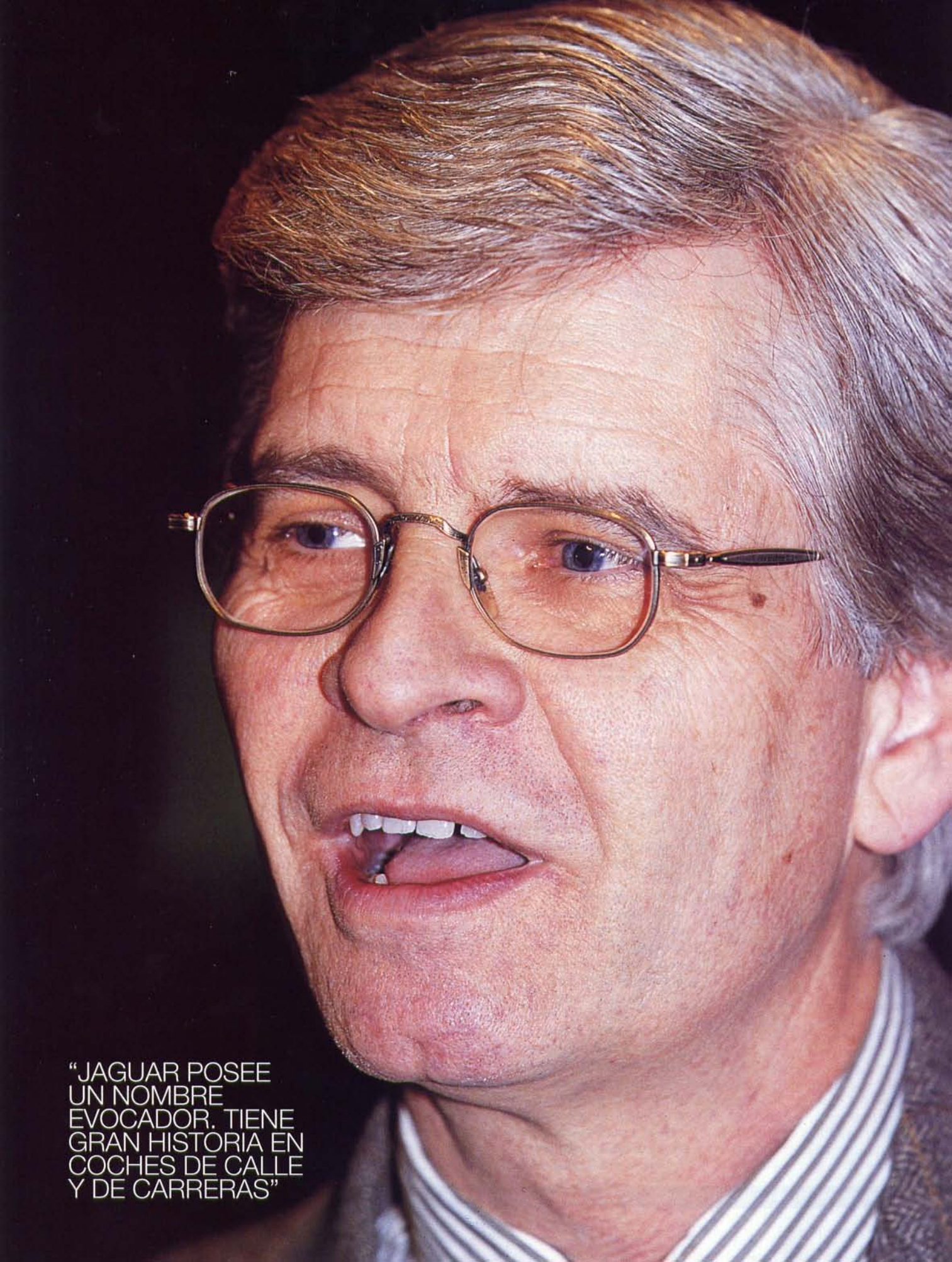
El nuevo director técnico de Jaguar ya está inmerso en proyectos de futuro para el Gato.

¿Qué significa para Vd. ser fichado como director técnico de Jaguar?
Puede ser la época más apasionante de mi carrera. Jaguar posee un nombre evocador, que vale casi lo que Ferrari. Tiene una gran historia en coches de calle y de carreras, y contamos con un gran apoyo, grandes recursos y gente de talento.
¿Buscaba activamente otro empleo cuando se le presentó este trabajo?
Bobby [Rahal, jefe de Jaguar] me llamó hacia Suzuka. No intentaba exactamente dejar McLaren, pero había llegado a un punto en que estaba abierto a considerar algo más.
¿Cuál es su estilo directivo?
Me gusta animar a la gente a hacerlo bien y crear un ambiente en que la gente esté contenta y se respeten unos a otros. Técnicamente, la F1 está más allá del alcance de una persona. Aún hace falta un líder, un capitán, pero también un equipo trabajando bajo él.
¿Qué campo es su especialidad?
Todo. Mi trabajo es poner en perspectiva todos los elementos e intentar reunir un equipo de expertos en los campos clave –aerodinámica, suspensión, cambio, dinámica del vehículo, etc. Tengo que saber bastante sobre todos esos temas para poder ponerlo todo en su sitio y realizar los compromisos adecuados. Llego a un punto en que me siento como un idiota todo el día, porque siempre estoy hablando con tipos que saben más de su especialidad que yo.
¿A qué punto está Jaguar de ser el próximo McLaren o Ferrari?
Aunque tenemos muy buen presupuesto, recursos e instalaciones, McLaren y Ferrari aún están por delante en estos terrenos y queda mucho camino para alcanzarles. Estamos invirtiendo en un nuevo túnel de viento e instalaciones, y gastando mucho dinero en nuevo personal, pero no podemos subestimar la dificultad de atrapar a McLaren y Ferrari.
¿Qué espera de 2001?
Espero que seamos capaces de competir enérgicamente con los equipos de mitad del grupo. Si pudiéramos estar en cabeza de ese grupo, sería un logro significativo. El R1 tenía algunos problemas específicos, que el equipo identificó y solventó, de modo que el R2 supone un importante avance. Lo que no sabemos es cuánto han progresado los otros equipos, pero eso se averiguará en los próximos meses.
¿Tiene algún punto débil el R2?
No es mi coche, pero puedo ver dónde podemos mejorarlo. Lo primero, sin embargo, es preparar el coche y el equipo para Melbourne –luego empezaremos a desarrollarlo. Después, la siguiente tarea será acumular conocimientos que podamos aplicar al R3 del año 2002.
¿Quién diseñará el R3?
El actual equipo de diseño, dirigido por mí. John Russell será diseñador jefe y Mark Handford jefe de aerodinámica. También habrá mucha otra gente trabajando en diseño.
¿Necesita Jaguar recuperar la moral?
Sí, pero mucho ya ha sido hecho. En diciembre, Bobby llegó con una batuta inflexible y, supongo, a lo mejor hubo algo de consternación por entonces, pero la opinión que recibo ahora es que todos son optimistas.
¿Qué opina del control de tracción?
No me gusta el control de tracción, desde un punto de vista puramente deportivo. El control del acelerador debería depender del piloto, así que esperaba que fuera posible para la FIA controlarlo suficientemente. No estamos especialmente bien situados en su desarrollo porque es algo de lo que no hemos tenido que ocuparnos por mucho tiempo. Pero hay tiempo para trabajar en ello entre ahora y España [su reintroducción efectiva].
¿Qué opina de Eddie Irvine?
He trabajado con grandes pilotos. Ya trabajé con Eddie durante un año en Jordan y me causa muy buena impresión. Es probable que se le subestime porque es una muy poco común persona pública, que no le honra. Trabaja mucho, es sumamente inteligente –lo que es muy importante en un piloto– está consagrado al equipo y quiere que triunfe, lo cual desentona con su imagen.
¿Pero es realmente un número uno?
Eddie es un número uno en nuestro equipo. Posee más potencial del que aparenta. Lo hizo muy bien frente a Michael Schumacher en Ferrari, un equipo que históricamente se concentra en su número uno, que era Michael. No veo muchos otros que pondría en el lugar de Eddie; es instintivamente rápido.
¿Qué hay del ascendido Luciano Burti?
No sé mucho de él. Lo hizo muy bien en F3, pero necesita más experiencia en F1. Es un buen chico y haremos cuanto podamos por ayudarle.
Vd. también corre. ¿Le ayuda eso?
Corro con un Dallara de 1994 en el campeonato ARP F3 y está claro que estoy lejísimos del nivel de un piloto de F1, pero ello me da una estimación del trabajo que hacen. Supongo que estoy más dispuesto hacia los pilotos –me gustan–. Son buenos chicos.



Eddie Irvine (dcha.) sigue siendo una elección polémica como jefe de filas de Jaguar, pero bajo su fachada extravagante hay determinación por salir del pozo. Luciano Burti, probador Jaguar en 2000, supone una incógnita.

CLIVE ROSE/LAT; MARTYN ELFORD/LAT



"JAGUAR POSEE UN NOMBRE EVOCADOR. TIENE GRAN HISTORIA EN COCHES DE CALLE Y DE CARRERAS"



ARCHIVO LAT

John Surtees en Watkins Glen 64.

Dudas, dudas...

Ya van 22 números, ¡y parece que fue ayer cuando compré mi primera revista, allá por febrero del 99!

Enhorabuena por vuestro trabajo y espero que me ayudéis a resolver algunas dudas:

1) ¿Hay probabilidad de que dentro de poco vuelvan los slicks?

2) ¿Es verdad que la FIA sólo permite 12 escuderías? (Si es así, ¿qué ocurre con la rumoreada vuelta de Lotus?).

3) Por mi edad, no sé nada de la Carrera de Campeones, ¿me podríais facilitar las ediciones y vencedores de esta prueba? ¿Se volverá a disputar?

4) ¿Cumplió Enzo Ferrari su amenaza de pintar los Ferrari de azul y blanco tras su conflicto con la CSI en 1964?

PEDRO VALERO LÓPEZ
BENIEL (MURCIA)

Respuesta: *1) Haberla, hayla... pero Max parece decidido a insistir por esta vía. 2) Es cierto; se trata de un estatuto del Pacto de la Concordia. Véase la página 92 de este mismo número para leer 'la última' sobre la traída y llevada vuelta de Lotus. 3) La Carrera de Campeones era una de tantas pruebas de F1 no puntuables organizadas en los 60 y 70, cuando el menor número de GPs puntuables, el escaso volumen de tests y compromisos con sponsors, y el asequible 'caché' de las estrellas de entonces así lo permitía. La* Race of Champions *tuvo lugar en Brands Hatch entre 1965 (vencedor Mike Spence) y 1979 (Gilles Villeneuve) –salvo en 1966 y 1978– con una última edición en 1983 (Keke Rosberg). Hoy día, por todo lo anterior, no es posible que tales pruebas se recuperen. 4) La cumplió. Adjuntamos foto como prueba inequívoca.*

El Club McLaren

Leyendo la revista *F1 Racing* del mes de junio de 2000, he visto la dirección del 'The Official World Club' de Ferrari, y me interesaría saber si McLaren tiene club oficial de F1.

En caso afirmativo, ¿podrían decirme cómo hacerme socia? Y también si puedo serlo siendo menor de edad.

GLORIA CRESPO VALLE
MURIEDAS DE CAMARGO
(CANTABRIA)

Respuesta: *Puedes acceder al Club oficial McLaren F1 a través de la web* www.mclaren.com. *Abonarse al 'Team McLaren' cuesta 69 libras (casi veinte mil 'pelas'), con múltiples privilegios que preferimos averigües por tu cuenta. No hemos observado restricciones de edad.*

Senna vs. Schumi 2

Como bien decía nuestro querido señor Del Arco en vuestro último número, es sumamente difícil elegir al mejor piloto de la historia de la F1 o, en su defecto, hacer comparaciones entre dos pilotos brillantes.

Si nos referimos al asunto 'Senna vs. Schumacher', nos encontramos con el mismo problema.

Creo que les sobran elementos que a ambos les hacen entrar en el 'Valhalla' de grandes pilotos de F1. Pero no creo que se pueda decir que uno de ellos sea mejor que el otro.

Por ejemplo: Senna fue, entre otras cosas, capaz de ganar en una prueba en la que todos los participantes llevaban las mismas máquinas, turismos Mercedes 190E 2.3-16. Ésta carrera [de 1984] era de pilotos campeones de F1, él pudo participar y ganó a los mejores pilotos que había en el momento, además de a unas cuantas glorias del pasado que condujeron en ese evento, en el circuito de Nürburgring y con lluvia. Ese día Lauda comentó a Enzo Ferrari que debía contratar a Senna como fuese, y lo dijo ni más ni menos que el señor Niki. Contemos con sus geniales 65 pole positions, su espíritu combativo y ese misticismo con el que explicaba sus sensaciones dentro del coche y que le convirtió en el centro de atención de todo el mundo.

Por otro lado, Schumacher, en su debut en F1, nada más llegar al circuito de Spa, con el famoso Jordan de color verde y publicidad de 7Up, sólo necesitó darse una vuelta en una moto plegable para memorizarlo y ser capaz, tras unas vueltas, de menguar sus tiempos segundo a segundo hasta ridiculizar a su compañero. Schumacher en 1995 fue el bicampeón más joven de la historia. En su primera temporada en la *scuderia* del 'Potro Rampante' consiguió más puntos que todos los pilotos que condujeron los coches rojos en los anteriores 4 años. Contemos con su frialdad y capacidad de trabajo y tenemos a otro de los grandes.

Yo creo que están a la par. Si tuviera que elegir a uno (siendo mi piloto preferido Schumacher), tendría que ser Senna, y por una razón simple, los pilotos con los que se enfrentó. Schumacher es el único superclase actualmente en parrilla; en cambio, Senna tuvo que luchar con auténticos campeones.

Al fin y al cabo, sólo es una opinión. Al final, la tecnología desaparece, y lo que cuenta son las lágrimas, el sudor y el sacrificio.

SAMER SUBH, E-MAIL

FE DE ERRORES

En *F1 Racing* N.22, página 22, se habla de que "el nuevo motor Renault podría no usar cigüeñal..." cuando debía referirse a los árboles de levas.

En el mismo número, página 56, el lector Gerard Farré nos hace notar que la foto corresponde a Monza 1996, no 1998.

En *F1 Racing* N.23, página 21, la foto que debería ser de Fernando Alonso es en realidad de Bruno Junqueira, el *otro* vencedor de Spa.

En el mismo número, página 81, el año del Ferrari 312 T5 es 1980, tal como se cita correctamente en el texto principal, no 1981.

PODÉIS ENVIAR VUESTRAS CARTAS POR CORREO: *F1 RACING*, C/MESTRE NICOLAU Nº23 ENTLO. 08021 BARCELONA; FAX: 93 414 45 34; O CORREO ELECTRÓNICO: F1RACING@FREEWAY-ESP.COM


Marlboro
TOMMY
HILFIGER

Especial Schumi 41 páginas

¿Preparados? Empecemos

Érase una vez un chico llamado Michael. Procedía de una familia corriente, y su infancia transcurría normalmente. Hasta que, un día, su padre le construyó un kart. Y entonces algo muy extraño ocurrió. Michael subió a bordo, arrancó y partió. Y fue veloz. De hecho, para orgulloso asombro de su papá, fue extraordinaria, estupenda, prodigiosa y estrafalariamente veloz. El resto, como sabéis, es historia.

Veintitantos años después, Michael es el mayor piloto de F1 de su generación –de toda la historia del deporte, dirían algunos–. El pasado año, ganó su tercer título de pilotos. He aquí primorosos detalles del personaje.

Contenido

8 Parade Especial Schumi
Las fotos
34 Diagnóstico precoz
El ascenso
40 Yo soy ése
La entrevista
50 ¿Bueno, malo o sólo feo?
El hombre
56 Fuera de los límites
El pilotaje



Diagnóstico precoz

Nos referimos a Michael Schumacher como un talento 'natural', pero el alemán ha tenido que trabajar –y *mucho*– para llegar donde está.

Texto de Tom Clarkson

De dónde vino este coloso? Michael Schumacher es el más famoso y rico piloto de carreras de la historia, pero, si los dados hubieran caído de otro modo, ¿podría haberse convertido en canciller de Alemania? Cabe imaginárselo como uno de esos chicos que en el colegio saca las mejores notas en cada asignatura y lo gana todo en deportes.

Pero Michael no era un genio escolar, y tampoco un campeón de atletismo en ciernes. Sus notas primitivas indican que era muy bueno, pero no sobresaliente. Su auténtico potencial sólo emergió después de que hubo ascendido varios peldaños de la escalera del automovilismo.

De acuerdo, ningún piloto pone el mundo patas arriba en su primera carrera de karts importante; todos tienen que trabajar en ello. Pero él pareció salir de ►



ZEITGEIST MEDIA



A los 17 años, Michael Schumacher era considerado un 'buen' kartista, pero nada en esa fase le delataba como futura estrella de la F1.

EL ASCENSO

un punto de partida más bajo de lo que cabría esperar en un hombre que llegó a alcanzar semejante grandeza al volante.

Sus padres le regalaron un kart a los cuatro años, pero no se quedó prendado en el acto. Sólo empezó a tomárselo realmente en serio cuando se dio cuenta de que no era lo bastante bueno como futbolista. Y para progresar en karting tuvo que practicar de firme, forjando una tenacidad innata que le distingue incluso hoy. No se rinde ante nadie.

Una vez hubo orientado su atención a las carreras, la vida de Michael se centró en ir más rápido. No sólo rodaba en su pista local de Kerpen bajo la lluvia, cuando otros niños preferían quedarse en casa, sino que practicó equitación para afilar su equilibrio y tacto; equilibrio de pie en los estribos y tacto a las riendas.

Nunca podía haberse imaginado lo bueno que se haría en este *hobby* y, mientras el polvo se deposita en su tercer título mundial, está a dos dedos de ganar más carreras que ningún otro piloto en la historia de la F1. Sólo ocho primeros más le harán sobrepasar el récord imbatido de 51 victorias de Alain Prost.

> 'UNA TENACIDAD INNATA LE DISTINGUE HASTA HOY. NO SE RINDE ANTE NADIE'

Michael afirma que no fue hasta que se convirtió en piloto de sport-prototipos Mercedes en 1990 –apenas 18 meses antes de su debut en F1 en Spa 91– que decidió ser piloto profesional. Tal indecisión –es difícil creerlo ahora, lo sé– venía de no ser el mejor.

De la parrilla actual de F1, sus 'iguales' eran Heinz-Harald Frentzen, Mika Häkkinen y Mika Salo, cada uno de los cuales le batió en más de una ocasión. La más absoluta de estas palizas llegó en el Campeonato de Europa de F-Ford 1988, en el que Salo sumó 30 puntos más que Michael y se llevó el título.

"Tuvimos algunas luchas muy cerradas en ese campeonato", dice Salo. "Íbamos rueda a rueda, ¡y gran parte de los chicos quería darme un puñetazo después de cada carrera por ser demasiado duro! Pero Michael siempre fue muy cordial; aparecía, me daba la mano y decía 'buena carrera' o algo así. Siempre".

Ahora es otra historia, claro. Desde que llegaron a la F1, Salo y Frentzen se han estancado, mientras Michael ha estado cada vez más fuerte. Salo aún tiene que ganar una carrera, y no pocas veces Frentzen es aventajado por su compañero en Jordan, Jarno Trulli. Sólo Häkkinen recoge aún el guante de Michael, como hizo en F3 en 1990, cuando le venció en Hockenheim y en la primera manga de Macao. Mika todavía es considerado el más veloz de los dos en una vuelta de calificación, pero Michael mantiene la ventaja en distancia de carrera.

Karl Wendlinger (en F3), Allan McNish (karting) y Michael Bartels (F3) han eclipsado a veces al *wunderkind*, sobre todo Wendlinger. Karl le birló el alemán de F3 de 1989 por un punto, pero la carrera en F1 del austriaco acabó realmente con un accidente en la chicane de Mónaco en 1994 que le dejó en coma. Pon a cualquiera de estos pilotos en un coche idéntico al de Michael hoy y serían más lentos –hecho–. Es un piloto mucho mejor ahora que hace 10 años, en gran parte debido a la confianza que ha ganado del éxito, nacida de tres importantes fases de su carrera.

Primera parte: karting. La escuela primaria de todas las futuras estrellas de la F1, donde aprendió no sólo cómo pilotar sino cómo competir.

"Nunca fue un brillante kartista", dice Elmar Hoffman, oficial del campeonato alemán de karting. "Era muy bueno, pero no tanto como para decir que llegaría F1. Ahora sabemos que pilotos que no son muy buenos en karts pueden ser muy buenos en monoplazas".

A diferencia de muchos otros jóvenes, cada kilómetro era importante para



Schumi y Frentzen (tercero y cuarto desde la izda.) acabaron empatados en el alemán de F3 de 1989. Ahora son polos opuestos.

WOLFGANG GROTH/ASA; THIL/ATP; WOLFGANG GROTH/ASA

Michael, y empezó a desarrollar su hoy fenomenal cerebro competitivo. Cuanto más fácil se tornó el pilotaje, más pudo compartimentar su profesión y dejar espacio para absorber otra información. Puede no haber sido el kartista más rápido, pero siempre corrió bien. Las cosas sucedían a cámara lenta para él, de modo que tenía tiempo para ver dónde estaban sus rivales en pista.

Segunda parte: Willi Weber. Le conoció en otoño de 1988, cuando Willi, jefe del equipo WTS, le pidió probar uno de sus F3 en Nürburgring. Tanto le impresionó, que Willi le fichó para el año siguiente y también acordó financiar su temporada a cambio de un contrato como manager.

"Desde el primer momento en que tuve a Michael en el coche supe que era algo especial", dice Weber. "Sencillamente, había algo en su manera de pilotar que me gustó. Entonces supe que le quería".

Fue con Willi que Michael aprendió sobre lealtad. Hoy siguen trabajando juntos, de modo que no sorprende que Michael haya pilotado sólo para dos equipos de F1 (debut con Jordan aparte) en nueve temporadas y media.

'FUE CON WILLI QUE MICHAEL APRENDIÓ SOBRE LEALTAD. AÚN SIGUEN JUNTOS'

"Ahí es donde creo que Michael nos ganó terreno al resto", dice Salo. "Quedarse con el mismo equipo le puso en situación de ganar muy pronto en F1 y por eso su confianza se fortaleció. Yo me encontré saltando de equipo a equipo, sin dinero y sin ganar, y así es difícil recobrarse alguna vez, aunque espero poder hacerlo ahora con Toyota".

Fue con Willi que la carrera de Michael pasó del amateurismo de padre e hijo a un planteamiento profesional. Willi se ocupó de sus contratos y negociaciones con sponsors, dejando el pilotaje como la única anotación en la agenda de Michael.

Tercera parte: Mercedes. Tras su primer año en F3 en 1989, el gigante alemán decidió incluirle en un equipo junior que había formado para adiestrar jóvenes pilotos de cara al Campeonato del Mundo de Sport-Prototipos. Michael fue uno del trío llamado a filas y compaginó un segundo año triunfal en F3 con un limitado programa de resistencia, antes de comprometerse a seguir todo el campeonato en 1991.

Su primer test con Mercedes fue en otoño de 1989 en Paul Ricard, junto a Frentzen y Wendlinger, pero él *no* fue el hombre a seguir. Frentzen resultó ser quien impresionó al personal.

"Ir rápido pareció ser más fácil para Heinz-Harald", recuerda el piloto habitual



(Izda./abajo) Humillado por Häkkinen en F3 en Hockenheim, 1990. Mika fue una amenaza constante para el alemán.

Jochen Mass, que asistió al test para marcarles un tiempo de referencia. "Probablemente fue más fácil para Heinz-Harald que para los otros".

El propio equipo también se extasió ante Frentzen. "Fue veloz en seguida", dice el director de equipo Max Welti. "Tanto si había dormido como si no, si estaba de buen o mal humor –se subía al coche y… 'bang'–. Michael, por otra parte, tenía que conocer el coche".

Schumacher acabó el segundo más rápido, haciendo trompos repetidas veces y mordiendo los pianos más que los otros para lograr el tiempo. Su capacidad en un coche potente aún no igualaba su deseo de ser rápido, y esto, por encima de todo, es lo que aprendió con Mercedes. Cuando Frentzen dio la espalda a los sport-prototipo a favor de la F3000, Michael se convirtió en el junior número uno, y le catapultaron hacia la ►





Willi Weber (abajo dcha.) gestionó el éxito de su piloto en F3 antes de llevarle a la F1 con Jordan en Spa en 1991 (arriba).

F1, pagándole finalmente 70 millones de pesetas en patrocinio para su primera carrera con Jordan.

"Aprendí a correr en karting", dice Michael, "pero creo que aprendí otro tanto con Mercedes acerca de las necesidades de un equipo y cómo pilotar coches potentes. Esa época fue una formación muy importante para mí".

Weber y Mercedes también le inculcaron lo esencial que era pilotar en buen estado físico, no sólo en buen estado aeróbico. Hasta entonces, había estado desarrollando los músculos equivocados, y se cansaba rápidamente durante un turno de dos horas en resistencia. No por mucho tiempo. Con la ayuda de un entrenador profesional, en vez de contar con su padre, Rolf, se convirtió en el piloto más en forma de su generación.

"Recuerdo Macao 89", dice Julian Bailey, coetáneo en F3. "Acabada la sesión oficial, volvimos todos al hotel para relajarnos cuando Michael se fue a jugar a tenis. Todos nos preguntamos por qué lo hacía. Era el que estaba más en forma y es el que está más en forma ahora, en F1".

Esta historia refleja lo bien que Michael ha aprendido su oficio. Era el consumado profesional antes de sentarse en un F1, lo que le permitió estar a la altura de las circunstancias en Spa 91. Había maximizado sus oportunidades, mientras los otros no las habían aprovechado.

Michael Schumacher es la prueba de que el trabajo duro da buenos resultados y, mientras se machaca en un gimnasio noruego de cara a la temporada 2001, no dejará de recordárselo. Cuando ya no valga la pena, se detendrá. Todavía no, sin embargo.

PASCAL ROLDEAU/ALLSPORT, ARCHIVO LAT

El secreto de su éxito

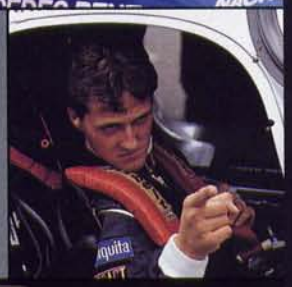
Llevó su tiempo, pero cuando el gusanillo de las carreras le picó, no hubo marcha atrás.

3 enero 1969 Michael nace en la ciudad de Hürth-Hermühlheim, cerca de Colonia. Los Schumacher son una familia de clase media; su padre era contratista.
3 enero 1973 Sus padres Rolf y Elisabeth le regalan su primer kart el día de su cumpleaños. Monta un motor de moto y aprende a pilotarlo en su pista local de karts en las afueras de Kerpen.
'75-80 Pilotar no es aún su único interés. Muestra gran afición por el fútbol y el judo.
30 junio 1975 Nace su hermano pequeño Ralf.
'80 Michael se concentra de verdad en el karting y es espectador en los Campeonatos del Mundo de Karting, donde corre su futuro rival Ayrton Senna.
'84 Gana su primer título importante de karting, el Campeonato de Alemania Junior.
'85 Gana el Campeonato de Alemania Junior y es segundo en el Campeonato del Mundo Junior.
'86 Tercero en el Campeonato de Alemania Senior; segundo en el Campeonato de Europa, Zona Norte; y tercero en las Finales del Campeonato de Europa.
'87 Gana el Campeonato de Alemania Senior; segundo en el Campeonato de Europa, Zona Norte; gana las Finales del europeo y es segundo en el GP de Karting de Suráfrica.
'88 Campeón de Fórmula Koenig, ganando nueve de 10 pruebas. Acaba segundo tras Mika Salo en el europeo de Fórmula Ford 1600, a 30 puntos del finlandés.
'89 Disputa el Campeonato de Alemania de Fórmula 3 con el equipo WTS de Willi Weber. Acaba segundo *ex aequo* con Heinz-Harald Frentzen, ambos por detrás del campeón Karl Wendlinger.
'90 Junto con Frentzen y Wendlinger, forma parte del equipo junior Mercedes en el Campeonato del Mundo de Sport-Prototipo. Disputa cuatro pruebas, logrando dos segundas plazas y una victoria, en Mexico, siempre con Jochen Mass. También disputa una prueba del DTM [campeonato alemán de turismos] con Mercedes y gana abrumadoramente el alemán de F3, superando a Otto Rensing por 31 puntos. Vence a Mika Häkkinen en el GP de Macao de F3 tras un choque entre los dos –Michael pudo continuar– en la final.
'91 Sigue en el equipo junior Mercedes de sport-prototipo con Wendlinger como compañero. El C291 era muy poco fiable y abandonan en cinco carreras de ocho, pero ganan la última en Autopolis, Japón. A finales de julio, Michael disputa una carrera del japonés de F3000 en Sugo, acabando segundo, y un mes más tarde efectúa su debut en F1 con el equipo Jordan. El resto, como se suele decir, es historia.





(Izda.) Una dinastía de F1 en ciernes: Michael con su hermano Ralf en 1977; (abajo) Schumi Sr. sacó punta a su pericia en monoplazas con dos años en el alemán de Fórmula 3.



En la diversidad está la fuerza: Mercedes alineó a su nuevo joven prodigio en el Mundial de Sport-Prototipo (dcha. e inferior) y en el DTM (abajo) antes de colocarle en F1.





ZEITGEIST MEDIA; JÖRG WEISSMANN/ASA; WOLFGANG GROTH/ASA; RECK/ATP; SIMON BRUIT/ALLSPORT

Yo soy ése

El tricampeón mundial se confiesa. En una exclusiva de *F1 Racing*, regalamos a Michael Schumacher su propio 'Gran Libro Rojo'.

Texto de Stéphane Samson; **fotografías de** Darren Heath

Dijo que sería puntual, y lo es. Relajado, Michael Schumacher cruza la puerta de cristal del lugar convenido y saluda al pequeño grupo de personas presentes. Su mujer, Corinna, está sentada un par de metros más allá. Él le dirige un guiño de complicidad.

"¿Cuándo empezamos?", pregunta, mostrándose dispuesto. Nuestro fotógrafo, Darren Heath, expone la foto que desea. El campeón 2000 escucha, luego adopta una postura –índice en la barbilla, media sonrisa, ojos chispeantes. Es algo forzada, y detrás de la espalda del fotógrafo Corinna pone cara de desagrado. Al instante, Michael se vuelve más natural y ríe libremente mientras resplandece el flash. Acabamos de vislumbrar al auténtico Schumacher.

Nuestro regalo navideño en *F1 Racing* fue cerrar esta entrevista exclusiva con el tricampeón alemán. Pero ¿cómo sacar lo máximo de una oportunidad excepcional? Podíamos molestarle con preguntas incómodas, que a buen seguro no nos habrían llevado a ninguna parte, o podíamos pasar a tientas sobre trivialidades, que no habrían satisfecho a nadie. En cambio, decidimos pasarle la pelota a Michael, mostrándole una serie de fotografías de momentos clave de su vida sobre los que era libre de decir lo que le pasara por la cabeza. Dependería de él lanzar buenas peroratas o ser poco servicial, cauto o abierto. Las recogimos en un 'Gran Libro Rojo' y le pedimo que pasara las páginas con nosotros.

He aquí el resultado. Disfrutadlo. ▶


Marlboro

LA ENTREVISTA



El número uno

"¡Hace tanto tiempo!", exclama Michael Schumacher espontáneamente al ver dicha cifra luciendo orgullosa en medio de la página. "Llevé ese número en 1996 en mi primer Ferrari. Era campeón del mundo y venía de Benetton. Y aún recuerdo algunos comentarios que se suscitaron por entonces. Pero ahora es el genuino número uno el que vamos a pegar en un coche rojo. Un sueño hecho realidad. No hay palabras para describir qué se siente al alcanzar una meta por la que has dado tanto. Nervios, alivio, alegría. Nada de eso, sin embargo, puede hacer entender realmente la emoción que te embarga cuando te das cuenta de que ya está, eres el campeón. ¡Mi vocabulario no es lo bastante amplio!".

Muchos lumbreras de la F1 creen que el número uno será lucido la próxima temporada por el mejor piloto del mundo. ¿Está Michael de acuerdo?

Frunce los labios, pero al final reconoce que sí. "Supongo que ahora puedo decirlo", sonríe. "Sé que a lo mejor suena algo extraño, o pretencioso. Pero, por otra parte, siempre me digo a mí mismo que, en algún lugar, hay alguien mucho más talentoso que yo que nunca ha tenido la ocasión de demostrarlo". Michael está listo, dice, para el día en que tal persona aparezca en el paddock. "Sé que ocurrirá. Es algo inevitable y estoy mentalmente preparado".

"LAS PALABRAS NO PUEDEN DESCRIBIR QUÉ SIENTES CUANDO ERES CAMPEÓN"

Nuestro Samson atiende las confesiones del tricampeón.





Los *tifosi* de Monza

"Mil novecientos noventa y seis, 1998 y 2000", Michael enumera como si de un código secreto se tratara. "Monza, y mis triunfos allí. La gente en Monza es genial".

Hace una pausa. Parece no encontrar las palabras. Juan Manuel Fangio solía decir que una victoria en Monza valía lo que dos en cualquier otra parte. "Es verdad", dice Michael. "Es como Mónaco. Pero en Monza es importante principalmente por la identidad nacional de Ferrari".

¿Tiene el apoyo de las gradas allí algo que ver con su rendimiento? "Cuando pilotas, estás solo y no puedes permitirte prestar atención al público. ¡Podría ser peligroso!", contesta. "Pero, fuera del coche, reparas en cuánta gente ha venido sólo por verte, lo locos que andan por Ferrari y las carreras. Te mantiene presionado, motivado por alcanzar lo que realmente deseas. Incluso al entrenar, a veces pienso en todos los *tifosi*. Ello me da fuerza. Es un estímulo extra".

¿Y la cruz de la moneda? "Siempre estás expuesto. La gente siempre te mira. La presión es enorme. Todo el mundo quiere un poco de mí –a veces su pasión lleva a alguno demasiado lejos".



El fútbol

"¡Fútbol! Una de mis pasiones. Pero me inquieta más jugar que pilotar un F1. Puede que suene raro, pero es porque no puedo hacerlo con la misma destreza. Cuando juego a fútbol, tengo visión de túnel y, por desgracia, el juego requiere más conocimiento. Para rendir en cualquier deporte tienes que ser capaz de ver a tu alrededor, de pensar en estrategias –no tengo la aptitud de hacer eso en fútbol–. Cuando me llega el balón, sólo lo veo a él, y no al jugador que hay a mi lado. ¡Es un problema, la verdad!".

Sonríe, se entusiasma, habla con las manos. Parece que hemos dado en el clavo. Pese a su pierna rota en 1999, aún se rinde a la tentación de jugar. "Me encanta el fútbol", dice. "Y es un buen entrenamiento físico". La modestia le impide mencionar que gran parte del dinero que obtiene de los partidos benéficos va a la Unesco, rama de la ONU para los campos de la educación, la ciencia y la cultura, de la que es embajador.





El Fiat 500

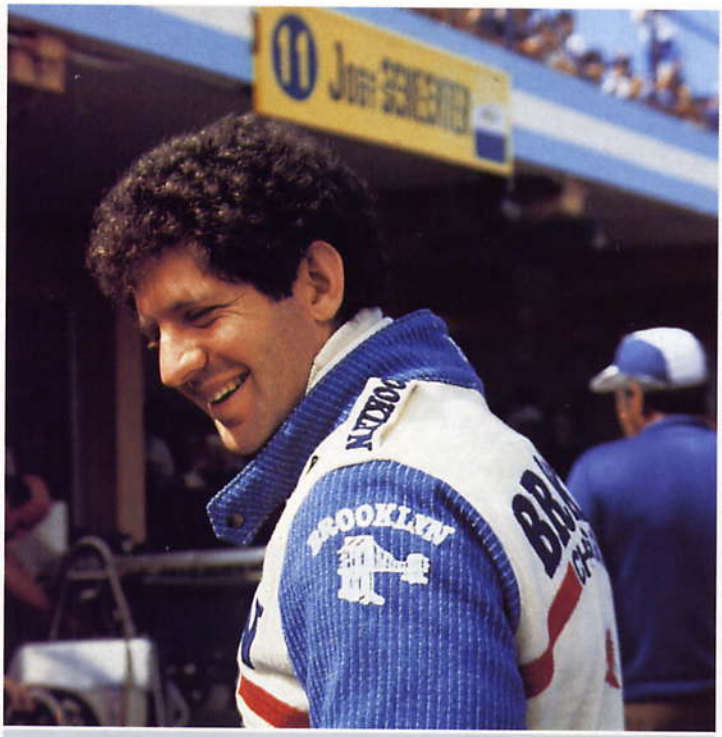


"El primer coche que tuve. Mi padre me lo compró y casi lo aplasto la primera vez [que lo conduje] porque yo era demasiado bajito y mi pie resbaló del embrague. ¡Estábamos en primera y aparcados frente a un muro! Por suerte, mi padre accionó a tiempo el freno de mano".

Michael aún tiene un Fiat 500. "Fue un regalo del presidente Luca Montezemolo hace unos años", dice.

"EL PRIMER COCHE QUE TUVE. CASI LO APLASTO LA PRIMERA VEZ"

MICHAEL JENNISON; ALLSPORT; ARCHIVO LAT



El retrato de Jody Scheckter

"Se ha mantenido como un personaje muy conocido durante los últimos 21 años, porque todos siguieron hablando de él. Nos hemos visto algunas veces, pero en realidad no le conozco bien".

¿Envió el último campeón ferrarista al hombre que le eclipsó alguna felicitación cuando ganó en Suzuka? "No, ¿por qué debería haberlo hecho?", contesta Michael, algo perplejo. "Ha escrito artículos y también ha dicho cosas muy agradables sobre mí en entrevistas, lo que quizá es más que un 'bien hecho'. Lo divertido es que su hijo ha recibido su pasaporte a la F1 el mismo año en que Jody ha perdido su condición".

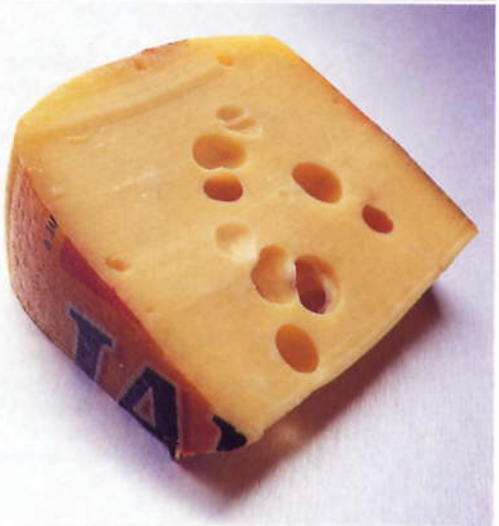
Cuando sacamos el tema de la época en que Scheckter ganó su título, Schumacher no vacila en decir: "No creo que pudiera haber corrido entonces. Era tan peligroso que no podría haber experimentado placer alguno con ello. Una vez piloté el Ferrari 126C2/B (del año 1983). Estaba realmente asustado al ver dónde se alojaban mis pies: en el morro del coche –¡en serio!".

El pedazo de queso (suizo)

"Suiza, ¿lo adivino? Bien, éste es uno de los pocos lugares donde Corinna y yo podemos ir, y sentirnos comprendidos. Hemos sido aceptados por su gente. Han sido muy amables con nosotros. Mónaco es genial si eres soltero y no tienes hijos. O perros. Pero me gusta la calma, las montañas, los lagos, tener un gran jardín. A mi familia y a mí nos encantan el campo y los paisajes. Y es muy seguro".



"SUIZA ES UN LUGAR DONDE PODEMOS IR Y SENTIRNOS COMPRENDIDOS"





La hucha-cerdito

Schumacher frunce el ceño y su porte se vuelve más sombrío. "Éste es un tema molesto, de veras", dice. "La gente no para de hablar de mi salario de un modo que ya no es realista. Se exaltan con cifras o con su versión de mi situación financiera, que sencillamente no es cierta. Pero la gente cree lo que lee. Los periodistas que escriben esta clase de cosas deberían ser algo más responsables y realistas".

¿Está su sueldo lejos de las estimaciones publicadas, pues? "Está muy, muy lejos de lo que ha sido citado. Claro que tengo un sueldo elevado, pero dista mucho de lo que la gente cree que gano".

Está claramente indignado. "Otra cosa que me molesta es la manera en que sólo este aspecto de las cosas es escudriñado en F1. Corro desde los cuatro años y el dinero nunca ha sido mi principal motivación. Y lo mismo vale para mi manager, Willi Weber. Le llaman 'Sr. 20%' o 'Sr. Comisión', algo totalmente injusto. No se corresponde con la realidad. Todo este asunto se ha exagerado mucho".

¿Es Schumacher un derrochador? "Mis padres me criaron realmente bien", contesta. "Comprendo el valor de las cosas. Gasto dinero cuando creo que lo necesito o cuando vale la pena. Odio malgastar, especular, o los casinos. He recibido principios que no quiero perder. Intento educar a mis hijos de la misma forma".

MICHAEL JENNISON; ARCHIVO LAT

LA ENTREVISTA



Las muletas

"Detesto todo lo que esta foto representa. Sea un resfriado o algo más serio, como mi pierna en 1999, odio estar enfermo. ¡La pesadilla de un deportista! No ser capaz de correr, no poder levantarte y salir cuando quieras. Todavía es doloroso pensar en mi período de recuperación. Y lo peor es que aún no se ha acabado del todo. Tan pronto como jugué a fútbol de nuevo, se me inflamó la rodilla. El último clavo de la pierna me lo sacaron este invierno. Dos días después de la operación, caminaba sin muletas y empecé a entrenar de nuevo en Navidad. Todo volvió a la normalidad muy rápidamente y estaré listo para la temporada 2001".

Referirse a lo de Silverstone le da la oportunidad de poner los puntos sobre las íes acerca de su regreso en Malasia ese año. "¿De veras crees que algo pudo haberme obligado a volver a subirme al coche? Lo siento, pero algunos de tus colegas escriben antes de pensar, antes de comprobar los hechos. Y a menudo surgen un montón de chorradas. Si a alguien le gusta ver siempre algo más allá de la verdad, allá ellos. Pero lo que escribieron no fue periodismo".

"SEA UN RESFRIADO O ALGO MÁS SERIO, ODIO ESTAR ENFERMO"

LA ENTREVISTA



El juego de ajedrez

"Comparar el ajedrez con la F1 es un ejercicio interesante", dice Michael. "Puedo ver dos grandes campos de semejanza; estrategias y adelantamientos. En estas dos situaciones, hay que predecir el comportamiento del rival, anticiparse, intentar cogerle desprevenido. Dicho esto, no soy muy bueno en ajedrez. No es mi fuerte".

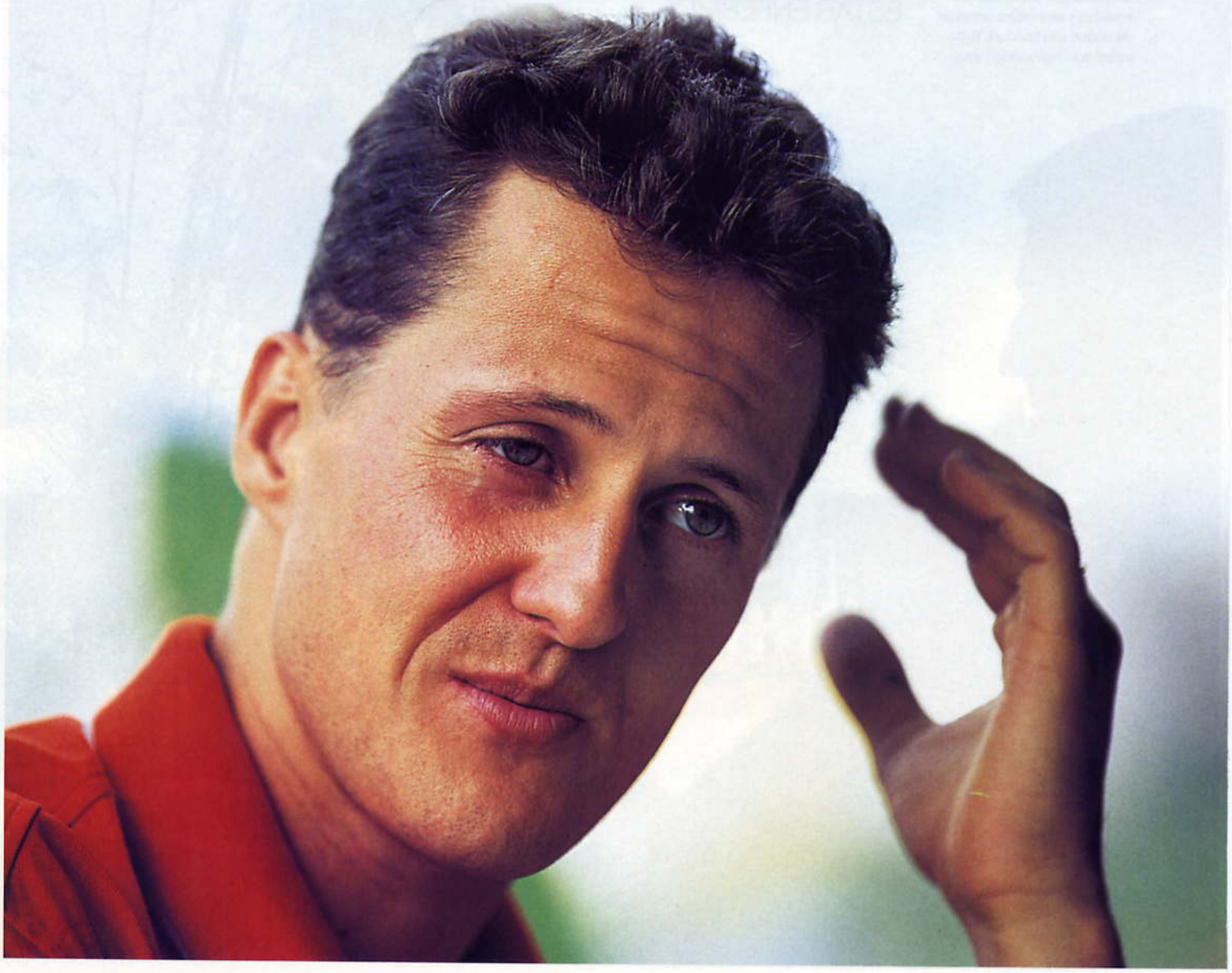
¿Es Ross Brawn, el estratega de la Scuderia, un fan del ajedrez? "Sí", contesta. "Y muy difícil de ganar".

Hablar del director técnico de Ferrari nos lleva a abordar el trabajo de ambos hombres en pista. "Nuestra relación es muy sólida. La confianza entre nosotros es muy importante. Si Ross me habla durante la carrera y dice, 'Ésta es la situación', sé exactamente qué quiere decir".

¿Cuáles son sus mejores recuerdos de trabajar con Brawn? "Hay muchos. Pero, por ejemplo, siempre recordaré Hungría, cuando cambió mi estrategia y dijo en tono muy bajo por la radio, 'Veinticinco segundos en 20 vueltas, eso es lo que tienes que hacer'. Lo hice y ganamos. Por otra parte, a veces sale mal. Pero la manera en que trabajamos juntos es realmente buena. Desde que hay pitstops en F1, Ross ha dejado atrás a todos desde el punto de vista de la estrategia. No hay duda de ello".

¿Fue Suzuka 2000, donde Michael sentenció el título, el mejor día de Brawn? "En realidad no", dice. "¡Fue casi demasiado fácil para él! Mika Häkkinen paró en boxes antes que nosotros y supimos cuál era su estrategia, de modo que pudimos adaptarnos. Además, cuando empezó a llover, Häkkinen perdió más tiempo que yo. La situación en que Ross es realmente fuerte es cuando tu rival enseña muy poco de su propia estrategia".

"ROSS HA DEJADO ATRÁS A TODOS EN CUANTO A ESTRATEGIA"





El accidente de Spa

"Esto es Spa, 1996", exclama Michael de inmediato.

¿Es cierto que rompió el volante del F310 con su rodilla en el choque? "Sí, es verdad. A ver, la cicatriz...", medita, bajando la vista y examinando su rodilla derecha. "Ésta no, ésta tampoco. Hay muchas. Ah, aquí está, ¡ésta!". Señala una pequeña cicatriz de 5-7cm. "¡Éste es mi recuerdo de Spa! Nada agradable".

Se dice que los accidentes no tienen efecto alguno en el campeón del mundo. "Son parte del juego y no me ocurren tan a menudo", responde, "pero lo que me preocupa es no poder hallar ninguna explicación lógica o técnica de un accidente. En cuanto a eso, Imola 95 es mi peor recuerdo. Me estrellé y no sé por qué. No iba al límite, tomé mi trazada habitual, pero fui y perdí el control. Y no encontramos nada que lo explicara después. Odio eso".

¿Ha variado su planteamiento de las carreras desde Silverstone 99? "No, cuando corres, corres. En Suzuka, por ejemplo, cuando el título mundial estaba en juego, no pensé en ello ni un solo segundo. Fui a fondo todo el tiempo".

"LO QUE ME PREOCUPA ES NO PODER HALLAR EXPLICACIÓN ALGUNA PARA UN ACCIDENTE"

El champán

"¡He visto una o dos botellas de este elixir en el podio! Cuarenta y cuatro veces, al menos –más todas las de las celebraciones posteriores".

¿Le apetece una copa de champaña? "No", contesta. "En realidad, lo detesto. A veces bebo en el podio, pero porque estoy tan contento que ni me doy cuenta. El champán es lo peor que puedes beber tras una carrera. Después de un esfuerzo así, el alcohol acaba contigo, en seguida. Para ser franco, en alguna rueda de prensa poscarrera me he sentido un poco bebido y he dicho cosas que no debería, lo que probablemente ha hecho reír a gusto a algún periodista".







El director deportivo Jean Todt

"Debería llamársele Sr. Ferrari", dice Michael, antes de añadir, "sin olvidar al Sr. Montezemolo, por supuesto".

Desde la llegada de Michael a Ferrari, está claro que el vínculo entre él y Jean Todt es excepcional. "Nunca he conocido una persona tan leal, tan sincera, y que trabaje tan duro. Jean casi nunca vuelve a París los fines de semana para ver a su hijo, Nicolas. Y sufre las consecuencias de ello".

Fuera de los circuitos, Todt se desdobla como el confidente de Michael. "Es un gran amigo", subraya. "Es difícil encontrar amigos en este negocio. Jean, desde luego, es mi mejor amigo. Incluso cuando me retire de la F1, nos mantendremos en contacto. Recuerdo Silverstone, cuando tuve mi grave accidente: estuvo allí desde el primer minuto, y lo organizó todo. Se pasó el siguiente fin de semana sentado junto a mi cama, ¡jugando a cartas! Fue extraordinario, excepcional".

"JEAN ES UN GRAN AMIGO. SIEMPRE NOS MANTENDREMOS EN CONTACTO"

MICHAEL JENNISON; DARREN HEATH; ALLSPORT



Los *spaghetti*

"¡*Spaghetti Bolognese!* Siempre he sido un fan de los *spaghetti*", suelta Michael con una carcajada. "Ése podría ser un buen título para la entrevista. ¿Qué opinas?".

De hecho, el triple campeón del mundo parece no haber captado por qué pusimos el plato de pasta entre esta colección de fotos. Tenemos que orientarle un poquitín. Pilotando para un equipo italiano, ¿ha comprendido las convenciones y costumbres de nuestros vecinos italianos? "Sí", dice con orgullo. "Mi italiano ha mejorado bastante. Ahora entiendo más cosas, pero aún me resulta algo difícil hablarlo. He tomado clases, pero durante la temporada lo desatiendo un poco, porque hay demasiadas otras cosas que hacer. No consigo practicar mucho, aunque corra para Ferrari. Con la prensa o mis ingenieros, sólo hablo inglés o alemán. Si no hablas un idioma todo el tiempo, tu vocabulario se esfuma. Pero, con todo, me propongo seguir estudiándolo, pues es una lengua que me gusta mucho".

¿Pronunció su discurso al inicio de la temporada 2000 en italiano para complacer a los fans? "Sabes que no soy muy bueno con los recovecos del arte de la comunicación. Pero, sí, ésa fue una de las razones, hacerles sentir más partícipes. Por otro lado, no es la única razón por la que quiero hablar italiano. Sería agradable ser capaz de comunicarme por la calle, en el cine, con los amigos".

El ex patrón Flavio Briatore

"Nos divertimos mucho en nuestros años juntos. Flavio puede ser una persona con la que puedes divertirte cuando ganas. Pero puede ser mucho más difícil cuando no lo haces. Que lo que haga esté bien o mal, no quiero opinar".

¿Estaría Schumacher tentado de seguir la aventura que le dio éxito en 1994 y 95 con Benetton y Briatore? ¿Le ha llamado ya el italiano desde que volvió a la cabeza del compromiso de Renault con Benetton? "Flavio no hablaría conmigo. Llamaría a Willi. Pero aún es muy pronto. Al final del próximo año, principios del siguiente, sería el momento adecuado para hablar. Entonces pensaré qué debo hacer".







El casco de Ayrton Senna

Cinco, 10, 15 segundos de silencio. "Difícil hablar de ello", dice Schumacher antes dé callar de nuevo. Y no es una falsa emoción. "He corrido durante 27 años y sólo he estado expuesto a la muerte en dos ocasiones. Un fin de semana, Roland Ratzenberger y Ayrton Senna".

Vacila. Quiere decir mucho, pero no puede encontrar las palabras. "No es que no quiera hablar de ello", dice, "pero siempre me vence la emoción cuando pienso en él. Recuerdo verle antes de que llegara a la F1 a principios de los 80, cuando yo tenía apenas 10 años. Era asombroso. Sus trazadas, sus adelantamientos –increíbles–. Después de eso, no seguí su carrera. Todo lo que recuerdo es que un buen día llegué a la F1 para correr en los mismos circuitos. Un gran piloto".

Schumi afirma que no le interesan ni historia ni récords, pero una cosa está clara. La expresión 'modelo a imitar' la tiene en la punta de la lengua.

"SIEMPRE ME VENCE LA EMOCIÓN AL PENSAR EN AYRTON SENNA"



LA ENTREVISTA



El trébol de la suerte

"Creo en esta clase de cosas", dice Michael. "Siempre que estoy en un campo, busco un trébol de cuatro hojas. En general, cuando he encontrado uno, la próxima carrera me ha ido bien. Antes de volar a las dos últimas pruebas de 2000, encontré dos. Gané ambos GPs, y ambos títulos".

¿Cree que es afortunado? "Sí. Pero la suerte no pasa sin más. Hay que trabajársela".

Cuando le hacemos ver que el trébol [emblema nacional irlandés] tuvo un gran papel en su debut en F1 con Jordan, sonríe. "Nunca pensé en ello; es una divertida coincidencia".

"CREO EN LA SUERTE. PERO LA SUERTE NO PASA SIN MÁS. HAY QUE TRABAJÁRSELA"

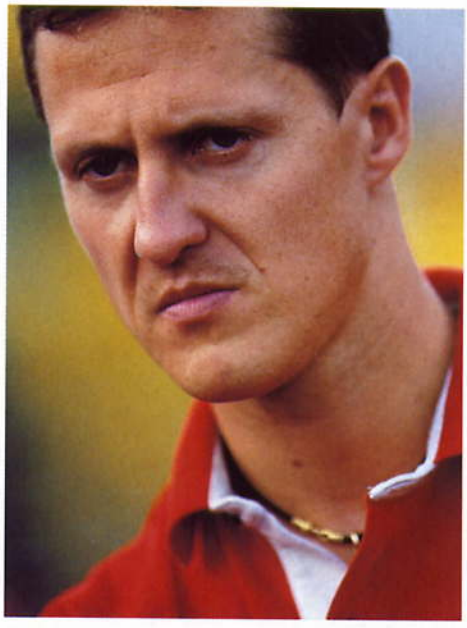

Deutsche
Vermögensberat

¿Bueno, malo o sólo feo? Michael Schumacher será brillante, pero ¿es simpático? Matt Bishop examina una enigmática personalidad.

Retrato de Darren Heath

Los británicos defienden a los desamparados y desprecian a los alemanes. Les gusta que sus héroes deportivos sean de cosecha propia y ordinarios –mejor incluso que sean incompetentes que altivos–. Sólo en Gran Bretaña podría el peor saltador de esquí del mundo, un hombre a quien gustaba ser llamado Eddie el Águila como irónico homenaje a su poco elegante 'vuelo', ser tratado como una celebridad durante los Juegos Olímpicos de Invierno de 1988; sólo en ese país podría realizarse una serie de TV tan trivialmente inspirada en el tópico como *'Allo 'Allo* –en la que los alemanes eran esteriotipados como incapaces nazis pervertidos– 40 años después del fin de la 2ª Guerra Mundial.

Ni desamparado ni antialemán, claro, Michael Schumacher es el tipo de deportista que los británicos odian. Como tal, el adjetivo que se le ha atribuido más resueltamente estas ►



'SIGUE SIN DEJAR PIEDRA POR MOVER EN SUS ESFUERZOS POR MEJORAR'



LA ACUSACIÓN

Luchando con la cara oscura: (arriba) es tan probable que Michael salude al mundo con el ceño como con la sonrisa; (arriba dcha.) las relaciones con los medios van de frescas a frías; (dcha.) su ansia de ganar es tan fuerte que puede llevarle fuera de las normas, como en su infame choque con Jacques Villeneuve en Jerez 97; (en la otra página) una colisión con David Coulthard en Spa 98 ofreció un alarde de mal genio sobre el que es mejor correr un tupido velo.



DARREN HEATH; CLIVE MASON/ALLSPORT; BERNARD ASSET

últimas 10 temporadas de F1 es 'arrogante' –de hecho, muchos que nunca le han conocido se complacen en describirle como tal.

Así, ¿es arrogante? No. Es *seguro de sí mismo*. Y difícilmente pierde su confianza. Como todos los auténticos campeones, es consciente de su genialidad. No puede decirte de dónde viene –"No lo sé. Subo al coche, me ato los arneses y hago lo que hago"– pero sabe que está allí. ¿Por qué no debería estar seguro de sí mismo? ¿Por qué, cuando él y sólo él puede rutinaria y repetidamente hacer lo que ningún otro piloto de F1 puede –a saber, sacar el agarre de una lapa de la nerviosa conjunción de neumáticos fríos y asfalto mojado– debería abordar un gran premio con algo que no fuera la indiferente despreocupación que siempre distingue a los majestuosos de los meramente grandes?

Con todo, frunce mucho el entrecejo. Se preocupa. Trabaja duro. Schumacher sigue sin dejar piedra por mover –incluso ahora, tras tres títulos– en sus esfuerzos por mejorar. Los asiduos de Fiorano te dirán que tras una larga jornada de tests su silueta muscular puede verse a las 10.00pm o más tarde en la vieja casa de Enzo Ferrari, ante una parpadeante pantalla de TV. ¿Y qué? Pues que invariablemente lleva casco, uno especialmente pesado, y su cabeza se menea de lado a lado por si las dos distancias de carrera que ha completado ese día no bastaran para mantener los músculos de su cuello a tono.

Tal dedicación suscita envidia en sus iguales, y con ella antipatía. No es arrogancia.

Además, cara a cara, Michael es un tipo simpático. Ningún piloto de F1 ve su tiempo más solicitado que el suyo, y con todo arreglar una entrevista con él sigue siendo una tarea exenta de problemas. Te diriges a su RR.PP.; te dan una fecha; apareces; él contesta a tus preguntas. Si, como es habitual, el tiempo concedido es media hora, él te dará 30 minutos. Ni 29 ni 31. Escuchará atentamente. Si cometieras el error de hacerle una pregunta que él encuentre banal (en *F1 Racing* intentamos no hacerlo), cortésmente se sacará una respuesta acostumbrada; si estimularas su imaginación con una teoría innovadora o una indicación provocativa, meditará profundamente lo que dices, se asegurará de haber entendido *exactamente* qué quieres decir, y luego desarrollará una cuidadosa, ponderada

EL HOMBRE



y a menudo sorprendentemente reveladora respuesta.

Su semblante será, mientras, severo. Y si ocurre, como es probable, que Darren Heath (u otro del puñado de fotógrafos de F1 cuyo foco artístico puede ser sacado de la obsesión por los logotipos por la nueva percepción del alma de nuestro héroe que tales contorsiones faciales pueden mostrar en ocasiones) escoja este momento para enfocar su objetivo hacia Michael, el resultado será una foto de un rostro triste. O, dicho de otro modo, una imagen melancólica.

A los directores de fotografía les gustan las imágenes melancólicas, y tienden a seleccionarlas por encima de representaciones más alegres (sobre todo de Schumacher, que suele parecer mostrar estúpidamente los dientes retratado a media carcajada); los subdirectores, a su vez, añaden pies de foto que subrayan la aparente melancolía; y así va. Desde luego, *F1 Racing* ha publicado más fotos de un Schumi triste que de un Schumi alegre.

De hecho, sonríe mucho. Con los pocos periodistas que conoce bien (todos alemanes), no se corta un pelo. No charla durante horas con todos sus mecánicos –Ferrari es ahora demasiado grande para que eso sea viable o incluso deseable– pero su lenguaje corporal cuando habla con la docena o así de hombres de rojo clave destila confianza, respeto y cierto afecto. En grandes ruedas de prensa (que odia), puede ser evasivo y poco dispuesto, pero las más veces empezará el acto aparentando una satisfacción que, naturalmente, le es difícil mantener bajo interrogatorio continuo sobre un tema espinoso. Es entonces, presionado por un

'EN GRANDES RUEDAS DE PRENSA, PUEDE SER EVASIVO Y POCO DISPUESTO'

pelotón de plumíferos hambrientos fustigados por el olor del semiescándalo, cuando la boca de Michael puede torcerse hacia una forma que en el pasado yo he comparado al ano de un gato. No es una visión bonita. De nuevo, esclavo de su arte, el Sr. Heath está por lo general a mano para inmortalizar el momento.

Las ruedas de prensa son difíciles para Michael debido a cómo se comporta en pista, claro. Después de una carrera, no es probable descubrir una multitud de periodistas rondando, digamos, el ▶

EL HOMBRE



motorhome Jordan con la esperanza de arrancar unas palabras a Heinz-Harald Frentzen –y no sólo porque Michael ha ganado y Heinz-Harald ha sido, digamos, quinto–. No, la carrera de Frentzen probablemente habrá sido discreta y solitaria, maximizando su estrategia y evitando problemas; la de Schumacher habrá sido hipnóticamente entregada y, si su liderato ha estado amenazado en algún momento, terriblemente agresiva. Y es esta incapacidad congénita de Michael Schumacher de ceder un lugar cuando ese lugar ha sido ganado limpiamente por el enemigo lo que hace que la gente le tilde no sólo de arrogante sino también de implacable.

'EL *MODUS OPERANDI* DE MICHAEL EN LA SALIDA ES ALGO BRUTAL DE VER'

La implacabilidad es el segundo epíteto preferido para Schumi, y es más difícil perdonárselo. Francamente, su carrera ha estado salpicada de maniobras surgidas de una vil e infame negativa a atenerse a las reglas, siendo Adelaida 1994 y Jerez 97 los arquetipos. Jerez y Adelaida son los momentos que han pasado al folklore automovilístico –los equivalentes de los "¡La bola entró!" de John McEnroe, o David Beckham dando una patada a Diego Simeone, o (¡cómo no!) Mike Tyson arrancando de un mordisco la oreja de Evander Holyfield– pero en verdad ha habido muchas otras de esas ocasiones. El *modus operandi* de Michael en la línea de salida es ahora algo brutal de observar. Si sale bien, todo va bien. Si, como es más frecuente, Mika Häkkinen u otro sale mejor, la trayectoria consiguiente teñida de rojo sobre mil millones de pantallas de TV en todo el mundo evidencia la mentalidad de un hombre imbuido con el carácter implacable del Mariscal Pétain en Verdún en 1916. Pétain dijo del avance de las fuerzas alemanas, *"Ils ne passeront pas"*. Era la guerra, claro. Murieron hombres jóvenes. Alguien debería hablar a Schumacher del Tratado de Versalles.

Así pues, ¿por qué lo hace? Porque funciona, y porque no es (significativamente) censurado por ello. Y es contagioso. Hace poco, Damon Hill entrevistó a Jenson Button e interrogó al joven sobre las tácticas de carrera del alemán. De su irregular arremetida sobre el Williams de Jacques Villeneuve en Jerez 97, Button dijo: "Lo único malo en



'MÁS QUE NINGÚN PILOTO, ENTIENDE LA IMPORTANCIA DEL *EQUIPO*'





LA DEFENSA

Compartiendo el momento: (en la otra página) el campeón del mundo abrazado por sus dos familias, Corinna y Ferrari; (arriba izda.) en la hora de la verdad, cuando su propio campeonato estaba arruinado, el alemán se puso a disposición del desafío por el título 99 de su compañero Eddie Irvine; (izda.) a los fans les encanta un ganador; (arriba) sin embargo, no hay defensa para esto –¡preferimos el ceño fruncido!

lo que hizo fue que no funcionó". La actitud de la falta profesional en F1 está ahora de verdad entre nosotros. Q.E.D., 'que es lo que había que probar'.

No es agradable.

Sin embargo, Schumacher merece una intensa lealtad. Sus tres títulos los ha ganado con dos equipos diferentes, pero su núcleo en cada ocasión ha sido en gran parte el mismo. Ross Brawn, Rory Byrne y Tad Czapski le siguieron de Benetton a Ferrari –de hecho el eje Brawn-Schumacher evoca a Chapman-Clark, Tyrrell-Stewart o Head-Jones en su eficacia, innovación y, sobre todo, reciprocidad–. Estaban hechos el uno para el otro.

Quizá más que ningún piloto en la historia, Michael entiende la importancia del *equipo*. En ese decisivo día en Suzuka el pasado año, cuando por fin dio a Ferrari su primer título de pilotos desde 1979, Michael bajó del coche, lanzó los puños al aire, se hundió en sus rodillas, y luego se acercó y abrazó a cada miembro del equipo. Acosado durante esta efusión de emoción por oficiales FOCA ansiosos por que la ceremonia de podio no resultara retrasada en exceso (la TV lo es todo en F1, recuérdese), no se daba por aludido –tenía que dar las gracias a los chicos.

Su primera victoria en F1, para Benetton en Spa 92, fue igual. Uno de sus mecánicos ese día era Steve Matchett, quien ha trocado la llave por la pluma. En *The Mechanic's Tale,* su autobiografía [reseñada en *F1 Racing* N.3], Matchett escribió: "El éxtasis de Michael al ganar esa carrera es algo que ha seguido mostrando en cada sucesiva victoria. Comprende que cruzar la meta por delante de todos los demás implica una enorme cantidad de esfuerzo –esfuerzo de todo el equipo, además del piloto– un hecho que algunos pilotos sin duda han olvidado. Con motivo de esa primera victoria, como con cada una de las siguientes, la absoluta felicidad de Michael era el reconocimiento de ese esfuerzo del equipo –operarios, especialistas de composites, electricistas, mecánicos, diseñadores, todos–. La labor de cientos es reflejada por el júbilo total de sus celebraciones en el podio. Nunca me he sentido tan parte integrante de un equipo como cuando trabajaba con Michael y compartía el placer de sus victorias".

Ya ven, una mezcla. Implacable, probablemente; seguro de sí mismo, desde luego; generoso, sin duda; afectuoso, indiscutiblemente. Para quienes le conocen mejor, un buen tipo. Indudablemente.



Fuera de los límites

El estilo de pilotaje de Michael Schumacher le ha llevado lejos de los meros mortales. ¿Qué le hace tan bueno? Peter Windsor lo explica tras rastrear la órbita del campeón del mundo.

Fotografías de Darren Heath

Nada ha cambiado. Estrecha sus manos a la espalda, los brazos estirados, antes de inclinarse un par de veces adelante, casi hasta el suelo, para soltar los hombros. Luego golpea al aire con los pies, asegurándose de nuevo de que sus calcetines no estén retorcidos dentro de los botines Nike. Al verdugo –más holgado que ceñido– le sigue un casco Bell nuevo, con nódulo digital de radio en el frontal derecho y todo. Aprieta los guantes entre sus dedos antes de que sea hora de subirse, por fin, a su Ferrari, una pierna por vez.

Entonces esa vieja sensación se posa alrededor de Michael Schumacher. Piernas, brazos, espalda –eso es. Exactamente donde los necesita para sentir cada milímetro del coche que va a pilotar. Siempre ha sido así, desde que se acuerda –incluso cuando corría en karts. ►


Marlboro
tic tac
MAGNETI MARELLI
FIAT

EL PILOTAJE



Incluso de niño, pensando en mezclas de gasolina y desgaste de neumáticos, podía sentir siempre cada rincón del coche.

De modo que, sí, ganó su tercer título este año y muchos dicen que éste es el nuevo Michael Schumacher, el que por fin aprendió cómo ganar en algo que no fuera un Benetton. Éste es un nuevo y más maduro Michael, dicen, insinuando que 1) quizá era menos que eso antes y 2) un hombre diferente este año.

Creo que no. Hubo sutiles cambios en 2000 –el inevitable resultado de pasar aún más kilómetros y horas en un F1 y pilotarlo totalmente al límite–. Pero este Michael Schumacher –casi por definición– es exactamente el hombre que ganó en 1994 y 1995, y que tan cerca estuvo de ser campeón los cuatro años siguientes.

'ESTE MICHAEL SCHUMACHER ES EXACTAMENTE EL HOMBRE QUE GANÓ EN 1994-95'

Mirando atrás desde esta pasada temporada, lo sorprendente es que Michael *no* ganara el título en esos cuatro años. En 1996 y 1997, el Ferrari era netamente inferior al Williams-Renault. En 1998, el Ferrari era en conjunto mejor –pero entonces Ron Dennis se agenció los Bridgestone para McLaren y el campeonato estuvo sentenciado casi antes de empezar–. Y en 1999, por supuesto, a las puertas de la victoria, se rompió la pierna por un fallo en los frenos.

Dando a Michael un año en que hubiera igualdad de neumáticos, y algo cercano a eso en coches, y sin lesiones de fuerza mayor, ¿quién iba a pararle? De haber pilotado para McLaren-Mercedes, podría incluso haber resuelto el título antes de Suzuka.

Dicen que el temperamento de Michael ha cambiado, puede que por dejarse adelantar espectacularmente dos veces por Mika Häkkinen en 2000 –una en la primera curva de Hungría y otra en lo alto de la colina en Spa–. Igualmente, sin embargo, no perdió un ápice de su agresividad en la arrancada, a menudo compensando una salida más bien lenta irrumpiendo en porciones de pista que

La tentativa de Michael de desbordar a sus rivales en el sprint hacia la primera curva no siempre salió bien. El que le devolvió golpe por golpe fue Mika.







(Arriba izda.) el agua saca lo mejor de Schumi; (arriba) su capacidad para sentir todo matiz de su coche no va a la zaga de nadie; (izda.) pero ser un chico duro en la arrancada tiene sus contras, como él y Fisichella averiguaron en Austria y Alemania.

MARK THOMPSON/ALLSPORT

otros pilotos (notablemente Jacques Villeneuve) consideraban fuera del pacto no escrito de lo que es admisible. Y Michael reaccionaba sin alterarse, señalando que Sennas y Mansells y Prosts, algunos años atrás, corrían así de duramente, si no más, y que no iba a cambiar ahora porque algunos parecieran pensar que las carreras eran hoy parte tertulia, parte gran premio.

Pensándolo bien, pues, diría que Michael no perdió nada de su agresividad en 2000. Hizo condenadamente difícil la vida a Mika en Spa, aunque en esa fase su Ferrari era mucho más lento en recta, y no entonó precisamente un 'Después de Vd.' con David Coulthard en Magny-Cours. Y en Austria y Hockenheim, donde ni siquiera pasó de la primera curva, dominaba su porción de asfalto, a lo suyo, pero al mismo tiempo esperando demasiado de pilotos como Ricardo Zonta y Giancarlo Fisichella. Un nuevo y menos agresivo Schumacher, en cambio, habría pilotado como Niki Lauda y Alain Prost pilotaron en sus años triunfales, es decir, con sus coches rodeados de algodones.

Ha habido pocos pilotos en la historia del deporte mejores que Michael Schumacher en cuanto a agresividad en carrera, así que el concepto de su supuesto 'ablandamiento' en 2000 tiene tanto sentido como un repentino paso de Häkkinen a Minardi.

La concentración de Michael, empero, fue menos que perfecta en 2000. Casi echó por la borda el GP de EE.UU. en su fase final, cuando ganaba por un kilómetro y medio –como casi arruinó el GP de Bélgica 94 en circunstancias parecidas–. De modo que podría quizá acusársele de ser demasiado confiado en ocasiones. Preferiría decir que sólo padeció una falta de concentración en Indy, pura y simple. Jackie Stewart, Jim Clark, Ayrton Senna y Stirling Moss lo saben todo de ello. Es parte del trabajo porque nada es siempre perfecto por mucho tiempo.

En cuanto a técnica, éste, también, era el mismo Michael. (Pulsa aquí 'avance rápido' si crees que todos los pilotos de carreras hacen esencialmente lo mismo en el cockpit –frenar, girar, contrarrestar el deslizamiento, alcanzar el ápice y acelerar a la salida). A mi parecer, como he dicho antes, parece haber dos grandes grupos –quienes frenan en línea ▶

EL PILOTAJE



(Izda. y abajo) Hasta un supremo artesano necesita asistentes; sin un hábil trabajo en boxes y una táctica superior, el título podría haberse escapado otra vez.

recta y hallan instintivamente el ápice geométrico, y quienes frenan mientras giran apuntando a un ápice más prematuro–. Aquéllos maximizan los parámetros de la pista; éstos, mediante el uso probado de algo llamado 'elipse de tracción', o 'círculo de fricción', maximizan los de los neumáticos.

Claro que no es así de sencillo, porque las variables son casi infinitas y muy pocos pilotos son conscientes de cómo frenan respecto a sus iguales, no digamos pensar realmente sobre algo tan esotérico como maximizar el rendimiento de sus neumáticos en dos dimensiones (lateral y longitudinal). Para colmo, la moderna telemetría y adquisición de datos no concretan la *posición* del coche en la pista. Te dirán *cuándo* frena un piloto, y por

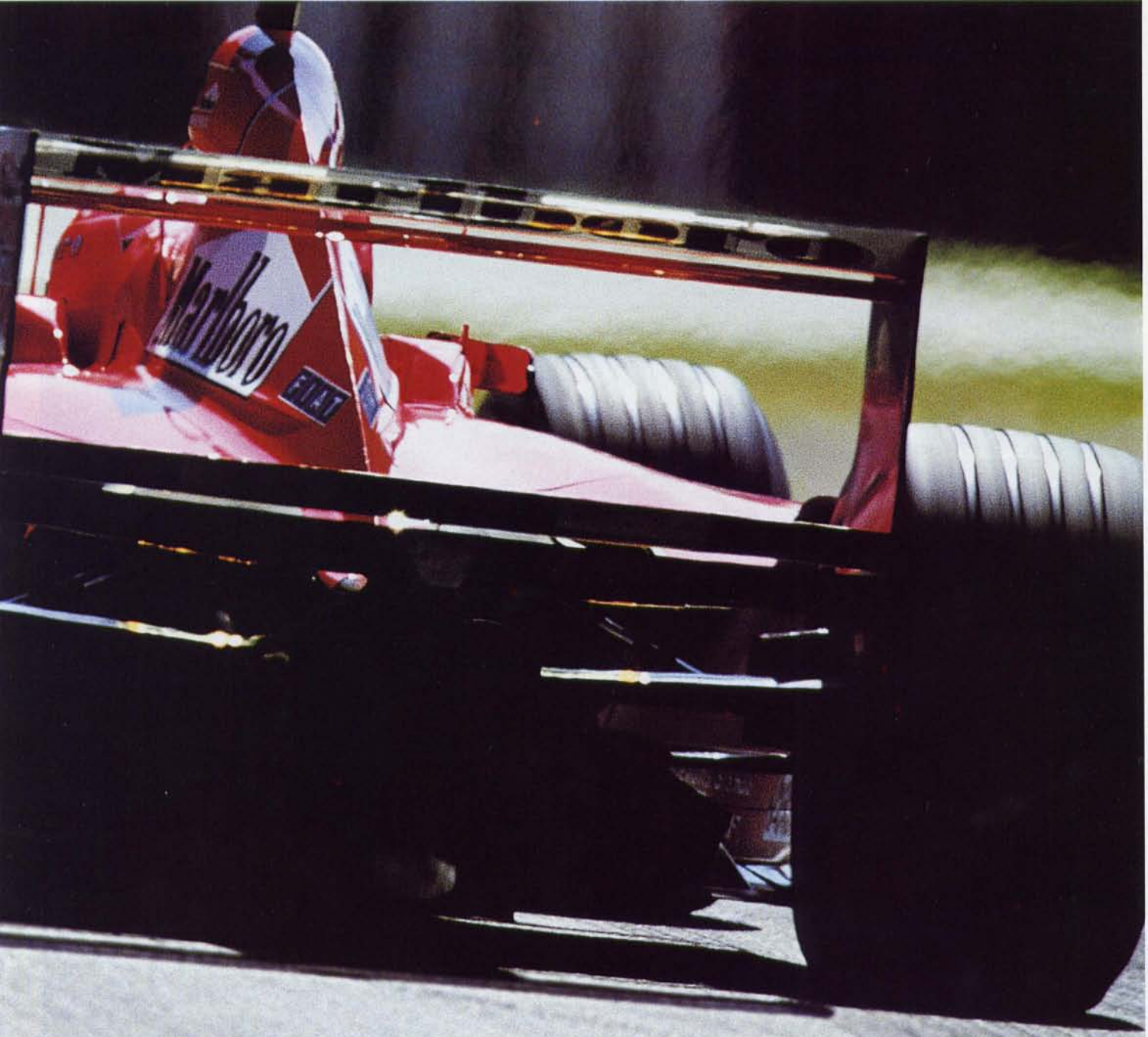


SCHLEGELMILCH-BERNARD ASSET

cuánto tiempo, y *cuánta* carga ha aplicado al pedal. Lo que no te dirán es *dónde* ha frenado un piloto en relación a su punto de inserción, grado de dirección, aplicación posterior del gas y, por supuesto, su ápice.

Lo que se ve ahí fuera, pues, es Michael arponeando su Ferrari en frenada, doblando más pronto que un Villeneuve o un Häkkinen. Coulthard y Ralf Schumacher hacen algo parecido, como Eddie Irvine con un buen coche, pero Michael es más consistente porque es más capaz de compensar (mediante su tacto natural y control del vehículo) una repentina pérdida de agarre, delante o detrás. Jean Alesi está en el otro extremo de los pilotos de pronta inserción. Su tacto para el parte delantera probablemente está a la par del de Michael, pero se pierde –del todo– cuando padece subviraje crónico. Por eso Alesi dice que le gusta el sobreviraje: el sobreviraje minimiza la posibilidad de que el morro se vaya por la tangente.

Del otro grupo, a día de hoy, son miembros Häkkinen y Villeneuve. Eso no les hace necesariamente inferiores; al contrario, hay veces en que pilotos como Häkkinen y Villeneuve (y antes Senna) han



sido –y serán– imposibles de batir. Tienen una visión más amplia de la curva y más espacio en el que hacer girar el coche, y son por tanto más capaces de reaccionar a repentinos cambios en las condiciones. Además (Michael aparte), son en general más capaces de digerir cambios en el equilibrio del coche porque no dependen tanto de un tacto o trayectoria específicos. No cabe duda, sin embargo, de que los pilotos de pronta inserción usan menos pista y tienen más posibilidades de ganar velocidad en la entrada de la curva. Contrapesan constantemente la frenada contra la carga tomando una curva. Los pilotos clásicos, en cambio, se concentran primero en frenar tan tarde como sea posible, y luego en aplicar potencia tan pronto como sea posible. Sus opciones son más limitadas, en otras palabras. (Ello también explica por qué Villeneuve es propenso a pasarse de frenada en recta, mientras Coulthard, cuando se equivoca, se abre a media curva).

'CUANDO IBAN SOBRE HIELO, FUE MICHAEL QUIÉN LES MOSTRÓ CÓMO HACERLO'

Lo interesante, sin embargo, es cómo los pilotos de pronta inserción sobresalen cuando el cielo se abre. Como Michael tiene tanto tacto innato para el morro del coche, él y Alesi y Button y Ralf se hallan a la perfección cuando empieza a lloviznar y aún van todos sobre seco. Mika, que necesita sentir que puede con el coche para sacarle todo, está perdido de repente si no tiene agarre, delante o detrás.

De modo que la pasada de Mika en Spa puede muy bien ser el momento televisivo del año; para mí, sin embargo, fue la de Michael a Mika en Nürburgring, porque ahí estaba Mika, un doble campeón en un coche de pole, borrado casi como si fuera marcha atrás. Y no es que el McLaren fuera mal coche ese día sobre mojado: Mika voló en Nürburgring tras montar los de agua. Cuando rodaban sobre hielo, no obstante, cuando por fin se reducía a guiar con la punta de los dedos, a dirigir y forzar los límites más lejanos, fue Michael quien les mostró cómo hacerlo. ▶

Dejando huella: Michael posee un método distintivo de tomar una curva –apuntando a un ápice más temprano que muchos de sus coetáneos.

¡Gladiadores!

Confrontaciones clásicas entre rivales equiparables es de lo que trata el deporte en su esplendor. La de Michael Schumacher vs. Mika Häkkinen es una de ellas.

Texto de Matt Bishop



"Es una de las cosas que encuentro más fascinantes de la F1 –esta garra de gladiadores–. Sabes, siempre parece haber dos tipos luchando, codo a codo, una auténtica rivalidad. Ahora, son Michael [Schumacher] y Mika [Häkkinen]".

Son palabras de Damon Hill, coestrella en unos cuantos combates de gladiadores con el Sr. Schumacher, y por tanto alguien que ha estado allí, ha sudado la camiseta.

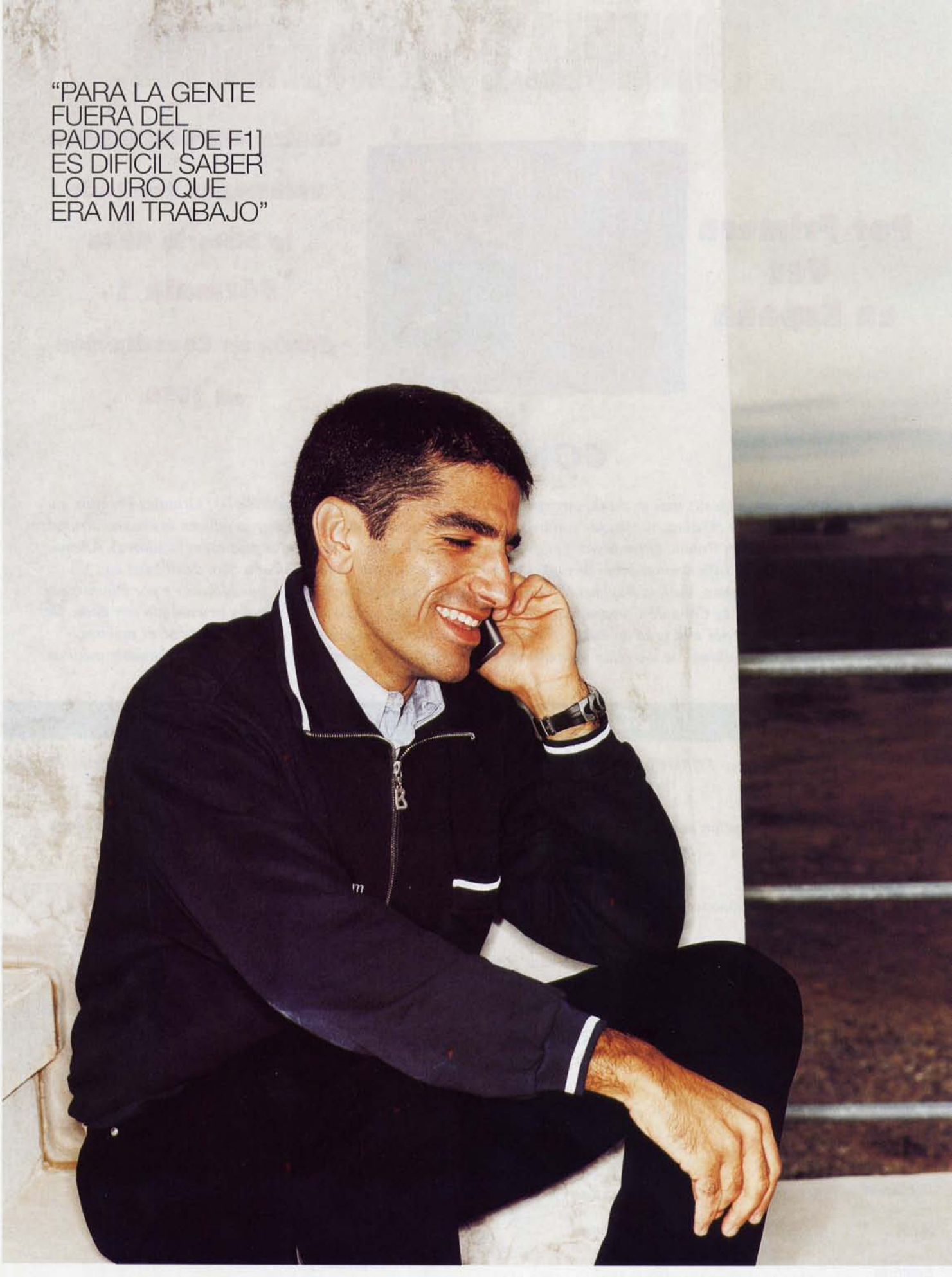
Tiene razón, claro. Si, como estarás ya harto de leer durante las últimas temporadas, Michael Schumacher es El Mejor Piloto del Mundo, entonces, sin duda, Mika es el siguiente mejor. La verdad es que, sobre una vuelta, Mika es más veloz incluso que Michael. Pero no lo digo yo. Lo dice el mayor erudito mundial de la TV, Martin Brundle. "Michael puede ser el *mejor* de los dos, pero Mika es en el fondo *más rápido*".

Lo que significa, hablando en plata, que es uno de los más rápidos de todos los tiempos –como cualquiera que haya visto una vuelta de pole de Häkkinen desde un ventajoso punto de la pista puede dar fe–. Situado en el exterior de la curva Mobilkom del A1-Ring en 2000, pensé que Mika era *terriblemente* rápido. Cuando pasó, me giré hacia el puñado de comisarios y fotógrafos que también estaban presenciando el espectáculo de primera mano y sonreí. Fue una sonrisa aprensiva, y sus rostros mostraban la misma inquietud. Y Schumacher no es de ningún modo inferior.

Michael versus Mika. Gladiadores de hoy –a lo Clark-Stewart, Hunt-Lauda, Senna-Prost–. Disfruta de su lucha mientras puedas.

Adelantamiento del año: no el de Mika a Michael en Spa, sino el de Michael a Mika en el GP de Europa, en Nürburgring.

"PARA LA GENTE FUERA DEL PADDOCK [DE F1] ES DIFÍCIL SABER LO DURO QUE ERA MI TRABAJO"



Juicio de valor

El ex economista Marc Gené ha hecho sus cálculos: un puesto de probador en el puntero equipo Williams atrae más que correr para la luchadora escudería Minardi.

Texto de Eric Silbermann; **fotografías de** Paul Rider

Uno esperaría que los pilotos de F1 tuvieran fabulosos coches de calle con pedigrí, potencia a raudales y, sobre todo, estilo. De ahí las risitas siempre que Ayrton Senna llegaba a un test en Silverstone conduciendo el Nissan Micra de un amigo.

Marc Gené acudió a esta cita en un Chevy Corvette color champán, y también levantó muchas risas. "Lo sé, chicos. Es americano, pero en realidad es muy bueno", dice Marc, haciéndose eco de la opinión de Frank Williams y Patrick Head cuando hablan de Juan Pablo Montoya.

El nuevo rango de Gené como piloto probador en la formación BMW-Williams es un buen ejemplo de las virtudes de la determinación y confianza en ti mismo. También demuestra que algunos jefes de equipo son capaces de servirse del pensamiento lateral. Charlando con el catalán de 26 años en Brasil, allá en marzo, mostró una singular presciencia sobre su futuro. "Creo que, dentro de la F1, todo el mundo sabe cómo los demás están rindiendo y cómo valorarte como piloto", dijo. "Espero que así sea cuando hable de contratos a final de año. Para la gente fuera del paddock es difícil saber ▶





"REALIZABA UN BUEN TRABAJO, PERO NO ESPERABA UNA LLAMADA DE FRANK WILLIAMS"

qué ofrece un motor Minardi en cuanto a potencia y lo duro que era mi trabajo. Sólo me interesa lo que piense la gente metida en el deporte".

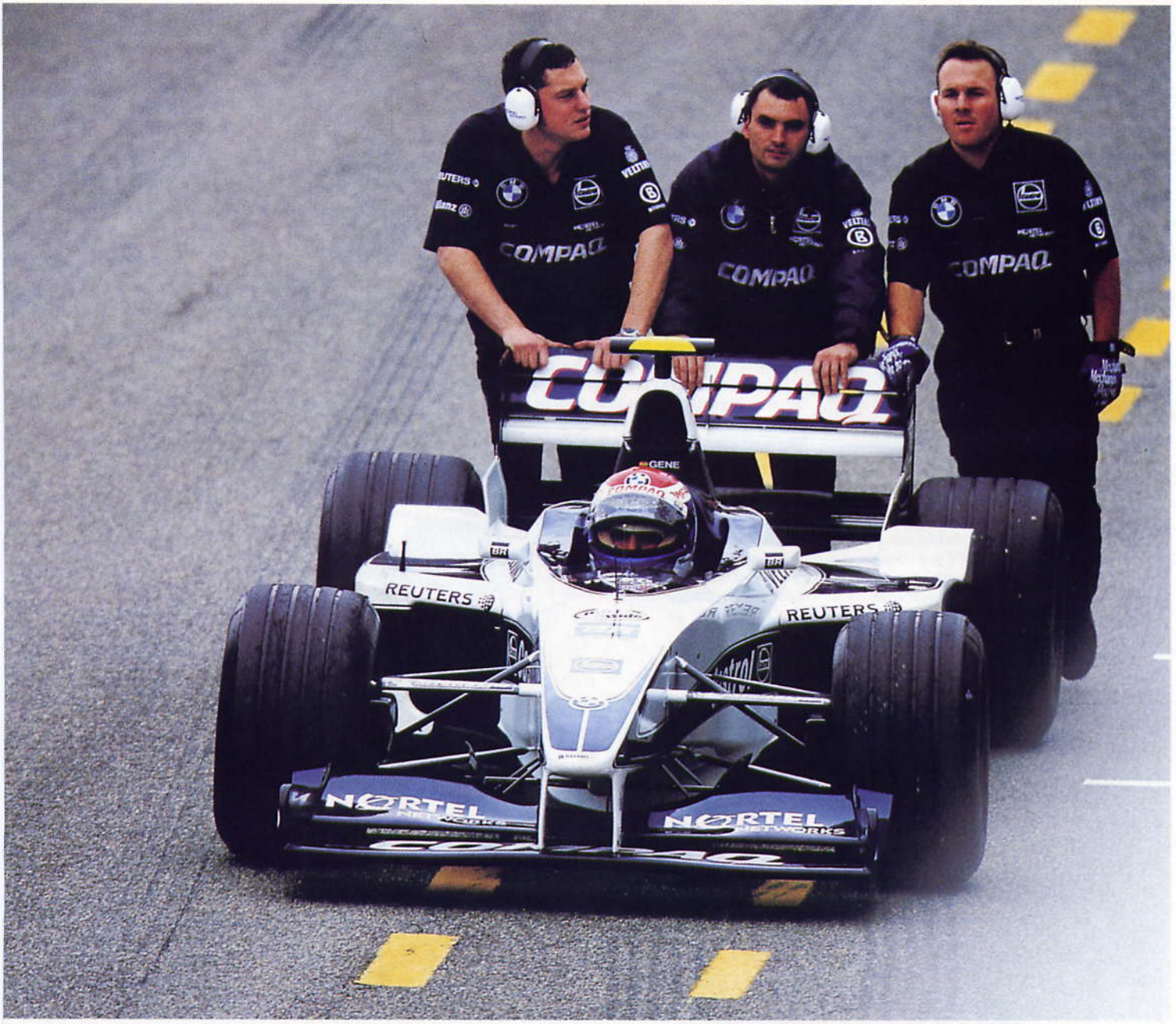
Nueve meses después, admite que fue duro mantener la esperanza. Como otro célebre español, quizá sólo había estado arremetiendo contra molinos de viento. "A medida que 2000 avanzaba, empecé a tener mis dudas, pero me aferré al criterio optimista de que estaba haciendo un buen trabajo", dice. "Pero no esperaba una llamada de alguien como Frank Williams y quedé gratamente sorprendido".

Ambos personajes no entablaron conversaciones hasta el GP de Malasia, pero Frank ya se había dirigido a Minardi. Gené cuenta la historia: "Gian Carlo [Minardi] me dijo, 'Frank Williams está interesado. ¿Y tú? Naturalmente, quiero que corras para mí. Pero, como amigo, creo que para tu carrera es lo mejor que podía ocurrir. No lo dejes escapar'".

Pero ¿por qué Gené? El propio interesado no está seguro. "Hay que estudiar atentamente los tiempos por vuelta y otros datos para comprender lo que está haciendo un piloto, pero, al final, se reduce a una opinión subjetiva", indica. "Creía que los resultados no serían el elemento decisivo en mi futuro. Los resultados sólo son importantes para el público. Por suerte, tenía razón, y el hecho de que Frank y Patrick fueran quienes tomaran la decisión fue aún mejor".

Unos minutos en compañía del español es cuanto hace falta para hacer ver que, aunque hasta ahora no ha dispuesto del material para lucir sus talentos, desde luego posee la fuerza intelectual para enfrentarse con este cada vez más cerebral deporte. Sus ojos penetrantes mantienen tu atención, aunque estén hundidos bajo unas cejas dignas de Mansell, y pronuncia las respuestas en un inglés elocuentemente fluido. La primera rueda de prensa FIA de un piloto es por lo general un ejercicio violento jalonado de respuestas titubeantes. Pero cuando Gené recibió su notificación al inicio de 1999, dejó pasmados a los medios con un conciso y ocurrente juicio del deporte y de lo que esperaba lograr. Nada mal viniendo de un país falto de rancia tradición.

Al final de 2000, tenía más de una oferta como titular sobre la mesa. "De modo que cuando empecé a hablar con Williams", explica, "les dije, 'Miren, soy un piloto de carreras. Tengo sólo 26 años y no estoy pensando en un retiro como probador'. Luego empecé a sopesar pros y contras de ser probador en un equipo puntero y los pros pesaron mucho más que los contras. Creo que con un equipo y coche punteros puedo subir al podio y ganar carreras. El paso que he dado ahora me acerca a ese objetivo. El tiempo dirá si tenía razón o no. No esperé a las opciones como titular, opté por Williams, nada más".



Empujón: el fichaje del español por Williams rescató una carrera que parecía haberse calado a raíz de los problemas económicos de Minardi.

STEVEN TEE/LAT

Desde que Olivier Panis consiguió un volante titular en BAR tras rehacer su carrera como probador McLaren, la opción de 'tercer piloto' está de moda como vía rápida hacia un buen asiento. Pero Gené es realista sobre el futuro. "Es muy fácil mirar a quienes lo han logrado por este camino", dice, "pero hay muchos que han fracasado. El trabajo que tengo es tan importante que sé que seré más valioso para un equipo puntero al final de 2001. Es mejor que perseverar con equipos modestos. El programa Williams no me lo podía ofrecer ningún otro equipo. Necesitan a alguien que trabaje duro en el desarrollo de motor y neumáticos. También quieren que pueda rodar al mismo ritmo que los titulares. Espero que no ocurra, pero tengo que estar listo para entrar si pasa algo con uno de ellos".

¡Claro, Marc, te creemos! El hecho es que todos los pilotos reserva tienen que decir esto, pero Juan Pablo y Ralf harían bien en no bajar escaleras poco firmes delante de su suplente.

La primera visita de Gené a las instalaciones Williams en Grove fue una revelación. "Los locales son realmente impresionantes", admite. "Todo es mucho más grande, con mucha más gente. Más importante aún, da la impresión de que el equipo controla la cadencia de todos los pasos de la producción del coche. En Minardi, podías percibir que no eran responsables de su propio destino –a largo o corto plazo–. Antes de la temporada, hablar con la gente de distintos departamentos era para volverse loco, porque no sabían cuál era el sponsor principal o incluso qué motor tenían. En Williams, todo es tranquilo y relajado. También hay una gran diferencia en mentalidad. El método inglés está bien planificado, mientras que italianos y españoles improvisan todo el tiempo".

Una gran influencia en la vida del piloto ha sido su hermano mayor Jordi. "Lo hizo muy bien hasta la F3000, y debería haber estado en F1", dice Marc. "Creo que fue el mejor piloto español que se ha visto jamás. Pero hay que estar en el lugar oportuno en el momento adecuado y él no lo estaba. Cuando se pierde el impulso, es difícil recuperarlo de nuevo. Sin mi hermano, no estaría en F1. Me enseñó muchísimo. Gracias a él, sabía qué esperar en cada fase de mi carrera. Cuando llamaba a una puerta, ya sabía qué había detrás. Aún le admiro".

Tras un efímero test con Benetton en 1993, a Jordi le llevó un tiempo convencerse de que su hermano pequeño hacía lo correcto al fichar por Williams. "Con Benetton, sólo rodó una vez", dice el menor de los Gené. "Pero al explicarle mi razonamiento del trato, estuvo de acuerdo en que había tomado la mejor decisión".

Ha habido una reacción muy positiva hacia el fichaje por Williams en su España ▶

natal. "Ser piloto probador es una de esas situaciones en que puedes decidir si el vaso está medio vacío o medio lleno", dice. "La gente comenta que es la primera vez que un piloto español sin ningún sponsor ha conseguido un contrato con uno de los tres equipos punteros. Todo el mundo está reamente contento por ello. El momento era perfecto, al llegar justo después de que Telefónica se retirara de Minardi y todos dieran por sentado que mi carrera estaba acabada".

Con tantos tests en España, Gené ni siquiera tendrá que mudarse. Sin embargo, el ocasional ensayo en Silverstone no será un problema, ya que Marc pasó tres años y medio en la cercana Buckingham, donde se sacó el título de económicas, convirtiéndose en el único piloto de F1 licenciado. "Lo hice porque observé la carrera de mi hermano y me di cuenta de lo difícil que era llegar a la F1", dice. "Se necesita un trabajo para vivir. Me gusta estudiar, de modo que continué con ello y corrí al mismo tiempo. Fue muy difícil. Recuerdo que semanas antes de fichar por Minardi estaba trabajando en una empresa financiera. Me levantaba por la mañana, me ponía traje y corbata, y tomaba el tren para trabajar en Barcelona. Estaba satisfecho y orgulloso de tener un trabajo. Pero, cuando vi las horas que trabajaba y lo poco que me pagaban, rogué por recibir la alternativa en F1. Pero hay otras cosas en la vida. Para mí las carreras no lo son todo y tengo una vida fuera de los circuitos. Me gustaría estudiar más al dejar de correr, pero eso no implica que esté aquí sólo para que me tomen fotos y firmar autógrafos. Quiero ganar".

Hablando de fotografías, el lugar de honor en la repisa de la chimenea familiar lo ocupa una foto de Marc, con toga y birrete, recibiendo su título de manos de Margaret Thatcher en persona. Otra foto suya con su nuevo jefe Frank Williams pronto la acompañará. "Ambas son importantes en mi vida", dice. "Pero la foto mía que realmente quiero ver es subido en un podio de F1".

Como la Dama de Hierro, parece, Marc Gené no se anda con rodeos.

"NO ESTOY AQUÍ SÓLO PARA QUE ME TOMEN FOTOS Y FIRMAR AUTÓGRAFOS. QUIERO GANAR"



Probar puede ser algo frustrante, incluso con un equipo puntero.

MARK THOMPSON/ALLSPORT





Marc Gené se ha adaptado muy bien al trabajo con el tercer mejor equipo de F1.



'Spanish Connection'



El automovilismo español aún no ha tocado techo. Fernando Alonso y Oriol Servià –con Antonio García en la recámara– también quieren un puesto entre los grandes de la F1.

Texto de Xavier Pérez; **fotografías de** Alain Richaud/Best

Diciembre no fue un mes tan frío como cabía esperar, y todos los equipos del Mundial –salvo Minardi– decidieron acudir al Circuit de Catalunya, a Jerez y a Valencia para iniciar su trabajo sobre la pista. Las citas no divergían en exceso con respecto a las de otros años, sin embargo existía un valor añadido que ilusionó a más de uno en los tests catalanes. Por primera vez en la historia de la F1, tres pilotos españoles coincidían al volante de tres monoplazas de equipos distintos.

La tensión y el deseo convivieron nuevamente en el trazado catalán. Benetton, Williams y Prost –entre otros– escogieron el trazado de Montmeló para llevar a cabo una parte de sus entrenamientos de pretemporada. Marc Gené se sentó al volante de su Williams-BMW, Fernando Alonso lo hizo en un Benetton-Renault, mientras que Oriol Servià culminó su estreno en la F1 (auspiciado por Joan Villadelprat) pilotando uno de los coches del equipo Prost (todavía con los motores Peugeot). Mientras, en Cheste, Pedro de la Rosa ponía a punto un Arrows que este año puede perder algo de competitividad por 'culpa' del motor AMT (ex Peugeot).

Fernando Alonso

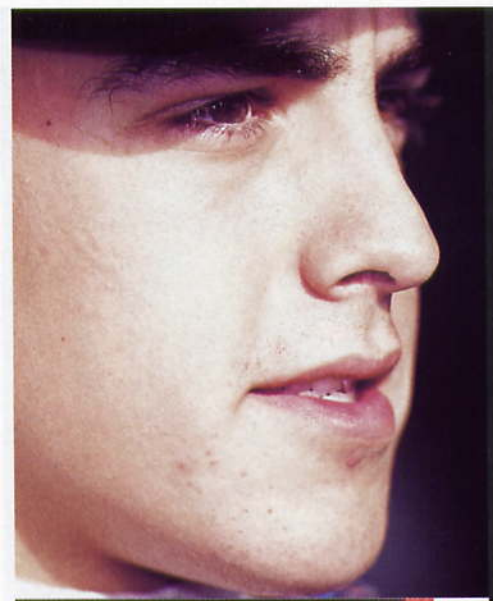
En Barcelona, los dos catalanes cumplieron con su cometido, pero la nota destacada vino del lado del asturiano, que volvió a dejar boquiabiertos a los responsables de Benetton, con quienes acudió a Catalunya para rodar y así hacer kilómetros de cara a obtener la superlicencia. Fernando ya había estado en el centro de atención cuando se aventuró el interés que Ferrari había mostrado por él. Desde que se subió por primera vez al monoplaza de Minardi en diciembre del 99 y asombró a todos por su facilidad al volante (no olvidemos que hacía dos años no sabía lo que era pilotar un monoplaza), en Ferrari le han seguido los pasos. Por aquel entonces Luca Badoer todavía rodaba en Minardi y la gente de Ferrari estaba ahí, incluido Jean Todt. A principios de noviembre saltó la noticia del interés de los italianos por Fernando.

Todo el tema quedó ahí, y a principios de diciembre el nombre de Alonso sonó de nuevo, aunque esta vez en otro equipo, en Benetton. Fernando estuvo un par de jornadas con ellos y consiguió mejorar dos segundos en sólo dos días. Obtuvo, además, el segundo crono de la segunda jornada de entrenamientos, dejando a cuatro décimas nada menos que al colombiano Juan Pablo Montoya (Williams-BMW) y mejorando en casi dos segundos el registro del piloto titular de Benetton, Giancarlo Fisichella.

"El primer día todo era distinto para mí, es normal. Me llevé unas impresio-

(Abajo) El regreso del hijo pródigo: Servià demostró que emigrar a los EE.UU. no le ha hecho olvidar ambiciones de llegar a la F1.





Las razones de Alonso

(Izda.) El rostro de Fernando Alonso puede llegar a ser muy conocido…; (dcha.) en el Circuit de Catalunya rodó al nivel de su ilustre 'compañero' Jenson Button; (abajo izda.) Benetton rodeó sus tests de gran hermetismo, y las mamparas cubrían su box (abajo) en cuanto un monoplaza se detenía.







nes muy buenas. Además, poder pilotar por primera vez un monoplaza de F1 y hacerlo en un circuito de tu país es algo que aporta mucha ilusión", explicaba Alonso.

La actuación del piloto asturiano, sin embargo, no dejó de ser paradójica, ya que estaba probando con Benetton aunque tiene contrato de piloto con Minardi. Gian Carlo, el responsable del equipo de Faenza, llegó a un acuerdo con Flavio Briatore para permitir que el joven español entrenara con Benetton. Fernando necesita acumular 2.500 kilómetros con un F1 para conseguir la superlicencia y así poder correr en el Mundial (en el caso de que Minardi decidiera incorporarle como piloto oficial). Por eso, el acuerdo con Benetton le vino como agua de mayo a Fernando que, lejos de amedrentarse, sacó todo su genio y demostró su calidad acabando a sólo cuatro décimas del segundo piloto del equipo, Jenson Button.

Después de toda esta demostración, el asturiano viajó a Londres para intentar aclarar su futuro, aunque todo apunta a que la decisión final está en manos de Minardi.

Si Fernando acaba corriendo con el equipo italiano y tiene en el coche un motor Supertec, sus actuaciones podrían ser más que notables. Después de brillar por todo lo alto en la última carrera de la pasada temporada de F3000 en Spa-Francorchamps, Fernando sorprendió con Benetton y quiere seguir haciéndolo. Sus ambiciones, sea cual sea el resultado de las últimas negociaciones, no han disminuido.

"No dejo de dormir por todo lo que ocurre. Estoy muy tranquilo y aceptaré las cosas como me vengan. Seguiré trabajando en el gimnasio, como siempre, porque quiero estar preparado si llega el momento. Tengo que estar a tope cuando tenga que subir a un monoplaza. Por lo pronto, me limito a esperar noticias", comentaba Alonso con su habitual temple, como si la cosa no fuera con él.

Oriol Servià

La extraordinaria actuación de Alonso en la pista nubló un poco un debut inesperado por lo rápido que sucedió todo, pero merecido. Oriol Servià, que este año tiene muy complicada su permanencia en la CART, aceptó una propuesta de Prost para subirse a uno de sus monoplazas en Barcelona.

Su papel no fue malo, todo lo contrario, y en el equipo francés reconocieron estar muy satisfechos con la labor llevada a cabo por el gerundense.

Oriol –que el pasado año estuvo en la CART tras proclamarse campeón de la Indy Lights en 1999– trabajó con el Prost del 2000 y pese a que sus tiempos no fueron excesivamente representativos, se bajó del coche con la sensación del trabajo bien hecho. Pese a ello,►







Las razones de Servià y García

(Arriba izda.) Servià contempla con ciertas incógnitas su futuro; (arriba) pero disfrutar de dos jornadas de tests con el equipo Prost puede valer un imperio; (dcha.) García fue espectador interesado en estos tests; su puesto en el equipo Red Bull de F3000 (izda.) también se aclaró esos días.



sabía ya que su futuro en Prost estaba más que complicado (posteriormente se comprobó con la confirmación de Gastón Mazzacane como segundo piloto del equipo francés, y en la baraja aún se mantiene Enrique Bernoldi, que compartió los tests con Oriol).

El de Pals no deja de trabajar y está estudiando las dos opciones que en este momento tiene sobre la mesa, aunque también es consciente de que todo es muy complicado.

"En algún momento me he planteado que me puedo quedar sin volante. Pero desgraciadamente la fecha límite para resolver mi futuro no la pongo yo. Sé que puedo estar en la élite de la CART, pero es algo que por ahora no está en mi mano".

El problema de los patrocinadores es algo que preocupa a la mayoría de los pilotos, incluido el propio Oriol: "Cada vez cuesta más encontrar patrocinadores. Hay seis empresas catalanas que me siguen apoyando a través de un consorcio y les estoy muy agradecido", reconocía Servià. "Telefónica era uno de mis patrocinadores principales, pero todavía no sé lo que van a hacer. Espero conocer mi futuro cuanto antes".

Antonio García

Y mientras Pedro de la Rosa rodaba en Cheste, Catalunya y Silverstone, Marc Gené se concentraba con su trabajo en Williams, Fernando Alonso sorprendía a Benetton y Oriol Servià debutaba con Prost, otro español empezaba a seguir sus pasos para llegar algún día a la F1. Antonio García, que se dejó ver más de un día este invierno por el Circuit de Catalunya, rubricó un acuerdo con el equipo Red Bull de F3000 para 2001.

Tras hacerse con la victoria en el Open Telefónica 2000 y tener pendiente una prueba con Minardi –el ganador del Open disfruta de este premio, que en el pasado han aprovechado Gené y Alonso–, también probará con Sauber (del que el equipo Red Bull de F3000 es filial). En un primer momento existían dos pilotos con opciones de estar en este equipo en F3000, Enrique Bernoldi y Patrick Freisacher (que disputó el alemán de F3 en 2000), pero los responsables de Red Bull quisieron hacerse con los servicios de Antonio gracias a una opción que expiraba el pasado 20 de diciembre. Antonio lleva ya varios años sonando como uno de los mejores pilotos del país y es, junto a Alonso y Servià, la esperanza del futuro de la F1 española en el Mundial.

Y, para rematar la 'Spanish Connection', mención especial (¡cómo no!) a Joan Villadelprat, que en su nueva etapa en el equipo Prost espera conseguir buenos resultados de cara al futuro, un futuro que podía haber pasado por la creación de un equipo español y que la actitud de Telefónica acabó frustrando tras varios meses de esperanzas.

RV RACING PRESS, BELLANCA/LAT, STEVE ETHERINGTON/EPI

Pedro de la Rosa: el único confirmado

Gené, Alonso y Servià han acaparado titulares, pero él es el único con volante seguro.

Aunque Arrows sigue sin confirmar oficialmente a sus pilotos, se da por segura la continuidad tanto de Pedro como de Jos Verstappen (el efímero test de Gastón Mazzacane –que no tuvo continuidad en España– iba orientado a un puesto como probador). Ambos han rodado con un A21 con el motor AMT (o Asiatec) y, aunque las incógnitas planean aún sobre dicho propulsor, lo cierto es que se trata de un auténtico motor 'oficial' que a la larga puede suponer un salto cualitativo para Arrows. Pasemos la palabra al protagonista, Pedro de la Rosa.

"Las pruebas han sido muy satisfactorias, hemos montado el motor AMT en el chasis de 2000. Uno de los objetivos principales era comprobar el rendimiento del motor, especialmente con la nueva versión mejorada. Es un propulsor de la misma potencia pero de mayor fiabilidad. A finales de enero ya estará disponible el nuevo chasis; se trata de una evolución y, sobre todo, esperamos obtener mayor fiabilidad.

"Ahora el comportamiento del Arrows, en general, es más agresivo porque la banda de utilización del motor es más estrecha. Otro elemento importante que influirá mucho en la conducción será la mayor adherencia, con los nuevos neumáticos he notado más *grip*, yo calculo que alrededor de dos décimas de segundo. Aunque con el nuevo reglamento se reduce la carga aerodinámica (detrás sólo llevamos un alerón triplano) creo que los tiempos van ser muy similares a los del año pasado.

"Este año estoy más satisfecho en general de las pruebas, porque, a diferencia de lo que hicimos en el pasado, ahora hemos rodado con el coche cargado de gasolina y en condiciones de carrera.

"La pasada temporada disponíamos de un coche irregular y con falta de fiabilidad. En algunos circuitos iba muy bien, pero en las pistas lentas no. Creo que estamos en vías de solucionar estos problemas –si el motor se muestra fiable el coche irá bien–. Aunque Hamidy se haya marchado, el equipo de diseño se ha reforzado y se está trabajando a marchas forzadas en el túnel de viento. El conjunto de técnicos que diseñan el coche (que Hamidy ya dejó esbozado antes de irse) es muy competente".



Pedro de la Rosa inicia su tercera temporada en F1 cargado de optimismo.



EL DÍA EN QUE...

MURIÓ JOCHEN RINDT

Una nueva serie que presenta la historia tras las imágenes de momentos clave de la F1.
Texto de John Leach; **fotografías de** Ron Eason/Archivo LAT



Sus datos
Karl Jochen Rindt
Nació: 18 abril 1942 Mainz, Alemania. Su padre era alemán, su madre austriaca, pero él corrió con licencia austriaca
GP disputados: 60
Victorias: 6
(5 el año en que ganó el título)
Podiums: 7
Poles: 10
Vueltas rápidas: 3
Puntos: 109

Los instantes finales de Rindt, inmortalizados por la cámara mientras se prepara para la fatal sesión del sábado en Monza, 1970.

Monza, 5 de septiembre 1970. Mientras el sol matinal calienta el pitlane, Jochen Rindt se pone el Nomex y el casco antes de la última sesión del sábado cara al GP de Italia. Ha ganado cuatro de las últimas cinco carreras –el título está a su alcance–. Pero el viernes no ha ido bien y ha pedido quitar el enorme alerón trasero que pega a su revolucionario Lotus 72 al asfalto. En este santuario de la velocidad, los tiempos por vuelta dependen de la rapidez en recta, y el alerón supone demasiada resistencia.

Entre los vítores del público, sale de boxes. Puede que el paddock esté dividido por su aire altivo e intransigente, pero quienes bordean el circuito a miles le adoran por su estilo vibrante y sobrevirador. Minutos después, empiezan a filtrarse rumores. Jochen se ha salido. A lo grande. Son los días anteriores a las repeticiones de TV y enlaces por radio coche-box. Pasa algún tiempo antes de confirmarse que la F1 se ha llevado a otra víctima. Tiene 28 años.

Denny Hulme, el campeón de 1967, seguía a Rindt ese día en su McLaren M14A: "Estaba a sólo 9 metros. Íbamos a unos 305 km/h hacia la Parabólica. Le vi empezar a frenar. Su coche se cruzó un poco a la derecha, luego a la izquierda y a la derecha de nuevo. Luego se cruzó bruscamente a la izquierda y golpeó el guardarraíl. Desapareció bajo una gran nube de polvo de la que salieron una rueda y montones de piezas".

Los testigos coinciden en que "algo se rompió", posiblemente el eje del freno delantero derecho. El morro del 72 fue arrancado bajo las barreras; el resto, con Rindt, se detuvo en la pista. Sus heridas eran espantosas e ingresó cadáver en el hospital en Milán, aunque es poco probable que sobreviviera al primer impacto.

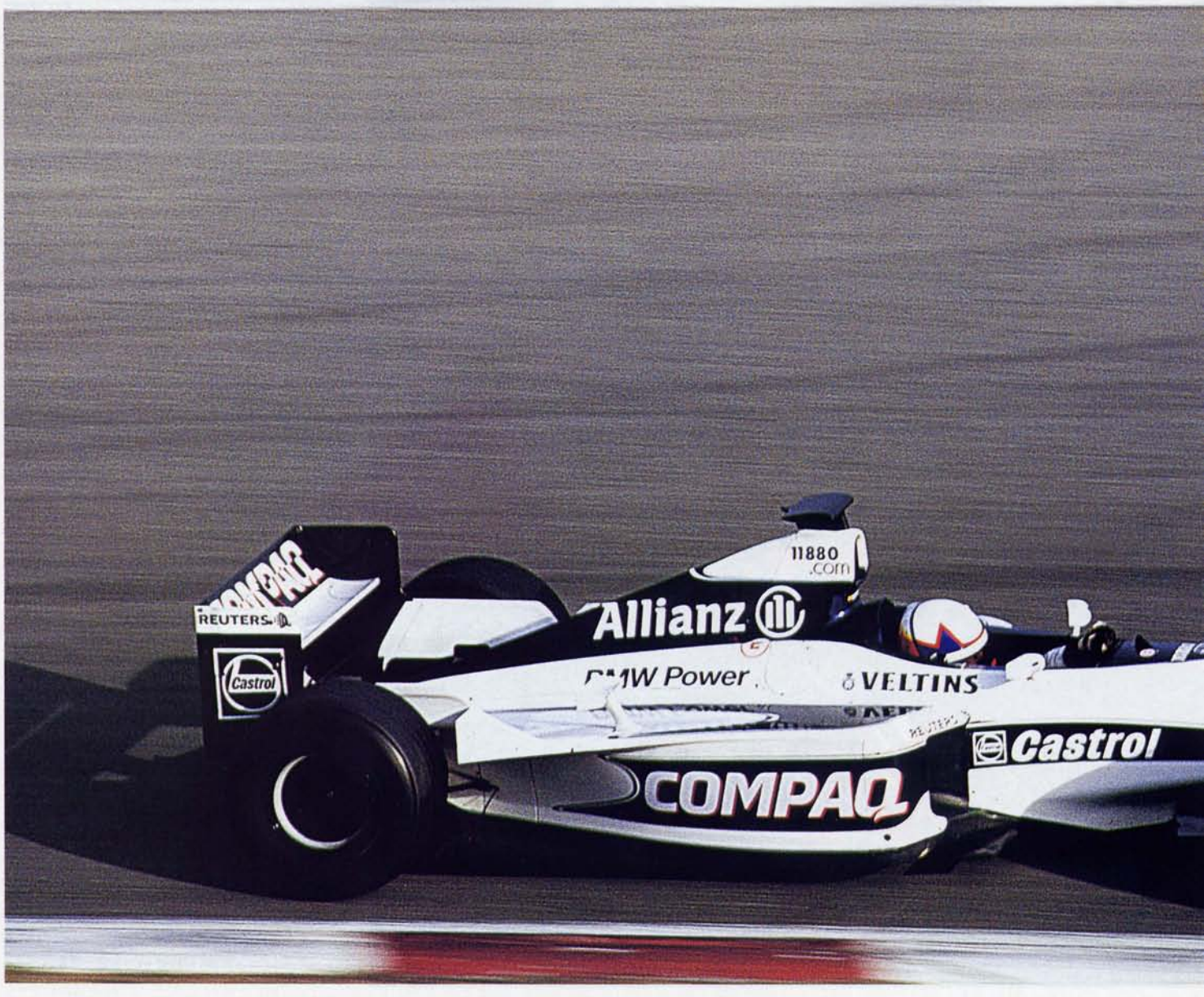
Irónicamente, 1970 iba a ser casi seguro su última temporada en F1. La pérdida de sus íntimos amigos Bruce McLaren y Piers Courage en accidente ese año le habían afectado, insinuando que pensaba dejarlo para lanzar un negocio de ropa deportiva.

El joven prodigio brasileño Emerson Fittipaldi rodaba por ver primera con el 72 en Monza ese fin de semana: "Desayuné con Jochen el sábado. Hablamos de que yo hiciera algunas carreras de F2 para el equipo que él dirigía con Bernie Ecclestone. Al cabo de dos horas había muerto".

Un mes más tarde, Fittipaldi ganó su primer GP en Watkins Glen. Ello bastó para impedir que alguien superara los puntos de Rindt, convirtiéndole en el primer y único campeón del mundo de F1 póstumo.



En la CART, Juan Pablo Montoya se forjó una reputación como piloto



Atrápalo como puedas



de puño de hierro, pero sólo hay una palabra para definir su estilo en F1 -suave.

Texto de Tom Clarkson; **fotografías de** Mark Thompson/Allsport; Peter Spinney/LAT

"Cómo te va en mi coche?", pregunta Jenson Button. El interrogante va dirigido a Juan Pablo Montoya, la tarde de su primer ensayo Williams en Jerez. Son las primeras palabras de la pareja desde que se anunció su canje en Indianápolis el pasado septiembre.

"Me has dejado un buen coche", contesta Juan Pablo. "Gracias. ¡Debe ser mejor que el Benetton!".

"En realidad no –¡te darás cuenta el año próximo!", replica Jenson.

Sólo son banalidades, pero este ▶





MONTOYA SE DISTINGUE



(Izda.) ¡Rápido! ¡Sonrían, por Dios! Las relaciones entre los pilotos Williams se tildan de glaciales.

El colombiano ha ensanchado las espaldas corriendo en América (dcha.). Falta le harán en F1.

El test de Montoya en Jerez (abajo) justificó en parte la decisión de Williams de prescindir de Button.



"LA F1 SIEMPRE HA SIDO MI META, INCLUSO CUANDO ESTABA EN AMÉRICA"



cambio de impresiones de 10 segundos toca más puntos de lo que Montoya alcanza con su nuevo compañero, Ralf Schumacher, durante los tres días de tests. Montoya ha llegado a la F1 con tan distinguida reputación que ha erizado las plumas de Ralf. No sólo eso, usurpar el puesto del nuevo ídolo británico ha sacado de quicio a toda una nación. La prensa amarilla británica está aquí para poner pieles de plátano al colombiano, pero Juan Pablo no resbala. No va a vapulear a su predecesor.

"Tengo mucho respeto por Jenson", dice Juan. "Lo que hizo el pasado año, como *rookie,* fue realmente impresionante. Le tengo en muy alta estima".

Es fácil olvidar que también Montoya es un *rookie.* Al margen de su prestación en su primer día en un F1 desde 1998, es su confianza lo que le distingue. Ingresa en F1 como el debutante más calificado que se ha visto jamás, aunque no por logros académicos porque fue expulsado del colegio –"No sé por qué", dice.

Posee un brillante don para ganar campeonatos, y eso es lo que gusta a los jefes de equipo. A los 25 años, ya ha ganado el de F3000, la CART y la Indy 500, eclipsando las hazañas de Jacques Villeneuve en América antes de cruzar el charco en 1996. Sólo queda un título para Montoya, y él y Frank Williams, quien aún tiene el fracaso de Alex Zanardi en 1999 fresco en su memoria, están igual de hambrientos por zampárselo. Tal éxito sin par en el camino a la F1 ha dado a Juan la confianza en sí mismo de Michael Schumacher, pero la instrucción americana en trato de sponsors y prensa le ha hecho más afable.

Me hace pasar al motorhome Williams, donde se ata el mono a la cintura y, resistiendo la tentación de recoger su PlayStation, se sienta en un sofá de cuero listo para hablar. Apoya la barbilla en sus manos y, sin que medie pregunta alguna, empieza. Es una charla rápida pero, con todo, concisa. Se muestra simpático y comunicativo, aunque sus inquiridores ojos marrones no reconocen a Ralf cuando éste entra en la estancia. Por lo visto, este matrimonio puede necesitar asesoramiento, aunque Montoya reitera inexorablemente que dejará que su pilotaje hable por él.

Consigo extraer esto de Schumacher antes de que se vaya: "Ya lo creo, Juan Pablo ha hecho un buen trabajo hoy. Va a ser un compañero de equipo rápido, y eso es lo que me hace seguir adelante".

Juan abulta más que cuando le entrevisté por última vez en 1996. No está gordo, pero sus brazos han doblado su tamaño y sus hombros se han ensanchado. Frank Williams le acusó hace poco de pasar más tiempo en los McDonald's que en el gimnasio. ¿Es eso cierto? "Tengo que ser sincero", dice. "Apenas hacía ejercicio en América porque no tenía que hacerlo, pero ¡eso no significa que fuera cada día al McDonald's! Los coches eran tan pesados y los pilotábamos con tanta regularidad que la única manera de ▶



(Izda.) JPM llega de los USA más versado en tratar con la prensa que muchos de sus colegas en F1.

(Dcha.) Aún hay que aprender sobre reglajes, asignatura sobre la que el equipo se centra en los tests.

(Abajo) La lluvia en Jerez permitió al piloto rodar algunas vueltas sobre los Michelin de mojado.





"EL WILLIAMS ES MÁS O MENOS COMO LO RECORDABA, PARECE ESTABLE"

entrenar era pilotar. Entrenaré más ahora, no obstante, ¡sólo para que Frank deje de darme tanto la vara!".

Williams es el hombre a quien Montoya debe su carrera. *Sir* Frank le sacó de la oscuridad en F3 y ha financiado en parte su carrera desde entonces, a cambio de un contrato a largo plazo con el equipo. Aunque ambas partes sigan afirmando que su acuerdo para 2001 se firmó sólo en verano, ha estado en la baraja durante años. El plan a largo plazo de 1998 era que Juan fuera a la CART para ganar experiencia antes de entrar en F1 en 2001. Como estaba previsto, el matrimonio ha sido consumado.

"La F1 siempre ha sido mi objetivo, incluso cuando estaba en América", dice. "Quería hacerlo con Williams porque tengo mucho respeto por Frank y Patrick [Head]. Me gusta cómo llevan los negocios y creo que tendrán éxito a la larga con BMW".

De pronto se zambulle en la nevera a por un refresco Lucozade Sport.

Cincuenta vueltas, sin haber pilotado durante un mes, han tenido su efecto, aunque sostiene que las fuerzas G no son mucho mayores que en la CART –salvo en frenada, debido a los discos y pastillas de carbono de la F1–. Ha sido una jornada de aclimatación. Su programa de test se ha basado en reglajes, permitiéndole variar todo lo que quisiera para ayudar al proceso de aprendizaje. Ha cambiado muelles, amortiguadores, alturas, niveles de alerón, con Head y el ingeniero de pista Tim Preston aconsejándole por radio.

La agilidad de un monoplaza de F1 le ha impresionado, así como su sensibilidad a los cambios. Ahora puede apartarse de los reglajes duros y sin concesiones que elegía en América para 'sacar punta' a un ChampCar. Puede ir más blando y estar más cómodo, tornándose por consiguiente más suave. Pero, en resumen, nadie –y Juan menos– esperaba que acabara la jornada a menos de una décima de Ralf.

"Estoy más que contento", dice. "El Williams es más o menos como lo recordaba, aunque ha mejorado mucho sobre el de 1998, menos nervioso. Antes de venir aquí pensaba que si podía llegar a menos de un segundo de Ralf estaría satisfecho, de modo que esto ha estado realmente bien".

Su estilo de pilotaje es de aportación mínima. En pista, no ha habido ni pizca del atrevimiento entusiasta que caracterizó su periplo en EE.UU., y sus huellas de telemetría son más suaves que las de Ralf. En una fase muy temprana, Montoya ha comprendido la física del pilotaje de un F1 moderno: se mueve mucho sobre las estrías, así que hay que ser suave. "En realidad, el coche parece extraordinariamente estable, sobre todo en frenada", apunta.

No erra los ápices y, a juzgar por su sonrisa fuera del cockpit, se lo está pasando bien. Su inexperiencia hace que aún esté tanteando, probando trazadas y marchas fuera de la norma general. Pero

El *otro* colombiano



Juan Pablo Montoya es colombiano. ¿Y qué? Bien, es sólo el segundo natural del país que ha pescado un volante de F1.

El primero, Roberto Guerrero, corrió para Ensign en 1982 y Theodore en 1983. Por desgracia, lo tuvo muy mal en ambos equipos. Intentó calificarse para 29 GPs, y falló ocho veces. De las 21 carreras que empezó, su mejor resultado fue un octavo en Alemania 82. Su lento Ensign fue uno de los doblados por el victorioso Ferrari de Patrick Tambay ese día.

El mejor puesto de Guerrero en parrilla fue 11º –proeza que logró dos veces, ambas en el mismo circuito (Detroit). En 1982, su mejor vuelta allí se quedó a sólo 0,013s del McLaren de Niki Lauda –y más de ocho décimas mejor que el compañero de Lauda, John Watson. Impresionante, ¿no? Bueno, sí. Pero Roberto se estrelló en la vuelta seis, mientras que Watson ganó. No tan impresionante, pues.

Un año después, Guerrero se calificó 11º en Detroit de nuevo. Esta vez su cambio cedió cuando era último.

Así, ¿era bueno? Sí. Roberto Guerrero fue uno de tantos jóvenes pilotos prometedores que han arruinado su carrera en F1 al subir a coches malos demasiado pronto. Como más recientes víctimas semejantes (¿alguien se acuerda de Jan Magnussen?), buscó refugio en EE.UU., alcanzando algo de éxito en la CART y, recientemente, la IRL.

Matt Bishop

las levas de cambio y frenar con el pie izquierdo no suponen un problema.

"Solía frenar con el pie izquierdo cuando probé para el equipo hace dos años, y a veces lo hice en la CART, así que me volvió a la memoria con bastante facilidad", dice. "Son las marchas lo que me ha impresionado, ya que solían causarme más líos que la frenada porque tenía que contarlas para atrás. Ahora, sin embargo, es más fácil –bam, bam, bam– ¡sin pensar en ello!".

De modo sorprendente, no obstante, pierde respecto a Ralf en las curvas más rápidas y no en las horquillas más lentas, que exigen más tiempo. En 10 vueltas, iguala al alemán en las curvas de segunda y tercera, informando que el coche tiene mucho más agarre mecánico a baja velocidad del que esperaba. Durante los cambios rápidos de dirección, la zaga del coche se suelta y requiere un sumo nivel de confianza tomarlos al siguiente nivel de prestaciones –algo que Zanardi no pudo comprender incluso después de un año de intentarlo–. Dado que Montoya es un hombre acostumbrado a luchar a 380 km/h en ovales con un muro como escapatoria, el miedo no es algo que tenga que ver con él. Combinado con soberbios reflejos, será sólo cuestión de tiempo que sea tan rápido. Éste es el hombre, después de todo, que en 1996 pasó las amedrentadoras Craner Curves de Donington, a fondo en bajada, en F3, contravolanteando de tope a tope.

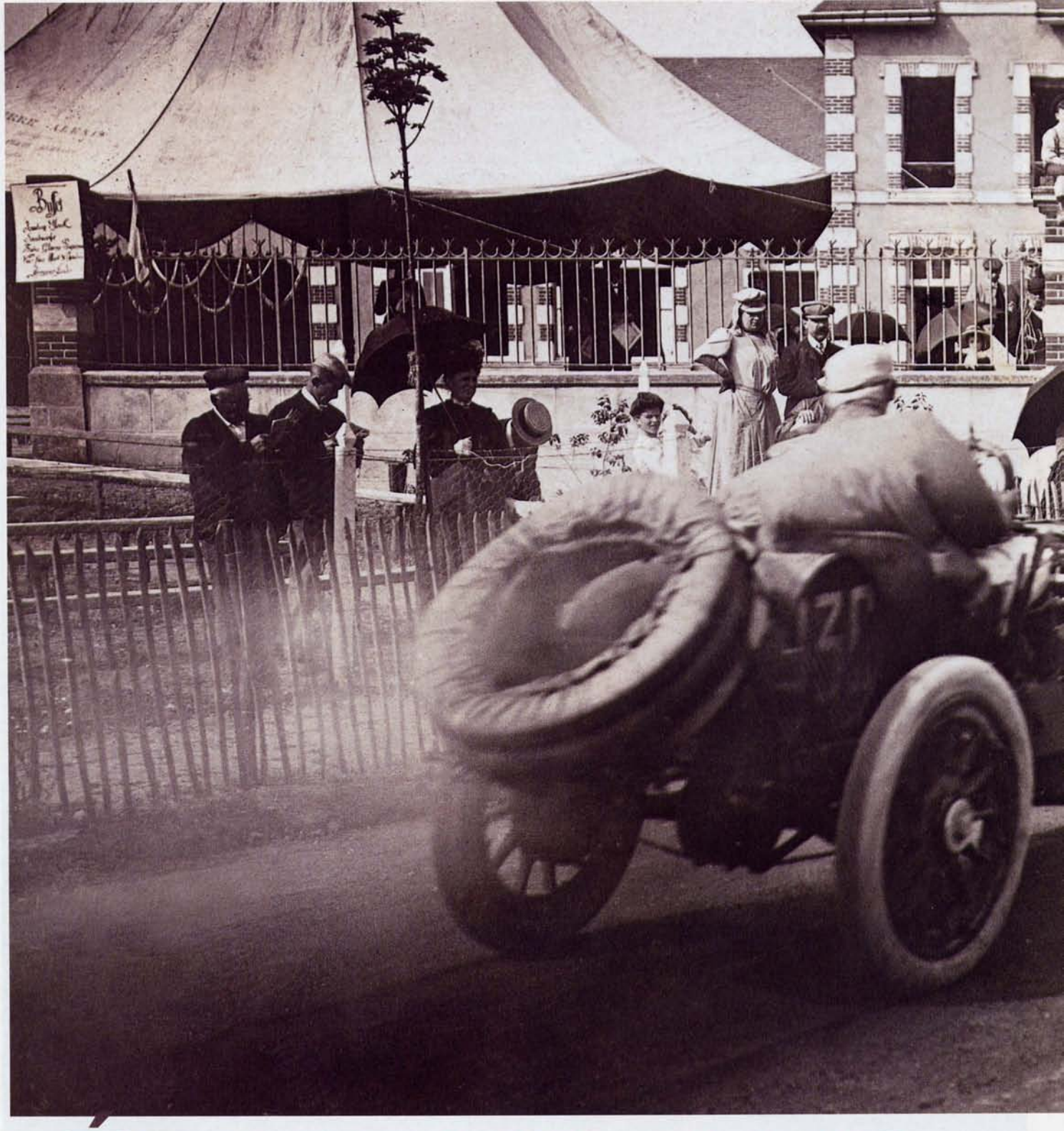
El equipo aún se muestra cauto en sus elogios de su nuevo jinete. "Posee entusiasmo por el pilotaje y grandes dosis de técnica", dice el director técnico Head. "Parece tener la materia prima y ahora dependerá de si posee o no la aplicación". Demasiada admiración en público en fase tan temprana barrería la mente de Ralf.

Juan Pablo está ayudándose a sí mismo camelándose el apoyo del equipo, como Jenson hizo el año pasado. El primer día, parece haber hecho más amigos en el equipo de tests que Ralf en dos años y, al salir de mi entrevista, va al box Williams con su familia y les presenta a todos los mecánicos. Ralf, naturalmente, ya se ha ido del circuito.

Sobre 2001 Montoya sigue reticente. "Veremos", dice. "No creo que sea mejor que cualquier otro en F1, pero tampoco creo que sea peor". Suponiendo que el FW23 y los neumáticos Michelin que calce sean buenos, ganará una carrera este año. Es demasiado bueno para no hacerlo –y es probable que supere a Ralf.

Queda poco tiempo para Melbourne.





ÉRASE UNA VEZ...





"De la Touloubre (Bayard-Clément) tomando una curva a gran velocidad", reza el pie original de esta foto de una recientemente descubierta colección que se remonta a los primeros tiempos de la revista *The Autocar*.

El padre de la F1 como la conocemos fue el Grand Prix de l'Automobile Club de France de 1906. Hemos excavado en archivos perdidos para poderos ofrecer esta pequeña historia.

Texto de Oliver Peagam; **fotografías del** Archivo LAT



'CORRESPONDIÓ A FRANCIA ABOGAR POR LA CAUSA DEL AUTOMÓVIL, Y CON ELLO DEL AUTOMOVILISMO'



'A remolque': un Clément-Bayard se alinea para la salida. Es el pilotado por Albert Clément, hijo del fabricante.

Para descubrir el auténtico origen del actual campeonato del mundo de F1, hay que retroceder mucho más que a su prueba inaugural en Silverstone en 1950. Puede que Gran Bretaña haya sido figura principal en la Revolución Industrial y Alemania inventora del motor de combustión interna, pero correspondió a Francia abogar por la causa del automóvil, y con ello del automovilismo.

El primer ejemplo del que se tiene constancia de un intento de competición organizada fue en 1887, cuando el periódico francés *Le Vélocipede* propuso llevar a cabo una corta carrera de París a Versalles. El gran día, sin embargo, sólo apareció un coche y la prueba no se celebró.

El editor de *Le Petit Journal*, Pierre Gifard, conoció más éxito en 1894. Ofreció 5.000 francos al piloto del primer coche que cruzara la meta en un concurso de 'fiabilidad' a disputar sobre un recorrido de 128 kilómetros de París a Rouen. El Conde de Dion lideró el grupo de 21 coches a un promedio de 18,63 km/h, ¡pitstop para comer incluido! Su triunfo fue efímero, sin embargo. Los organizadores juzgaron su vehículo –un tractor de vapor– "poco práctico", y fue excluido.

El patente valor publicitario del nuevo deporte llevó a la formación de un comité de editores franceses de periódicos, cuyo único objetivo era la promoción del automovilismo. Éste llegó a ser el Automobile Club de France (ACF), que organizó carreras entre ciudades hasta que fueron prohibidas en 1903 después de que una avalancha de accidentes en la París-Madrid (anulada en Burdeos) acarreara ocho muertos, incluido el diseñador Marcel Renault.

El magnate americano de la prensa James Gordon Bennett rompió el dominio francés en las carreras cuando propuso crear un campeonato abierto sólo a vehículos de un peso determinado y cuyos participantes fueran miembros de sus respectivos clubs automovilísticos nacionales. El Trofeo Gordon Bennett se disputó anualmente entre 1900 y 1905 –sólo seis pruebas en total–. Pero, con todo, es con justicia considerado como el primer campeonato internacional de automovilismo genuino.

En 1906, al Gordon Bennett le siguió una carrera organizada por el ACF. Los coches iban a pesar no más de 1.000 kg y cada fabricante iba a poder inscribir un máximo de tres coches. Las carreras de gran premio llegaron con 'La Gran Carrera Francesa', como la contemporánea revista británica *Motor* la acuñó.







La organización del Grand Prix de l'Automobile Club de France de 1906 fue una tarea colosal. Se disputó en dos días, con una distancia de 1.238 kilómetros, divididos en 12 vueltas a un recorrido de 103,18 kilómetros de carreteras públicas en la región de La Sarthe, con salida próxima a la ciudad de Le Mans –posteriormente célebre por sus 24 horas de resistencia.

Los costes del GP fueron astronómicos para la época. Preparar el recorrido se cifró en casi 4 millones de pesetas (unos 225 millones actuales), incluyendo 615.000 pesetas (35 millones) invertidos en la superficie de la carretera –cuya utilidad era difícil de apreciar, ya que la pista sembrada de piedras acabó con 14 neumáticos de un pobre competidor el primer día.

El corresponsal de *Motor* calculó que cada fabricante tendría que gastarse 1.120.000 pesetas (63 millones y medio) por coche. "Además de esto", escribió, "tenemos el coste de competir en la carrera, el ejército de hombres empleado, alimentado y alojado en el recorrido, el montón de material, recambios y géneros diversos comprados únicamente para la carrera, la prodigalidad de esfuerzos y horas de trabajo. De ahí que el coste ascienda fácilmente a 2.800.000 pesetas [160 millones] por coche. Con 34 coches, el desembolso de las marcas podría estimarse en 95 millones [5.440 millones]". Sufre en silencio, Ron Dennis.

El primer día de carrera fue el martes 26 de junio. Se salió a las 6.00am, algo que iba a alegrar a los pilotos más tarde. Una vez disipada la niebla de primera hora, la temperatura subió y el día se tornó abrasador. Se usaron caballos para remolcar los coches hasta la línea de salida (no había, al parecer, procedimiento formal de calificación), y el primero en partir fue el De Dietrich de Fernand Gabriel. El resto siguió a intervalos de minuto y medio.

(Superior) el Renault del vencedor Ferenc Szisz; (arriba izda.) el Itala de Maurice Fabry, baja el primer día; (arriba) nace el 'Paddock Club'.

La contienda del martes pretendía eliminar la paja; el ganador se decidiría el miércoles. El proceso no estuvo falto de controversia. Nada ha cambiado, pues. Citemos a *Motor:* "Toda cuestión deportiva debe ser descartada de nuestro espíritu. Ni un solo participante compite en el GP de este año por deporte. Esto, quizá, es una bofetada para el deportista inglés, quien gusta de considerar el automovilismo un deporte... el deporte es algo incomprensible para los franceses". No sorprende que el estallido de la I Guerra Mundial estuviera a apenas ocho años vista.

Salieron 32 de los 34 coches, pero sólo 17 rodaban al acabar la primera jornada. Para los últimos dos giros del segundo día, la cifra había caído a 11. ▶

El húngaro Ferenc Szisz ganó por media hora a Felice Nazzaro. Las crónicas esbozan un cuadro extraordinariamente parecido al actual: Renault y Fiat dominan, primero y segundo; y una guerra de neumáticos se desata entre Michelin y Dunlop –la marca francesa ganadora en pista, y Dunlop en la batalla promocional.

Las rivalidades periodísticas tampoco han cambiado mucho con los años. "A pesar de la afirmación de cierto periódico", escribió un guasón *Motor*, "no vimos ni un coche pasar como un relámpago. La velocidad de éste es de 300.000 kilómetros por segundo. Incluso el coche más rápido era bastante más lento que eso".

Hay un punto de *déjà vu* acerca del sino del espectador, también. Ésta era la opinión de *Motor:* "Las condiciones bajo las que tanto el público como la prensa son convidados a presenciar las carreras son más adecuadas para salvajes que para la gente a la que se desea atraer". Y esto era antes de la TV. ¿Cómo demonios alcanzó tan gran popularidad la competición de gran premio? ❶

'LAS CRÓNICAS DE LA ÉPOCA ESBOZAN UN CUADRO DE LO MÁS PARECIDO AL ACTUAL'

Clasificación final

Igual que ahora, las bajas del gran premio fueron altas –sólo 11 de los 34 inscritos cruzaron la meta.

1º: Ferenc Szisz – Renault 105 CV; promedio 101,2 km/h.
Primer día – 5h45m30s; segundo día – 6:28:37s; total – 12:14:07s

2º: Felice Nazzaro – FIAT 130 CV
Primer día – 6:26:53s; segundo día – 6:19:33s; total – 12:46:26s

3º: Albert Clément – Clément-Bayard 125 CV
Primer día – 6:11:40s; segundo día – 6:38:05s; total – 12:49:46s

4º: Jules Barillier – Brasier 105 CV
Primer día – 6:31:48s; segundo día – 7:21:11s; total – 13:53:0s

5º: Vincenzo Lancia – FIAT 130 CV
Primer día – 7:12:09s; segundo día – 7:10:02s; total – 14:22:11s

6º: George Heath – Panhard 130 CV
Primer día – 6:48:12s; segundo día – 7:59:33s; total – 14:47:45s

7º: Paul Baras – Brasier 105 CV
Primer día – 7:41:43s; segundo día – 7:34:07s; total – 15:15:50s

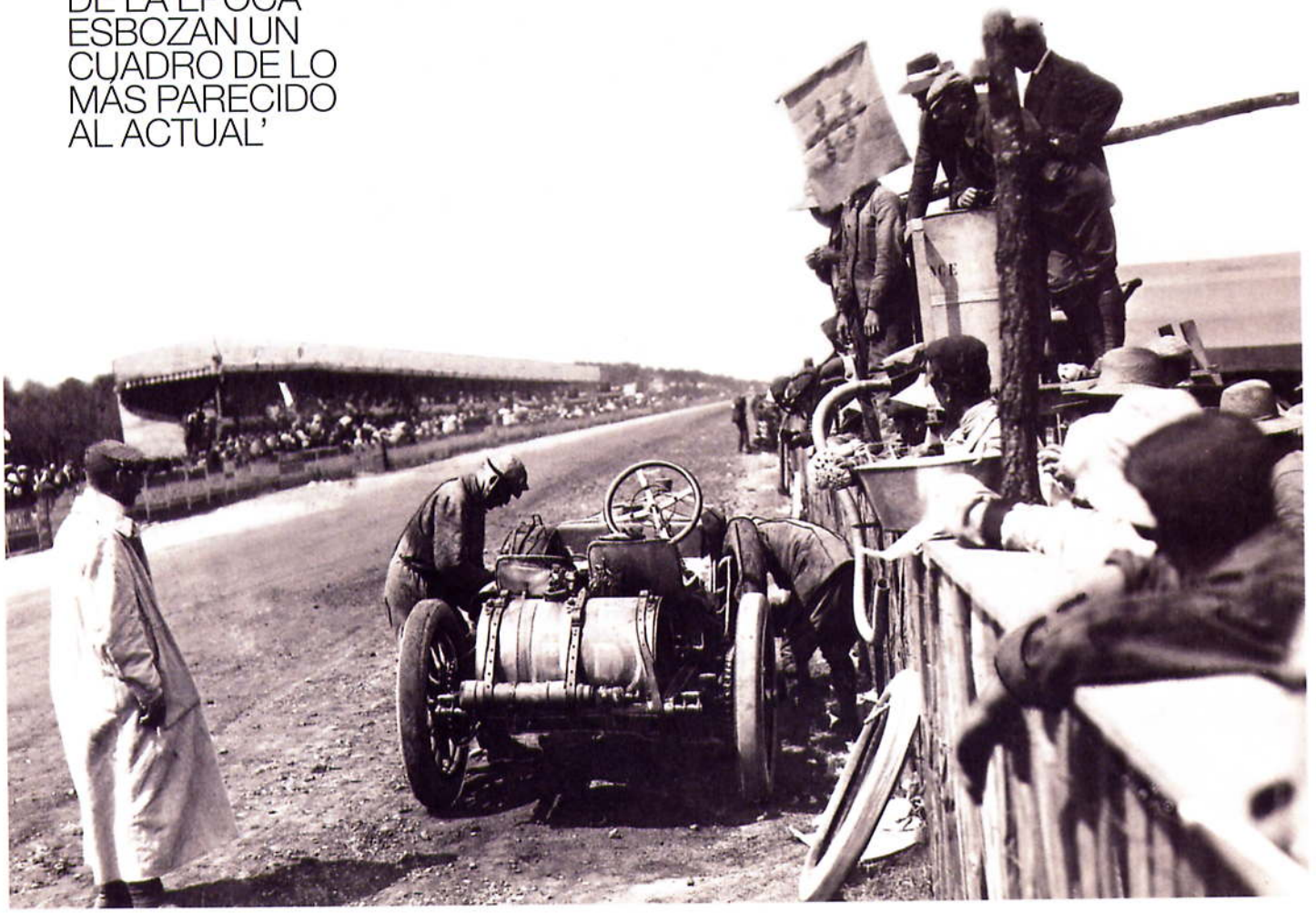
8º: Arthur Duray – Lorraine-Dietrich 130 CV
Primer día – 7:58:46s; segundo día – 7:27:15s; total – 15:26:01s

9º: "Pierry" – Brasier 105 CV
Primer día – 7:59:05s; segundo día – 8:16:02s; total – 16:15:07s

10º: *Camille Jenatzy/Alexander Burton – Mercedes 120 CV**
*Primer día – 8:07:20s; **segundo día – 8:11:22s; total – 16:18:42s

11º: Mariaux – Mercedes 120 CV
Primer día – 7:39:31s; segundo día – 8:59:10s; total – 16:38:41s

Los cambios de neumáticos eran eso, literalmente, y sólo podían llevarlos a cabo el piloto y su mecánico a bordo.



Sr. Arreglalotodo

Pedro Diniz ha gastado seis años y millones de dólares apuntalando equipos débiles. Ahora quiere agitar su varita mágica en Prost GP –pero como socio, no como piloto.

Texto de Peter Windsor; **fotografías de** Richard Dean

Pudo haber pilotado para Prost, claro; es probable que pudiera haber corrido de nuevo con Sauber. Pero ¿de qué hubiera servido? Ha demostrado ser un piloto de podio. Lo ha probado igualando a Hill y Salo, sus compañeros en coches semejantes. Con el coche adecuado, podía razonablemente creer Pedro Diniz, incluso podía haber ganado carreras.

Y ahora, alcanzado el techo, ¿qué? ¿CART? Olvídalo. ¿Resistencia? Aburrido.

La dirección de un equipo de F1, sin embargo, era interesante. Durante algún tiempo se ha sentado con los mejores, negociando patrocinios llegados de Brasil. Sí, venía de una familia rica. No, los fondos familiares no estaban allí sólo para ser gastados. Tenían que ser puestos en circulación, justificados, invertidos.

Y, cada año, una cantidad considerable de dinero –dinero generado por Pedro– ha sido gastada en un volante de F1. Eso está bien cuando avanzas, de cara a la meta. Está mal cuando aparece un problema de motor, o un rateo, y empiezas a calcular cuánto está costando realmente ese rateo a ti y a tus sponsors *por segundo.*

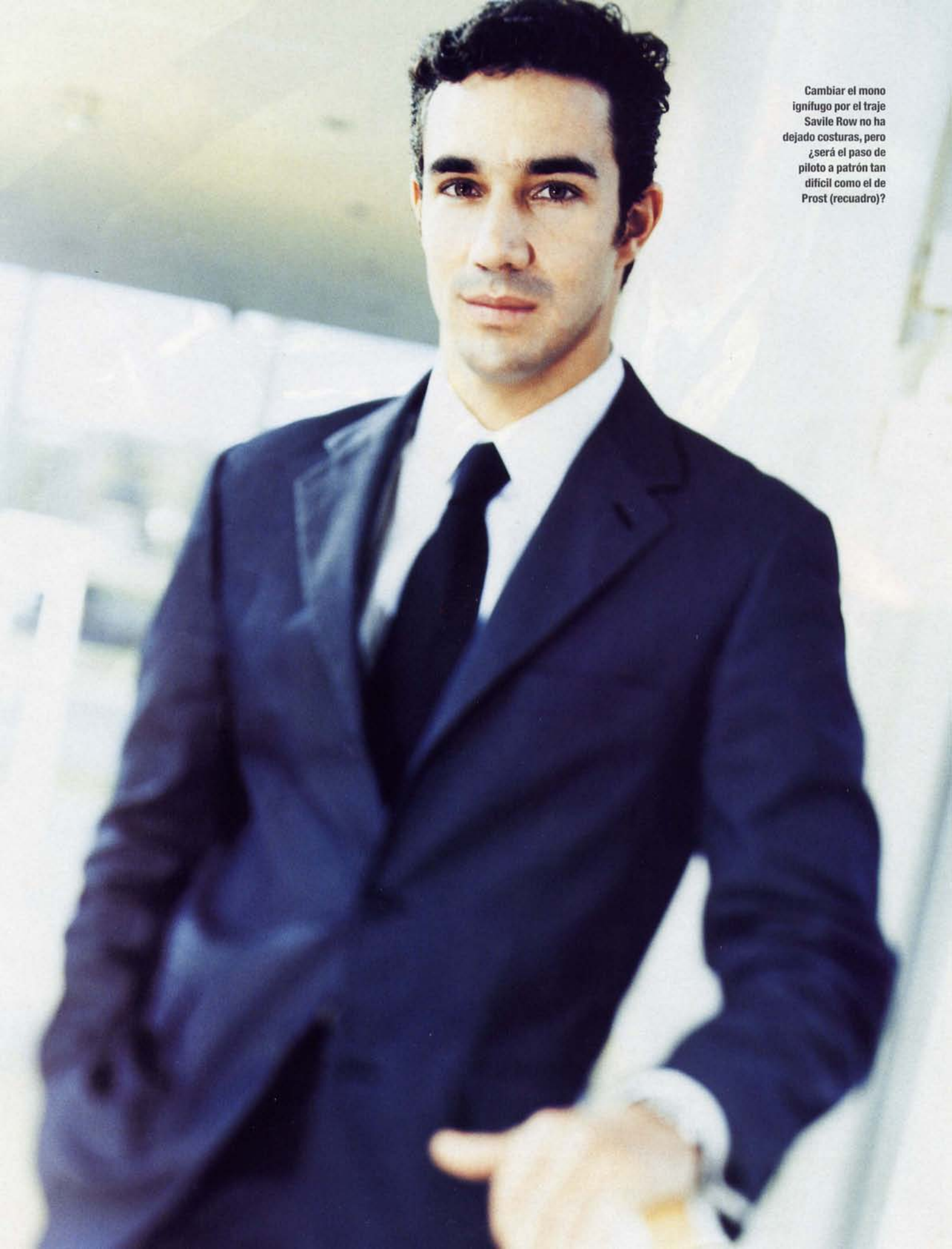


Si iba a gastar más dinero en F1, pues, y si había topado con una especie de pared de ladrillos en cuanto a plazas disponibles, ¿por qué no manejar el dinero como una inversión? ¿Por qué no administrar la forma en que se gasta? ¿Por qué no formar parte de un equipo actual de F1?

¿Por qué no?

Es una fría mañana de viernes en París, y Pedro Diniz viste un elegante traje oscuro, camisa blanca con puños vueltos, corbata negra y reluciente reloj Longines. Por delante, otro día en la oficina. Aunque aún reside en Mónaco, Pedro va a pasar al menos la mitad del año en la nueva fábrica Prost en Guyancourt, cerca de Versalles. Poco más de un mes antes, se convirtió en importante accionista de Prost Grand Prix. Consideró Sauber (demasiado difícil), Minardi (demasiadas incógnitas) y luego Prost (magníficas instalaciones, mucho potencial). Price Waterhouse efectuó su valoración, el acuerdo de los accionistas se *firmó –y aquí está, conduciendo su nuevo* BMW 4x4 entre el tráfico de hora punta, consagrando cuerpo y alma al equipo.

Pedro no va a revelar detalles de los dineros o el accionariado, por supuesto, pero cabe presumir que no le han dado gato por liebre. Alain Prost compró Ligier por unos $25 millones (4.500 millones ▶



Cambiar el mono ignífugo por el traje Savile Row no ha dejado costuras, pero ¿será el paso de piloto a patrón tan difícil como el de Prost (recuadro)?



"ALAIN PROST ES UN TIPO ESTUPENDO PARA ENCABEZAR UN EQUIPO ASÍ"

de pesetas) pero poco después vendió el 10% al Grupo LVMH por $20 millones (3.600 millones), valorando realmente su nuevo equipo en $200 millones (36.000 millones). No es un secreto que Prost ha estado buscando últimamente más inversores por cifras en consonancia, mientras, al mismo tiempo, se ha empleado al límite al firmar un contrato para comprar los muy caros motores y cambios Ferrari para las próximas tres temporadas. Cuando Pedro llegó como inversor en vez de como piloto, por tanto, el mercado se estrechó. Prost había tenido que desembolsar una garantía bancaria para el contrato Ferrari (unos pasmosos $90 millones (16.200 millones de pesetas) por tres años); las negociaciones de Prost con David Hunt (quien planeaba comprar el equipo en su totalidad y cambiar su nombre por Team Lotus) terminaron definitivamente; y Prost tuvo incluso que considerar una oferta de UFA, empresa alemana de promociones deportivas (y ya accionista minoritario), para comprar otro 10%. Por lo demás, cada vez era más difícil encontrar inversores formales. Para gastar una gran suma de dinero en una porción minoritaria de una empresa privada, hay que ser bastante consciente del funcionamiento interno de la F1 para poder distinguir los timos de los pluses. Hay que disfrutar del grado de experiencia de Pedro en F1 –y hay que tener una sensación real del valor de un equipo como Prost–. Si tuviera que apostar, yo diría que, a cambio del 40% de acciones, Pedro ha garantizado el coste del motor Ferrari por los próximos tres años. Si, además, genera unos $30 millones (5.400 millones) de ingresos anuales para el equipo durante los próximos 36 meses, su riesgo económico final será cero.

Un negocio redondo para la familia Diniz, en otras palabras.

Desde el punto de vista de Prost, Pedro aporta mucho más que dinero contante y sonante. Ha probado su capacidad para obtener patrocinios alrededor de la cadena brasileña de supermercados de su padre y ya muestra su entusiasmo por todos los aspectos del equipo. Mientras conduce hacia la fábrica –una primorosa muestra de arquitectura diseñada por Hubert Godet, reflejando la abundancia de agua en el Palacio de Versalles, la plétora de fauna y flora (¡castores incluidos!) en la finca junto a la fábrica y una gran área de cristal, acceso minimalista a un entorno de alta tecnología– Pedro habla sobre su respeto por Alain Prost y el papel que él, Pedro, se propone desempeñar.

"Alain es un tipo estupendo para encabezar un equipo como éste", dice. "Posee auténtico aplomo, una clase estelar que no puedes definir. Evidentemente ha tenido días bastante duros últimamente, pero puedes ver en sus ojos la determinación para triunfar. Aún lo hace todo al máximo. Pasé un fin de semana con él hace poco y salimos a dar una vuelta en bicicleta. Todavía está muy en forma –más de lo que estaba yo, porque me lo había tomado con calma durante un par de meses, al decidir dejar de pilotar–. Ahora vuelvo a estar a tope. Desde luego voy a correr la Maratón de Nueva York el año que viene. Tengo que estar más en forma que Alain.

El tráfico parisino puede que no sea alternativa a las estocadas de las carreras de F1, pero dirigir un equipo (dcha.) le hará subir la adrenalina.

"Alain ya había planeado cambios para 2001. Hemos fichado a Henri Durand como director técnico, por ejemplo. Como aerodinamicista, posee mucha experiencia de McLaren y creo que hará un trabajo magnífico con nosotros. Alain había estado hablando por un tiempo con Joan Villadelprat, de modo que le insté a cerrar el acuerdo, a ficharle (como director general) tan pronto como fuera posible. Joan ya ha cambiado completamente las cosas en cuanto a moral, en cuanto a que todos sepan a quién responden y qué se espera de ellos. Tenemos un largo camino que recorrer, por supuesto, pero es un momento apasionante para unirse al equipo. Todos tenemos que trabajar con espíritu de equipo en la misma dirección y la determinación de Alain al respecto es casi palpable".

Pedro seguirá dirigiendo su floreciente empresa monegasca de administración de pilotos y por eso aprueba del todo la participación de Prost en F3000, la categoría internacional de monoplazas inmediatamente anterior a la F1. "Es muy importante introducir nuevos pilotos", dice Pedro, "así que ojalá Prost, en un futuro cercano, también esté presente en F3 y F-Renault". Con el segundo Prost aún vacante, Pedro se entusiasma por el talento de Enrique Bernoldi, probador de Sauber el pasado año. "Creo que Enrique rendiría muy bien para nosotros, aunque sea algo salvaje a veces. Creo que yo podría tener una influencia calmante sobre él y sacarle lo mejor. Veremos".

Puede que Bernoldi dé respuesta a otro interrogante de Diniz: Pedro ha tenido éxito en obtener sponsors de su negocio familiar, pero ¿continuaría haciéndolo en el retiro? Con un brasileño como Bernoldi, la tarea sería más fácil; eso es seguro.

Subimos a la sala de reuniones –llena de paneles de madera y Bang & Olufsen color azul Prost–. Joan Villadelprat, que cuenta con brillantes carreras en McLaren, Ferrari, Tyrrell y Benetton a las espaldas, y que estuvo intentando organizar la compra de Minardi por Telefónica, entra resuelto en la estancia, un millón de asuntos en su cabeza pero una sonrisa en su rostro que muestra que, por fin, dispone de un proyecto en el que puede trabajar.

"Las instalaciones aquí son fantásticas", dice. "Hay mucho margen para mejorar, claro, pero los ingredientes principales están todos aquí". El túnel de viento de Prost, por ejemplo, aún está situado en Magny-Cours, lo que significa que las sesiones de 15 días mantienen a los técnicos lejos de sus familias durante excesivo tiempo. "A medio plazo –en algún momento en los próximos cinco años– deberíamos trasladar el túnel aquí, en Versalles", dice Villadelprat. "Tenemos el permiso de construcción, tenemos el espacio. Es sólo una cuestión de prioridades. Actualmente, no es una prioridad". De la misma forma –aunque nadie en el equipo lo admitirá– es de suponer que Prost acabará por hacerse todos sus componentes de suspensión en casa. De momento, gran parte de los elementos de rodaje del coche están diseñados y construidos por John Barnard en Surrey, Inglaterra. Barnard aún está bajo contrato con Prost –pero el coche 2001 será la ejecución de Henri Durand del trabajo llevado a cabo por el equipo de diseño de Prost el pasado otoño.

"Y, ahora mismo, tenemos que hacer funcionar el nuevo coche", continúa ▶

"TENEMOS UN LARGO CAMINO QUE RECORRER, PERO SON DÍAS APASIONANTES"





Joan. "No vamos a construir un coche laboratorio de tests porque no tendremos los primeros motores hasta enero y porque no vale la pena. Sabemos que el motor será bueno. Tenemos que construir un conjunto alrededor de motor y cambio que maximice sus cualidades".

Pedro asiente con la cabeza. "Estamos haciendo tantos cambios para la próxima temporada que nuestros tests de diciembre apuntaban a rodar los nuevos neumáticos Michelin y a probar varios componentes nuevos. Henri ya está concentrado en el nuevo coche y es alrededor de éste que levantaremos nuestro futuro.

"Lo que me impresiona de veras", dice Pedro, "es la calidad de la gente aquí. Lo notas cada vez que entras en el taller. Tenemos a John Walton como director de equipo y algunos chicos realmente excelentes en el departamento de diseño, por no hablar de los mecánicos y el personal de fábrica. Todo el mundo tiene hambre de éxito. Es una experiencia extraordinaria, intentar imaginar cómo será cuando remontemos nuestro nivel de prestaciones".

Ésta será la tercera vez que Villadelprat trabaje con Jean Alesi, y sonríe ante la perspectiva: "He tenido experiencias fenomenales con Jean", dice. "Ese primer año en Tyrrell fue uno de los mejores de mi vida. Luego hemos vivido días magníficos en Benetton. Jean siempre será Jean y es estupendo que tengamos un piloto que siempre dé el 100%. Es de lo más valioso que un equipo puede tener".

"Y a Jean le encantará la conexión Ferrari", suelta inesperadamente Pedro. "Cuando estaba en Sauber, insistió de lo lindo para que tuvieran un cambio de siete marchas, y estará muy contento de volver a tenerlo el año próximo".

El lenguaje corporal de Pedro se pone a la defensiva cuando Prost se une a él para la foto. ¿Tendrán que darse la mano o mantenerse aparte? ¿Tendría Pedro que cruzar sus brazos o meter uno de ellos en el bolsillo? ¿Debería sonreír o parecer serio? Pedro, pues, cumple su papel a la perfección –el nuevo y joven accionista, ansioso por aprender y modesto, pero, con todo, listo y capaz de comunicar de un modo que es único en F1.

Porque Pedro es cortés, plurilingüe, bien educado y culto. Podría haberse abierto paso, resuelto a demostrar su talento y esperando hallar un día entrada a un coche ganador. Igualmente, podría haberse retirado a una vida cómoda y no ser visto jamás en un paddock de F1.

En vez de ello, estará ahí fuera, colaborando y produciendo, trabajando y viajando. Se une a Prost cuando están tan abajo que no queda ninguna otra parte donde caer. Y todo apunta a que las cosas ya empiezan a ir mejor.

Joan Villadelprat (recuadro) ya ha traído la sonrisa de vuelta al equipo; (abajo) ¿un apretón de oro para Prost Grand Prix?



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







De todo un poco

Es tiempo de anuarios de F1: presentamos nada menos que tres, amén del vídeo resumen oficial... y más cosas.

Texto de Valentí Fradera; **fotografías de** Best

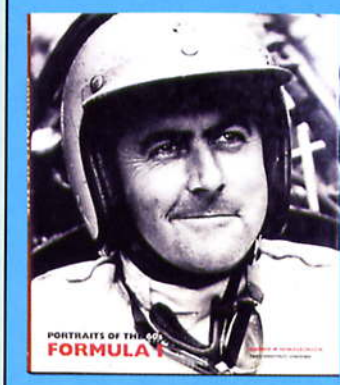
De la Rosa en la pared

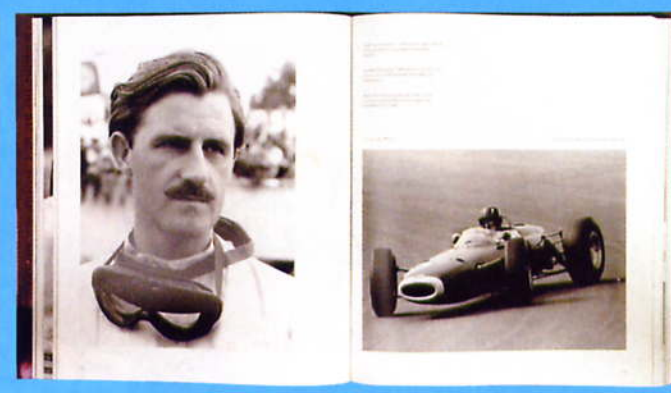
El artista jienense Diego Serrano rinde tributo a Pedro de la Rosa con esta serie de tres litografías. Sólo se han editado 150 copias, numeradas y firmadas por el propio Pedro. Precio: 6.000 Pts. c.u., 15.000 Pts. las tres. Tamaño: 42 x 35 cm. Información y pedidos: Diego Serrano, tel: 619 811 608



El año 2000 en vivo

El resumen oficial del Mundial de F1 en vídeo es la mejor forma de guardar un completo reportaje del año 2000. Más de dos horas de imágenes sólo vistas antes en pago por visión. Precio: 4.700 Pts. 130'. En inglés.



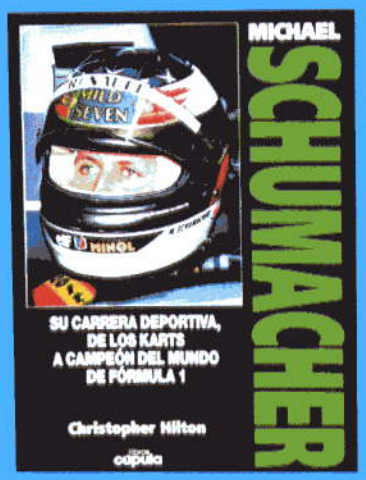


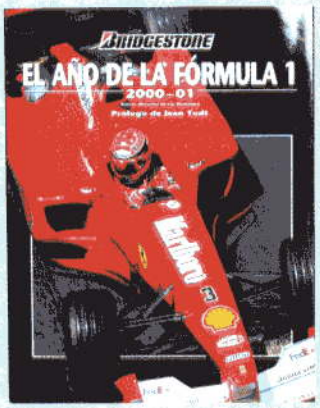
Retratos de los dorados sesenta en Fórmula 1

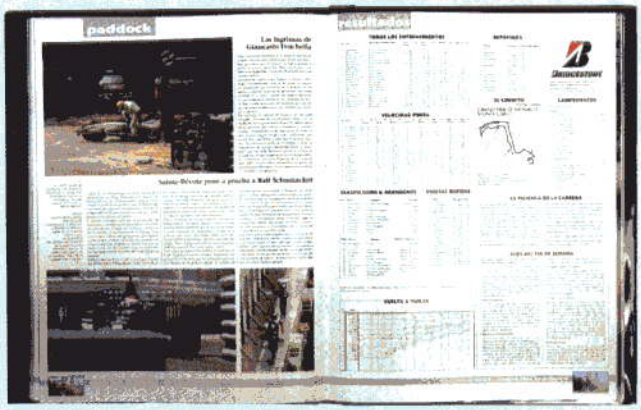
Otro de los magníficos álbumes de fotos que recogen parte del trabajo del genial Rainer Schlegelmilch. En esta ocasión, se compendia la década inicial de su arte, los años 60, cuando él aún disparaba en blanco y negro, y los pilotos aún no llevaban cascos integrales, lo que permite al 'lector-espectador' de este volumen deleitarse con las múltiples expresiones faciales de los pilotos, tanto dentro como fuera del cockpit. Las más de 500 imágenes se hallan ordenadas en un A-Z, de Chris Amon a Nino Vaccarella. Precio: 3.995 Pts. Páginas: 320. En inglés, francés y alemán.

¿Quieres saber más?

En este mismo número de *F1 Racing* has podido leer un apunte sobre los inicios de Michael Schumacher. ¿Quieres saber más? Aún está disponible una de esas pequeñas joyas que el tiempo ha arrinconado en los estantes de las librerías pero que posee un gran valor para nosotros. Se trata de la edición en español de la biografía del piloto alemán publicada al día siguiente de vencer su primer título mundial, en 1994. Ofrece un exhaustivo relato de su trayectoria, "de los karts a campeón del mundo de F1", de la mano del inefable Christopher Hilton. Un 'milagro' editorial que no es de recibo desaprovechar.
Precio: 1995 Pts. Pág.: 227. Castellano.





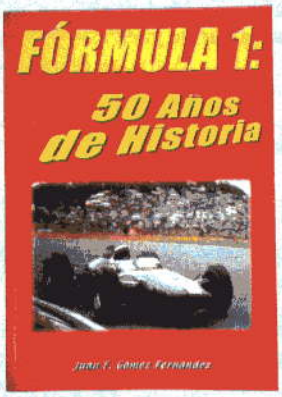






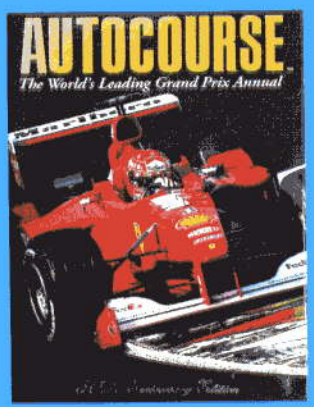
Dos anuarios, dos, de Fórmula 1 en castellano… ¡y olé!

Un método tradicional entre los aficionados de pro para conservar una útil herramienta de consulta sobre las sucesivas temporadas de F1 es un buen anuario. De un tiempo a esta parte, en España disponemos de dos: el 'veterano' de Francisco Santos (nueve años ya con nosotros), este año editado por el propio autor (y por tanto de difusión y disponibilidad más restringida… vamos, que se agotará pronto) y el patrocinado por Bridgestone (en su tercera edición española). No nos 'mojamos': ambas obras ofrecen suficientes atributos para contemplar su adquisición al alimón.
Precio: 3.990 Pts. Páginas: 204. (Santos). Precio: 4.995 Pts. Páginas: 221. (Bridgestone). En castellano.



GPs de 1950 a 1967

Es el primer volumen cronológico de la serie reseñada el mes pasado. De realización íntegramente española, supone un loable y valiente acto de fe que la afición debe apoyar.
Precio: 8.500 Pts. Pág.: 784. Castellano.





La biblia de la Fórmula 1 cumple 50 años (de 51 posibles…)

Sólo la temporada original de 1950 escapa al relato detallado y reconocido de Autocourse, la madre de todos los anuarios de Fórmula 1. Hoy, 50 tomos después, y bajo la dirección del prestigioso Alan Henry, sigue marcando la pauta en cuanto a rigor del texto, belleza de las fotografías (el colaborador de *F1 Racing* Paul-Henri Cahier es el fotógrafo jefe) y calidad general de la edición, así como aporte de datos (de F1... y más). Caro y en inglés, pero ítem de coleccionista.
Precio: 11.250 Pts. Páginas: 304. En inglés.

Querido Michael,

Si 9 de 17 es lo que puedes lograr con un clavo de acero en tu pierna derecha, que Dios ayude a los demás. Entiendo que desde el último GP te has sometido a mantenimiento rutinario para que te sacaran dicho metal y que ahora estás de vacaciones en la nevada Noruega. Merecido lo tienes.

Por supuesto, desde que sentenciaste el título, todo el mundo ha estado corriendo de aquí para allá especulando con precisión cuándo podrías retirarte y navegar hacia el horizonte azul allá en tu yate. Pero habiendo tenido la suerte de charlar con ese ingeniero tan simpático (¿Brown? ¿Braun? No importa) que se ocupa de tu bólido escarlata, tengo la impresión de que es tan probable que ese guión llegue a escena como que Patrick Head fiche por el Cirque du Soleil.



Schumi: ya le han sacado su clavo de 2000.

No, por mucho que les pese a tus compinches en la parrilla, parece que vas a estar por aquí durante un año o así todavía. Creo que ese tal Luca di Montezuma dice que Ferrari tiene capacidad para un par de títulos más antes de que haya posibilidades de que el Cavallino Rampante salte al vacío por el abismo de las prestaciones, de modo que el resto del pelotón haría bien en acostumbrarse. Me temo que eso significa que estarás en activo durante otros dos años al menos, aunque ese amable Sr. Dennis (antes hacía camiones en Guildford. ¿Cómo suena eso?) pasará a buen seguro la mayoría de sus horas de vigilia intentando bravamente contradecir la predicción de *Il Presidente*.

No sé si te mantienes al tanto de las noticias cuando estás fuera del paddock, pero ha habido una buena riña sobre algo llamado control de tracción. Nunca lo he entendido del todo, pero creo que lo que ocurre es que, cuando un piloto se ensaña a fondo con el pedal del gas, una pequeña caja de brujería electrónica evita que las ruedas traseras patinen si el tipo al volante aún tiene resaca del cóctel de zumo de zanahorias y Perrier de la noche anterior y no puede hacer frente a la mancha de hielo invisible al acecho en la entrada de Woodcote.

'La F1 es seguramente un brillante ejemplo de por qué la Unión Europea está quemada'

Parece que allá en 1993 hubo cierta disputa entre los equipos –que pensaban que todo este mecanismo de relojería era de lo más inteligente– y ese Mosley que dirige la FIA. El tal Mosley concluyó que el asunto se estaba yendo de las manos y decidió prohibir todas estas acrobacias ciclistas.

Entre tú y yo, Michael –y sé que encontrarás esto difícil de creer– los hay que han estado usándolo contra las normas. Lo sé, inaudito, ¿verdad? De todas formas, parece que todos los *capos* de los equipos se reunieron hace poco en alguna sórdida habitación de hotel en Heathrow y decidieron pedir al antedicho Mosley la vuelta del control de tracción.

El conservador Max se mostró conforme, mucho esfuerzo de RR.PP. dedicado a proclamar cuánto necesita la F1 más tecnología, el mundo estará tan atestado de gente conduciendo furgonetas Vanette en 25 años que los ordenadores pilotarán nuestro 'buga' al aeropuerto mientras nos repantigamos tras el volante leyendo *Vida Campestre*, de modo que los coches de carreras deberían estar a la altura de la tecnología de los de calle. Todos los técnicos de los equipos asienten como un rebaño de asnos en frenético acuerdo y el trato sale adelante para ser rubricado por la FIA.

¿Qué pasa después, Michael? Mecachis, aunque el tal Braun da su luz verde, un pequeño gabacho llamado Trot –quien entiendo dirige el equipo Ferrari– junto con el susodicho Montezuma, dice que quiere la reintroducción del control de tracción aplazada durante cuatro carreras, hasta el GP de España.

Sabes, Michael, es terriblemente bueno que esta gente no tenga trabajos vitales, como el control del tráfico aéreo o de trenes, si no estaríamos en un buen lío. Huelga decirlo, los de McLaren 'encajan' verse atados, haciendo trizas las felicitaciones navideñas de Maranello y murmurando entre dientes que son unos sinvergüenzas y han desertado de un acuerdo privado para aprobar todo ello a cambio de echar a la basura un importante programa de desarrollo del ídem.

¿A que parece un microcosmo de Europa, eh? En realidad no sé que piensas de esto del control de tracción, pero la F1 es seguramente un brillante ejemplo de por qué la Unión Europea está quemada. Por supuesto, en esta época de lo políticamente correcto, uno tiene que cuidarse de no meter la pata, pero, entre tú y yo, en muchos británicos existe bastante afinidad con vosotros los alemanes, pese a un par de guerras mundiales.

Mira, si piensas que el Kaiser Guillermo era nieto de la Reina Victoria, en realidad somos todos camaradas. Fíjate bien, y puede que incluso averigües que Luca di Montezuma es un lejano primo segundo de Ron Dennis. O no.

De cualquier modo, hubiera pensado que es de bobos dejar que un estúpido sistema de control de tracción se interponga entre nosotros y una Europa unida.

Te saluda cordialmente,

DARREN HEATH

Mr PADDOCK