NUEVO McLAREN MP4-19B ¿HA VUELTO EL EQUIPO McLAREN?

F1 RACING

SEPTIEMBRE 2004 - Nº 67 - 4,95 €

PROPUESTA *F1 RACING*

NUEVA PARRILLA

HACE FALTA UN CAMBIO RADICAL



ENTREVISTA

MARC GENÉ EN CARRERA

OPORTUNIDAD AGRIDULCE

ENTREVISTA

UN HISTÓRICO DE LA F1 EN RENAULT

PAT SYMONDS, DE SENNA A ALONSO

EXCLUSIVA

LA 'DES-DIMISIÓN' DE MAX MOSLEY

CONVULSIÓN POLÍTICA EN F1

FICHAJE DEL AÑO

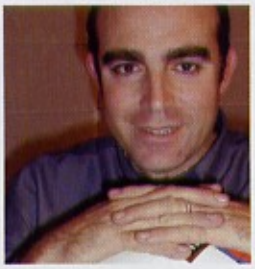
MONTOYA EN McLAREN

POR QUÉ 2005 VA A SER UN GRAN AÑO PARA JUANCHO...

¿Puede Alonso luchar por el título con Renault?

Analizamos el ciclo vital de los equipos de Fórmula 1

Vientos de cambio



La Fórmula 1 va a coronar al piloto más grande de todos los tiempos y lo hará en un momento en el que los vientos de cambio soplan en las más altas esferas del Gran Circo.

Bernie Ecclestone sigue impartiendo su doctrina a diestro y siniestro, controlando cada uno de los movimientos y procurando que su brutal maquinaria de hacer dinero no se agote.

Sin embargo, hay un hombre que en breve puede dejar de tener peso específico en el seno de la F1 y ese no es otro que Max Mosley, el presidente de la FIA, que ve pronta su retirada. Todo eso se producirá, a más tardar, en 2005, y ya se están barajando varios nombres para sustituir al máximo mandatario del automovilismo mundial.

Uno de los que suena con fuerza es el de Jean Todt, el hombre que ha obrado el milagro en Ferrari de la mano de Michael Schumacher podría dejar de estar presente en el equipo italiano, aunque de momento la idea no parece ser una prioridad para el pequeño Napoleón, como le apodan cariñosamente.

Su mano firme y profesional podría ser lo que está necesitando el automovilismo. Y no sólo en la F1. Todt es un hombre experimentado en varias lides. No en vano dirigió a Peugeot en los rallies y los raids y conoce a la perfección estos campos.

Ahora en los rallies la fuerza de Mosley molesta algo a los jefes de equipo que ya están pensando, entre otras opciones, en volver a promocionar la presencia de *ouvreurs* en todas las pruebas del Mundial de rallies. Son cambios pequeños, si se quiere ver así, pero teniendo en cuenta las últimas ocurrencias de Mosley (no sé, la última que se me ocurre era aquella de que todos los pilotos tenían que correr con todos los coches, intercambiándose sus monturas) tal vez sea mejor que eso cambie.

Tal vez no sea una situación tan bestia como la que se dio hace años con el caso de Jean-Marie Balestre, ex presidente de la FIA, todo un dictador, pero recordemos en este punto que Mosley era el abogado de Ecclestone. Con eso está todo dicho.

Soplan vientos de cambio en el automovilismo mundial y puede que antes de lo que todos estamos pensando. Ojalá sean para bien.

Xavier Pérez Giménez

nuestras firmas

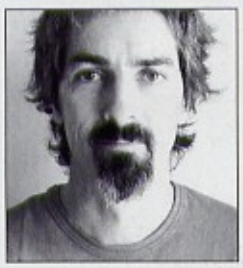
> Maurice Hamilton
Un mes triste para nuestro Maurice. Su íntimo amigo y compatriota irlandés John Walton, director deportivo de Minardi, falleció el viernes del fin de semana del GP de Gran Bretaña. Desde esta modesta tribuna, queremos rendir homenaje a John Boy. El tributo de Maurice lo encontrareis en la página 24.



> Peter Windsor
Nadie lo hace como Peter. Nadie tiene una pluma tan afilada y penetrante, y este mes analiza con ella a Juan Pablo y su probable buena/mala/fascinante suerte en McLaren de cara al año que viene (véase página 42). Tampoco hay que olvidar la visión única de Peter de cada carrera. Sus crónicas arrancan en la página 70.



> Richard Hart
Si vas a esta página del número de octubre de 2003 de *F1 Racing*, verás a Richard en un cálido abrazo con un muy dentado cocodrilo. Esta vez, dejaremos que sean sus inteligentes retratos satíricos (página 32) los que nos muestren qué tipo tan cachondo es. Otros de sus gustos incluyen pintar, machacar ajos y ver vídeos de Bjork.



> Anthony Rowlinson
No confundir con el cuatro veces campeón del mundo de F1 Alain Prost, pero la verdad es que Antoine daría el pego en la antigua sección 'Parecido Razonable' de *F1 Racing*. Sentado aquí en un viejo Ferrari de Schumi, este mes Antonio charla con Mika Salo, suplente de Schumi en 1999 (página 64) y explica la génesis del MP4-19B (página 48).



F1 RACING

administración y redacción
Álava 140, 7º planta
08018 Barcelona
teléfono
93 241 61 00
fax 93 414 45 34
e-mail
f1racing@ixo.es
delegación comercial Madrid
Pizarro 5, 4º B
28004 Madrid
teléfono
91 522 06 86
fax 91 521 28 97
editor
Franc Machado
director
Xavier Pérez
redacción
Valentí Fradera

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

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Dom Taylor
consultant editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett
art editor
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd

senior designer
Jody Hockley
fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images
secretary
Bianca Stephens

publishing director
Karl Penn
associate publisher
Robin Shute
international commercial manager
James Watson
business development manager
Dan Handscomb
commercial manager
Ben Guynan

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

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Interactivos, Motor y Música Press, S. L. U. en español.
F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE UU, España, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, Oriente Próximo, Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Suráfrica, Suramérica y Turquía por Haymarket Autosport Classic Publications Ltd., una división de **Haymarket Magazines Ltd. Fórmula Uno, Fórmula 1 y F1 son marcas comerciales de Formula One Licensing BV, empresa del Formula One Group, y se utilizan bajo licencia**
director editorial Mel Nichols
director financiero Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roe
Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

PRINTED IN SPAIN
impresión Litografía Rosés
distribución Disparia

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

10/09/2004
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Corporate Media 2004.

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 31

Contenido

Septiembre 2004

>Secciones

6 **Parade**
Contrastes en el mundillo de la F1

EN PORTADA
10 **Pitpass**
Cambio radical para formar la parrilla en F1

18 **Joan Villadelprat**
¿Qué será lo que tiene Ferrari?

20 **Javier del Arco**
La fascinante progresión de Schumi

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

94 **Previo GP: Hungría**
Hace un año del gran día de Alonso

96 **Previo GP: Bélgica**
Spa vuelve tras caerse el año pasado

98 **Bandera negra: Fisichella**
¡Por fin! Giancarlo con el volante que merece

>Artículos

24 **John Walton**
Luto en la familia de la F1; ún cariñoso homenaje al director deportivo de Minardi.

EN PORTADA
26 **Max Mosley 'des-dimite'**
Primero tiró la toalla, ahora el presi de la FIA vuelve, y más fuerte que nunca.

EN PORTADA
32 **La revolución evolutiva de la F1**
Cómo abordan su negocio los cuatro equipos que siguen a Ferrari, y por qué al final ganarán.

40 **Entrevista: Ross Brawn**
El director técnico de Ferrari explica cómo plantean las estrategias de Schumacher.

EN PORTADA
42 **Montoya en McLaren**
¿Es éste el hogar que Juan Pablo buscaba en F1? ¿O seguirán los hostilidades?

EN PORTADA
48 **McLaren construye un bólido**
¿Supone el MP4-19B el principio del fin de los dos años de humillación de McLaren?

EN PORTADA
54 **Marc Gené en carrera**
La agridulce experiencia de Marc como sustituto de Ralf Schumacher en dos GP.

EN PORTADA
58 **Pat Symonds**
En Toleman tuvo a Senna, en Benetton a Schumacher y en Renault... a Alonso.

64 **El gran 'triunfo' de Mika Salo**
Hace cinco años, Mika sustituyó a Schumi en Ferrari, y tuvo que dejar ganar a Eddie Irvine.

70 **Crónica GP: Francia**
Schumi y Ferrari fueron a cuatro paradas para doblegar a un excelso Fernando Alonso.

78 **Crónica GP: Gran Bretaña**
Un renaciente equipo McLaren irrumpió de pronto en cabeza, pole position incluida.

86 **Crónica GP: Alemania**
Jenson y Fernando dieron una lección de destreza y pundonor. Ah, 11 de 12 para *Él*.

42

JPM deja Williams
Seis carreras más y Montoya se irá. Al menos su paso a McLaren hará la F1 muy interesante para todos nosotros.



F1 RACING

Fotografías Portada Neil Cooper, Darren Heath, Maxppp. **Fotografías Contenido** Darren Heath, Steven Tee/LAT, Charles Coates/LAT, Richard Hart, Archivo LAT. **Agradecimiento especial** Gary Anderson, Simon Arron, Claire Bateman, Emma Bearpark, Adam Bruzi-Smith, David Britain, Iain Brown, Colin Burr, Wayne Bruce, Steve Burgess, Lindsey Campion, Liam Clogger, Luca Colzanni, Ian Cunningham, Pedro de la Rosa, Alan Donnelly, Andrea Ficarelli, Mark Gallagher, Paul Gwilliams, Martin Harrison, Silvia Hoffa, John Hogan, Chris Hughes, Ian Jickell, Graham Jones, Agnes Kaiser, Eduardo Kissian, Ellen Kolbe, Natascia Leone, Ruth Matheson, Jonathan Noble, Tracy Novak, Martin Spanswick, Jane Stewart, Edd Straw, Helen Temple, Desmond Tumulty, David Ward, Robert Wetherston, Claire Williams, Chris Willows, Mark Winter, Richard Woods, Alex Wurz, Julia Wurz

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* estará a la venta el día 10 de septiembre.



>54
Gené nos cuenta qué le faltó para aprovechar sus GP con Williams.

>26
Una política algo arriesgada reforzó el tándem formado por Max y Bernie.





>48
Lo que nos espera: McLaren ha reencontrado la forma.



>86
La salida de Alonso en Alemania fue genial, pero lo mejor estaba por venir.

>64
¿Por qué Mika Salo sacrificó su única oportunidad de ganar un GP?





>32
Cuatro pretendientes al trono de Ferrari, cuatro ciclos vitales.



Fiebre del martes noche

Menudo circo en Piccadilly *idem:* los V10 rugiendo por Regent Street; Nigel de vuelta a la arena; medio millón de espectadores; invasión alienígena de la F1.

Circuito: Regent Street, Londres
Hora/fecha: 19.20 h, martes 6 de julio
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 24 mm TS-E, película Fuji Velvia, 1/30 a F14




HONDA
HONDA
LUCKY STRIKE
LUCKY STRIKE
555
WORLD RACING
BAR
LUCKY STRIKE
LUCKY



Hockenheist

Jenson fue a por todas en Hockenheim. A saco. P13 en parrilla tras un cambio de motor no es una causa perdida en Buttonlandia. Schumi se libró.

Circuito: Hockenheim, Alemania

Hora/fecha: 14.58 h, domingo 25 de julio

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F7,1



LISTOS PARA LA SALIDA

Tú puedes cambiar las calificaciones

Ahora mismo, las calificaciones son pesadas y resultan aburridas por la tele. Pero no tiene por qué ser así...

Si el nuevo sistema de calificación propuesto (dos sesiones de 25 minutos con poca gasolina separadas por una pausa de 10 minutos) se hubiera implementado en Silverstone, como estaba previsto, habría sido el quinto formato diferente en 28 carreras. No es precisamente lo ideal.

Pero el actual formato a una vuelta con gasolina no goza de muchas simpatías, y la F1 tiene que encontrar una mejor solución. Los expertos de *F1 Racing* han pasado mucho tiempo analizando un ramillete de propuestas y ahora estamos dispuestos a poner el peso e influencia de nuestros tres millones de lectores en todo el mundo detrás del siguiente anteproyecto.

Cuando el jefe de Jaguar Racing, Tony Purnell, lo sugirió por primera vez este año, se rieron –tontamente– del mismo. Tontamente, porque su idea es brillante. Por lo que se refiere a espectáculo, imprevisibilidad y juego limpio, resulta incomparable. Lo llamamos Sistema de Calificación Purnell/*F1 Racing*. He aquí cómo funciona.

• VIERNES MAÑANA: EL 'SORTEO'
Con TV en directo, cada piloto saca por turno al azar una de las 20 bolas numeradas. El número de la bola determina la posición en parrilla de ese piloto para una carrera sprint el viernes por la tarde.

• VIERNES MAÑANA: DOS SESIONES LIBRES DE 45 MINUTOS
Sin límite de vueltas, como ahora.





• VIERNES TARDE: CARRERA SPRINT DE 10 VUELTAS, PARRILLA SEGÚN 'SORTEO'
Como el sorteo habrá producido rarezas como Bruni en P2 o Michael Schumacher en P19, la carrera sería muy movida. Con sólo 10 vueltas, no habría pit stops previstos (prohibidos repostaje y/o cambio de neumáticos, aparte de para sustituir una rueda pinchada). El único modo de remontar sería adelantar en pista. Y, como habría coches rápidos por detrás de coches lentos, los adelantamientos estarían garantizados.

La salida sería uno de los principales lugares de adelantamiento, y por tanto un auténtico punto culminante. También habría incidentes (siempre buenos para la TV).

• SÁBADO MAÑANA: DOS SESIONES LIBRES DE 45 MINUTOS
Sin límite de vueltas, como ahora.

• SÁBADO TARDE: SEGUNDA CARRERA SPRINT DE 10 VUELTAS, PARRILLA EN ORDEN INVERSO AL 'SORTEO'
La parrilla de la carrera sprint de 10 vueltas del sábado sería establecida en orden inverso al 'sorteo' del viernes, para mantener un orden al azar y asegurar lo imprevisible, los adelantamientos y la emoción. También restablecería escrupulosamente el juego limpio.

'EL ÚNICO MODO DE REMONTAR POSICIONES EN LAS CARRERAS SPRINT SERÍA ADELANTAR EN PISTA'

Por ejemplo, si Bruni partió en P2 en la carrera sprint del viernes, el sábado lo haría en P19; si en la primera Schumi lo hizo en P19, en la segunda lo haría en P2. La naturaleza al azar de la parrilla implicaría que seguiría habiendo coches rápidos en la cola y lentos en cabeza.

La carrera del sábado tampoco tendría pit stops, y si una salida atolondrada, adelantamientos y emoción. ►

Lo hemos hecho antes: tras el Austria-gate os pedimos que enviarais un fax a Max (recuadros) y le pidierais que prohibiera las órdenes de equipo, y funcionó; el nuevo sistema acabaría con tácticas como la de Schumi en Silverstone (arriba), cuando hizo un trompo adrede.

FOTO GRANDE: DPPI. RECUADRO: STEVE ETHERINGTON/LAT

>Las normas propuestas para 2005 y la opinión de los equipos

El viernes 16 de julio la FIA esbozó sus propuestas para reducir la velocidad de los F1 en 2005, por razones de seguridad. *F1 Racing* las explica

AERODINÁMICA Objetivo: reducir el apoyo en un 25%, con una pérdida de resistencia de sólo el 4% para limitar el aumento de velocidad punta

	PROPUESTA DE MAX	FUNDAMENTO	QUÉ OPINAN LOS EQUIPOS
1	Reducción de la altura, tamaño, complejidad y ángulo del difusor sobre el plano del fondo	La limitación reducirá el apoyo generado por el difusor con muy poca reducción de resistencia (misma velocidad punta)	OK. Norma propuesta inicialmente por el Grupo Técnico de Trabajo (GTT) y adoptada por la FIA
2	Restricciones de la carrocería y aumento de la forma de J del fondo alrededor de las ruedas traseras	El fondo es el generador de apoyo más eficaz; los tests en el túnel muestran que las restricciones reducirán el apoyo	OK. Sugerencia del GTT. Hay equipos preocupados porque la pérdida de aerodinámica homogeneice demasiado el diseño
3	Alerón delantero elevado otros 50 mm (según la norma introducida para la temporada 2001)	Al reducir la eficacia del alerón, el apoyo se paga más caro en resistencia; reducción necesaria para equilibrar la zaga	OK, en base a la necesidad de armonizar la distribución de apoyo entre las partes delantera y trasera del coche
4	Elemento del alerón trasero desplazado hacia delante una distancia dada; 100 mm es la cifra que se discute	El apoyo del alerón actúa más cerca del centro del coche, reduciendo la importancia del apoyo real por las ruedas	En discusión. Reduciría el rendimiento, pero puede haber resistencia comercial a la reducción de espacio en el alerón

NEUMÁTICOS Objetivo: reducir el agarre mecánico al hacer las gomas lo bastante duras como para durar más de 350 km (unos 80 km hoy día)

	PROPUESTA DE MAX	FUNDAMENTO	QUÉ OPINAN LOS EQUIPOS
5	Dos juegos, uno para el viernes y los libres del sábado, otro para calificación y carrera; elección entre dos compuestos	Neumáticos más duros y menos adherentes reducirán el paso por curva y aumentarán las distancias de frenada	De acuerdo en la reducción de juegos, pero preferirían tres. Se discute el momento de la elección del compuesto
6	Cambio de ruedas sólo por pinchazo. La de recambio ha de ser del juego de los libres. No repostaje simultáneo	Incentivo para que las ruedas aguanten toda la carrera. Siguen los repostajes: depósitos pequeños más seguros	En discusión, pero aceptado en líneas generales. No hay otra solución

MOTOR Objetivo: a corto plazo, reducir la potencia del motor; a largo plazo, reducir los costes del motor en un 50%

	PROPUESTA DE MAX	FUNDAMENTO	QUÉ OPINAN LOS EQUIPOS
7	Un motor que dure dos fines de semana de carrera	En un principio una medida de reducción de costes, pero un motor de mayor duración también tendrá menor potencia	Algunos temen que un motor para dos GP empobrezca el reglamento técnico. Otros lo ven como solución sensata

• DOMINGO: EL GRAN PREMIO

La posición en parrilla de cada piloto para la carrera en sí (el gran premio, el domingo) se decidiría por la media de su posición final en ambas carreras sprint. Por ejemplo, si Schumi acabó 12º en la del viernes y primero en la del sábado, su posición media sería 6,5. Si Montoya acabó séptimo el viernes y quinto el sábado, su posición media sería 6,0 (o sea, justo por delante de Schumi).

Si dos o más pilotos empataran por lo que se refiere a su posición media, su puesto en parrilla se decidiría por el promedio de sus dos vueltas rápidas en las carreras sprint; de este modo, aunque Schumi partiera en P2 en la carrera sprint del sábado y se colocara en un cómodo liderato, no podría levantar el pie. Tendría que seguir con el pie en la tabla.

• CONCLUSIONES

La retransmisión televisiva del sábado habría que verla. Empezaría con el 'sorteo' –con las reacciones angustiadas de los pilotos y entrevistas a un par de ellos– e incluiría las dos carreras sprint (la del viernes, cuyo resultado ya conocerían muchos telespectadores, en diferido y la del sábado en directo).

Según la longitud de la vuelta, cada carrera duraría entre 12 minutos (Indy) y 18 (Spa), dejando tiempo de sobra para que las cadenas pudieran retransmitir el 'sorteo', las dos carreras sprint y entrevistas y análisis posteriores, sin superar los tradicionales 60 minutos de calificación. (De hecho, si se creyera que 10 vueltas fueran pocas para circuitos cortos como Indy, las carreras sprint podrían aumentarse a 12 o incluso 15 vueltas, por acuerdo previo del Grupo Técnico de Trabajo, la Comisión F1 y el Consejo Mundial del Automovilismo).





El sorteo (extremo izda.) sería más emocionante que la lotería; un promotor principal de la idea fue el jefe de Jaguar Tony Purnell (izda.). ¿Qué hay de nuevo para 2005? He aquí los detalles (arriba).

Seguro que la parrilla del domingo depararía sorpresas, al estar determinada por el promedio de clasificación final en las carreras sprint. Además, habría tres salidas y muchos adelantamientos. Gran espectáculo, magnífico por la tele.

¿Sucederá? Bueno, si, si *tú* lo quieres. *F1 Racing* preguntó al presidente de la FIA Max Mosley si estaría dispuesto a dar su apoyo al Sistema Purnell/*F1 Racing*, y respondió lo siguiente: "Creo que es una idea muy buena. Si vamos a volver a cambiar las calificaciones, tendremos que hacer algo radical. Y no cabe duda de que las primeras 10 vueltas de un gran premio siempre son emocionantes. De modo que, sí, creo que de hecho no sería mala idea".

Como siempre, porque existen otros con intereses creados que proteger (en su mayoría, jefes de equipo veteranos) a quienes el presidente de la FIA nunca podrá esperar convencer por sí solo, el poder popular es la clave. Y por eso Max Mosley, Tony Purnell y *F1 Racing* te necesitan. Como lector de *F1 Racing*, tú predicas con el ejemplo. Sabes mucho de F1. Además, te encanta. Tu conocimiento y afición por la F1 suponen un apasionado incentivo para que quieras volverla a ver prosperar.

> 'CREO QUE ES UNA IDEA MUY BUENA. EL CAMBIO DE LAS CALIFICACIONES HA DE SER RADICAL'
> MAX MOSLEY

Así que, por favor, envía este fax (no hace falta que recortes la revista, se aceptan fotocopias) o un e-mail a Max *ahora*.

Contamos contigo. Lo que queremos que hagas te llevará menos de un minuto de tu tiempo.



El Dallara GP2, a ritmo de Minardi F1.

AVANCE RÁPIDO

El GP2 puede ir como un F1

Los coches del nuevo certamen monomarca GP2, que el año que viene sustituirá a la F3000, podrían ser más rápidos que un Minardi de 2005 si la FIA reduce tres segundos por vuelta la velocidad de los F1.

El Dallara GP2 con motor Renault ha sido diseñado para ser unos 6,0s más lento que un F1 actual. Como un Minardi está por lo general a 3,0s de la cabeza, otros 3,0s dejarían al Minardi al nivel de la pole en GP2.

El probador de Renault Franck Montagny probó el chasis GP2 en el Ricard antes del GP de Alemania. El coche tiene cambio semiautomático y una pequeña faldilla efecto suelo.



Bahrein simboliza el nuevo calendario.

FECHAS F1 2005

Así podría ser la F1 2005

La FIA dio a conocer las 19 fechas reservadas para el Campeonato del Mundo de 2005. Si todas ellas se confirman (las de 2004 más Turquía), el calendario podría quedar así:

6 de marzo:	Australia
20 de marzo:	Malasia
6 de abril:	Bahrein
17 de abril:	San Marino
24 de abril:	España
8 de mayo:	Europa
22 de mayo:	Mónaco
5 de junio:	Canadá
12 de junio:	EE UU
26 de junio:	Francia
3 de julio:	Gran Bretaña
17 de julio:	Turquía
31 de julio:	Alemania
21 de agosto:	Hungría
4 de septiembre:	Bélgica
11 de septiembre:	Italia
25 de septiembre:	China
9 de octubre:	Japón
23 de octubre:	Brasil

EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; CLIVE MASON/GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA: ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES; FELIZ VÍA; DPPI



ELIGE A TUS HÉROES

Hombre del Año: listos para votar

Sí, ya casi llegó la hora de la quinta edición de los premios *F1 Racing* Hombre del Año. Se trata de los únicos premios que ofrecen a los aficionados la posibilidad de votar por los auténticos triunfadores de esta temporada. Todo ello por Internet, en www.f1racingawards.com. La web estará *on line* a partir del 1 de septiembre. Todo cuanto hay que hacer para votar es visitarla y seguir las instrucciones.

El año pasado nada menos que 38.930 lectores de *F1 Racing* lo hicieron, y este año esperamos aún más. Existen 12 categorías, y tú decides quién gana qué.

¿Quién protagonizó la carrera del año? ¿Quién clavó la mejor salida? ¿Quién fue el personaje más legal? ¿Qué debutante mostró mejor lo que vale? ¿Qué equipo mejoró más? ¿Quién fue el jefe de equipo más impresionante? ¿Qué equipo de mecánicos te cautivó con su destreza? ¿Qué adelantamiento te hizo tocar el techo de un salto? ¿Quién se sacó las mejores vueltas en calificación? ¿Qué hay del coche del año? ¿Y el mejor piloto? Y, cómo no, ¿quién merece, en conjunto, ser considerado el Hombre del Año 2004?

Un Premio *F1 Racing* es inigualable en prestigio, porque los destinatarios saben que se lo ha otorgado el poder popular. Después de todo, tú, respetado lector de *F1 Racing*, perteneces al grupo de aficionados más erudito que existe, así que tu opinión cuenta. Asegúrate de ello.

MINARDI SUBE, SAUBER BAJA

Los sponsors que ganan y pierden

La reciente decisión de separarse de Wilux y Minardi pone fin al acuerdo de patrocinio titular más rentable de la F1. La empresa recibió 691 segundos de publicidad televisiva legible en las nueve primeras carreras de 2004, según cifras facilitadas en exclusiva a *F1 Racing* por la empresa de análisis de retransmisiones Margaux Matrix (basadas en difusión en calificación, carrera y poscarrera).

Eso coloca a Wilux octava entre los 10 sponsors titulares de la F1 en tiempo en antena, por delante de Benson & Hedges (Jordan) y Petronas (Sauber). No obstante, el acuerdo rebajado de Wilux (cinco millones de dólares por año) hace que esos 691 segundos sean los más baratos, a 3.618 dólares cada uno (véase tabla).

Petronas recibió sólo 233 segundos por su patrocinio de Sauber, el acuerdo menos rentable para un sponsor titular.

El acuerdo de 80 millones de Marlboro con Ferrari es el tercero más rentable, pese a ser el más caro. Marlboro tuvo 6.339 segundos de publicidad, más del 10% de todos los demás sponsors juntos. Cada segundo le costó a Marlboro 6.310 $.

PUBLICIDAD TV: AUSTRALIA-EE UU 2004

Marca (Equipo)	Publicidad (segundos)	Coste* ($)	Valor ($/seg.)
1 Marlboro (Ferrari)	6.339	40 m	6.310
2 Mild Seven (Renault)	4.579	22 m	4.805
3 Lucky Strike (BAR)	2.094	24 m	11.461
4 HP (Williams)	2.089	20 m	9.574
5 West (McLaren)	1.782	25 m	14.029
6 HSBC (Jaguar)	1.212	16 m	13.201
7 Panasonic (Toyota)	1.014	15 m	14.793
8 Wilux (Minardi)	691	2,5 m	3.618
9 B&H (Jordan)	649	5 m	7.704
10 Petronas (Sauber)	233	15 m	64.378

* Calculado por *F1 Racing* para media temporada de F1

Repostaje

▽¿Un técnico Renault con EJ?

Jordan puede haberse anotado un tanto al birlarle a Renault el diseñador jefe Mark Smith, que sería su director técnico en 2005.

Renault insiste en que Smith, que diseñó el R24 de este año (abajo), se queda, pero fuentes de Jordan confían en lo contrario. Smith, con contrato en Renault hasta el final de 2005, ya estuvo 10 años en Jordan.



▽Con cuatro años en kart

Karts eléctricos (abajo) en polideportivos, para niños entre cuatro y 10 años. Ésta es la gran iniciativa de la empresa Feliz Vía: ofrecer a los más pequeños un modo asequible y ecológico de 'descubrir' su pasión por el pilotaje. Más información en Feliz Vía: tel./fax 91 373 30 35, e-mail: feliz.via@jet.es.



▽Schumi contra Loeb en París

Michael Schumacher participará en la Carrera de Campeones, que este año deja las Canarias y se disputará el 4 de diciembre en el Stade de France parisino. Allí se enfrentarán pilotos de circuitos, rallies (entre ellos Sebastien Loeb, dominador del campeonato 2004) y motos, sobre una pista de tierra de 1 kilómetro.



CAFÉ PARA TODOS

El tiovivo de la F1 no para de girar

Sólo la mitad de los 20 asientos para 2005 están ocupados, y varios pilotos –de veteranos como DC a probadores de talento como Davidson– consideran o persiguen diversas ofertas. Veamos quién va adónde

La temporada de rumores de este año parece ser la de mayor actividad en años. Ocho de los 10 equipos contarán con nuevas parejas de pilotos en 2005, y existen rumores de que los otros dos (Ferrari y BAR) también podrían hacer cambios. Y todos los cambios, reales o incluso sugeridos, podría desatar una reacción en cadena, lo que dificulta las predicciones. Aun así, he aquí el pronóstico de *F1 Racing*.

Renault anunció el 28 de julio que **Giancarlo Fisichella** sería el compañero de **Fernando Alonso,** con un contrato de dos años (12 millones de dólares). Giancarlo dice que esta oportunidad es "un regreso al futuro". Corrió en Benetton-Renault de 1998 a 2001, y causó muy buena impresión al equipo, sobre todo a Pat Symonds (actual director de ingeniería de Renault), que abogó por la vuelta de Fisi. El jefe del equipo Flavio Briatore también mostró interés, aunque su empresa FB Management ya no representa a Giancarlo.

Lo de Alonso no fue una sorpresa. Flavio es su mánager y en Renault todos le quieren. Pero **Jarno Trulli,** a pesar de esa excelente victoria en Mónaco este año, siempre ha sido considerado internamente inferior a Fernando, así que el hecho de que no quisiera renovar por FB Management para 2005 le dejó

'SI FRANK HUBIERA HECHO UN OFERTA A FISICHELLA ANTES, SEGURAMENTE HABRÍA FIRMADO'

fuera. Seguramente irá a parar a **Toyota,** o, tal vez, a BAR si el jefe David Richards puede convencer a Honda de que la velocidad fiable es más importante que un pasaporte japonés.

Si Trulli va a Toyota acompañará a **Ralf Schumacher,** cuyo accidente en Indianápolis puede haber puesto fin a la carrera en F1 de **Olivier Panis.** Toyota ya había fichado a Ralf cuando se estrelló y decidido deshacerse del deslucido **Cristiano da Matta.** Por tanto, deseosos de continuidad, estaban a punto de ofrecerle un año más a Panis, de 37 años.

El accidente de Ralf cambió todo eso porque, ante la posibilidad de que pudiera no recuperarse del todo de sus lesiones de espalda, los peces gordos de Toyota se vieron obligados a fichar a otro potencial vencedor del título (Panis ya les parece mayor para eso). Hicieron una multimillonaria oferta por **Mark Webber,** que éste rechazó, pues ya había decidido firmar un contrato de tres años y 16 millones de dólares con **Williams,** a pesar de que Toyota le ofrecía casi el doble. Así que fueron a por Trulli. El contrato de tres años de Ralf es de 50 millones; a Trulli le han ofrecido 20 millones por dos años. Para Olivier, a no ser que Ralf no se recupere del todo (o que el acuerdo con Trulli se tambalee), Jaguar o Sauber son las mejores opciones.

Panis espera tener también una posibilidad de subir al asiento vacante en Williams. En realidad, a pesar de los esfuerzos del ingeniero de Williams Frank Dernie, que tiene a Panis en alta estima de su época juntos en Ligier, no la tiene. Durante gran parte del año pareció que Fisi era la elección obvia, pero Frank perdió demasiado tiempo. Si hubiera hecho una oferta en firme antes, Giancarlo habría firmado, y, a pesar de lo que Frank diga ahora, a Flavio le habría costado retener a Webber. En cambio, Williams se entusiasmó por las improbabilidades de **Jacques Villeneuve, Jeff Gordon** y **Mika Häkkinen.**

Pero ¿es Häkkinen una improbabilidad? A lo mejor no tanto como cabría pensar. Si Frank quiere a una superestrella junto a Webber, como exigen algunos de sus sponsors, Mika es su única elección. Es más, Häkkinen recuerda los buenos tiempos y ha olvidado los malos, algo esencial para un piloto de F1 que

A ver quién se sube al tiovivo. Sólo 10 fichajes están confirmados del todo; aparte de los pilotos actuales, también podría haber sorpresas a considerar, como Jacques y Mika.



Ralf: Toyota

JPM: McLaren

Fisi: Renault

Mark: Williams

ILUSTRACIÓN: MARTINA FARROW/NEW DIVISION; DARREN HEATH; STEVEN TEE/LAT; CHARLES COATES/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; MICHAEL COOPER/LAT; PETER SPENCER/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES

>Así podría ser la parrilla de pilotos en 2005

A medida que los talentos consolidados se van colocando, la lucha por quienes quedan disponibles se vuelve más frenética

EQUIPO SCUDERIA FERRARI
PILOTOS M. Schumacher *confirmado*
R. Barrichello *confirmado*
OTROS -

A menos que Schumi decida retirarse, en cuyo caso Häkkinen podría aparecer por sorpresa de *rosso corsa*, la Scuderia contará por sexta temporada con la misma pareja. Después de todo, funciona.



EQUIPO BMW-WILLIAMS
PILOTOS M. Webber *confirmado*
A. Davidson *probable*
OTROS M. Häkkinen *posible*

Webber está atado, pero su compañero tendría que haber sido Fisichella. Ahora que Frank ha perdido ese tren, Anthony parece la mejor apuesta. A no ser que Mika efectúe una reaparición sorpresa...



EQUIPO McLAREN-MERCEDES
PILOTOS K. Räikkönen *confirmado*
J. P. Montoya *confirmado*
OTROS -

Como tan a menudo en la historia reciente de la F1, Ron Dennis tal vez haya juntado la mejor pareja del grupo. Ahora, tras el reciente despertar del equipo, la tarea es darles un coche adecuado.



EQUIPO RENAULT
PILOTOS F. Alonso *confirmado*
G. Fisichella *confirmado*
OTROS -

Ahora se puede decir que Renault tiene la segunda mejor pareja de pilotos. Fisi apretará a Alonso –sobre todo en carrera, donde a veces Trulli era flojo en comparación– y podría dar la sorpresa.



EQUIPO BAR-HONDA
PILOTOS J. Button *confirmado*
T. Sato *casi seguro*
OTROS J. Trulli *posible*

Jenson gana estatus y disfruta de la devoción casi paternal de Richards. Taku aún se ha de ganar el respeto de DR. Tiene contrato, y el apoyo de Honda, pero Trulli podría ser una amenaza.



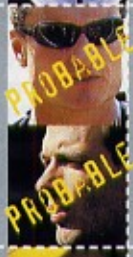
EQUIPO SAUBER-PETRONAS
PILOTOS F. Massa *confirmado*
A. Davidson *posible*
OTROS N. Heidfeld, G. Paffett, O. Panis, A. Wurz *posibles*

Massa es cosa segura, y es rapidillo. Peter Sauber se quedó hecho polvo al perder a Fisi, y Davidson sería su primera elección, si no lo ficha Williams, eso es.



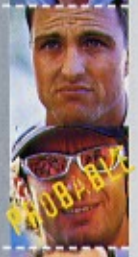
EQUIPO JAGUAR-COSWORTH
PILOTOS D. Coulthard *probable*
A. Wurz *probable*
OTROS A. Davidson, N. Heidfeld, O. Panis *posibles*

DC es el principal objetivo de Jaguar, pero también quieren a Davidson. Wurz pinta bien, y Panis y Heidfeld tienen mucha experiencia, que es lo que necesitan.



EQUIPO TOYOTA
PILOTOS R. Schumacher *confirmado*
J. Trulli *probable*
OTROS O. Panis *posible*

Ahora que tienen que cargar con Schumi Jr., que lucha por recuperarse, Panis lo tiene mal. Trulli es agente libre, Flavio ya no es su mánager, y es una gran amenaza. Da Matta es historia.



EQUIPO JORDAN-FORD
PILOTOS N. Heidfeld *posible*
P. de la Rosa *posible*
OTROS D. Coulthard, T. Glock, O. Panis, A. Wurz *posibles*

Mucho depende de si los Al-Maktoum compran el equipo o no. Si lo hacen, se podrían tantear nombres conocidos; si no, se subirán quienes más paguen.



EQUIPO MINARDI-COSWORTH
PILOTOS Z. Baumgartner *posible*
F. Montagny *posible*
OTROS G. Bruni *posible*

La verdad, ¿quién sabe? De nuevo, van a ser quienes más paguen, ¿no? Bruni y Baumgartner no han impresionado a nadie en 2004, pero al menos Zsolt ha cruzado la meta más a menudo.



se plantee volver. El problema es que Mika sólo volvería con un coche ganador, y Williams está en proceso de reestructuración. Quizá espere que **Michael Schumacher** se retire antes del final de su contrato actual.

¿Cuándo lo dejará Schumi? Podría hacerlo al final de este año –Ferrari no le demandaría– pero lo más probable es que siga hasta el final de 2006, según contrato, con **Barrichello** a su lado.

McLaren está claro: tienen a **Kimi Räikkönen** y **Juan Pablo Montoya.**

¿BAR? Jenson Button seguirá, pero no es seguro que **Takuma Sato** lo haga. Taku es rápido, pero su forma errática ha llevado en ocasiones a Richards al borde de la desesperación. BAR necesita dos pilotos que puntúen. DR mantuvo conversaciones con Fisi, y más recientemente con Trulli. Como es probable que **Anthony Davidson** consiga un volante titular, Taku podría acabar de probador otra vez. Pero seguramente Honda insistirá en que Sato corra.

Jaguar ha hecho una oferta a **David Coulthard,** un nombre que podría ayudar a atraer sponsors en el Reino Unido. Junto a DC les gustaría contar con **Alex Wurz** (a quien ya intentaron fichar antes) o Davidson. Si no consiguen dos de estos tres, considerarán a Panis y/o **Nick Heidfeld.** Es casi seguro que **Christian Klien** será descartado, y los rumores que relacionan a **Mika Salo** con Jaguar son poco fiables.

Sauber se quedará con **Felipe Massa,** cuyo mánager es Nicolas Todt (hijo de Jean); como los motores y cambios de Sauber proceden de Ferrari, mejor no disgustarles.

Junto a Massa, a Peter Sauber le gustaría fichar a Davidson. Pero ahora Anthony tiene bastantes posibilidades de subirse al segundo Williams; por eso, sus mánagers –David y Steve Robertson, y Didier Stoessel– han pedido a Sauber dinero de verdad por su chico. Para frenar sus exigencias, Sauber filtró su interés por **Gary Paffett.** No es imposible que Paffett acabe en Sauber, pero es una segunda opción frente a Davidson y tal vez Panis, Wurz y Heidfeld.

¿Jordan? Si la familia Al-Maktoum de Dubai no compra el equipo, elegirán pilotos a principios del año que viene, y los volantes irán al mejor postor. Parece que **Pedro de la Rosa** tiene 10 millones de dólares de Repsol, que podrían tentar a Eddie (pero ¿atraería a Repsol o a De la Rosa un Jordan apurado?).

Si Jordan se relanza como Team Deutsche Post Emirates/Dubai F1, Heidfeld y el tercer piloto actual, **Timo Glock,** serían sólidos candidatos, mientras que Coulthard, Panis y Wurz también podrían ser tanteados. Tenemos entendido que **Giorgio Pantano** no seguirá.

¿Minardi? Briatore podría colocar allí a **Franck Montagny.** Por lo demás, la pasta dirá.

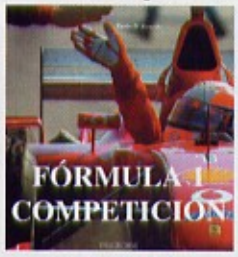
F1 RACING

De compras

▽ Fórmula 1 Competición

Éste es el título de un nuevo libro que hará las delicias de los lectores de *F1 Racing*. El concepto no es nuevo, pero el resultado es muy atractivo. Una antología de imágenes del prestigioso Paolo d'Alessio que abarcan los últimos 35 años de la F1, ordenadas según temática. Gran formato, 240 páginas, buen precio y, además, edición bilingüe español-inglés.

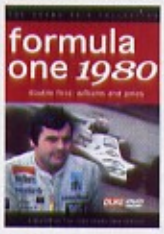
Precio: 29,95 €
Castellano/inglés



▽ El año que faltaba, en DVD

Los resúmenes oficiales de la F1 se iniciaron con el año 1981, así que este nuevo DVD viene a llenar un vacío histórico. Cuando la F1 era de/para puristas.

Precio: 33 €. 52 min. Inglés



▽ La camisa de Alonso

Manga corta, algodón 100% y logos de Renault bordados (no cosidos). Haz que te la regalen.

Precio: 125 €



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



BAR pensó que tenía un adelanto aprobado por la FIA en los frenos de su coche, pero se lo prohibieron.

EL FRENO NO SE TOCA

Adiós al sofisticado truco de BAR

En los libres del viernes en Hockenheim, BAR alineó otra interesante muestra de tecnología pero, como con su radical diseño de alerón trasero, la FIA hizo que lo quitaran.

La innovación se llamaba 'transferencia de par delantero' (FTT, por sus siglas en inglés). Consistía en dos semiejes, conectados a cada mangueta de la rueda; en el centro del coche se unían a través de un diferencial compacto montado en el chasis. Pero, a diferencia de un diferencial tradicional montado en la transmisión, el FTT no suministraba potencia del motor a las ruedas, porque eso supondría tracción integral, que está prohibida.

El FTT pretendía mejorar la eficacia de la frenada. Por ejemplo, cuando el piloto gira para una curva de derechas, la inercia del coche traslada peso a través del eje delantero, descargando la rueda derecha y cargando la izquierda. El FTT trasmitiría la carga de 'tracción' de la rueda izquierda al diferencial, que la transferiría a la rueda derecha, que así seguiría girando y reduciría la posibilidad de bloqueo en frenada.

El sistema no es nuevo: Benetton produjo una versión en 1998 pero la descartó. El peso extra de los semiejes y el diferencial superaba cualquier ventaja. Hasta ahora, ningún equipo había vuelto a probar el FTT.

Al parecer, en un principio la FIA dio permiso a BAR para usar el FTT, pero cambió de opinión cuando se dio cuenta de que BAR había refinado el diseño mecánico, muy básico, de Benetton incorporando controles hidráulicos y electrónicos para mejorar la distribución de par.

Las normas no permiten regular el reparto de par de un lado a otro a través de la manipulación hidráulica. Una prohibición pensada para eliminar transmisiones innovadoras que pudieran dotar a los coches de propiedades como las que el freno de mano confiere a los de rallies. Por eso Charlie Whiting vetó en Alemania el sofisticado sistema FTT de BAR.

UNA VUELTA MÁS

Cómo ahorrar gasolina, y peso

En las calificaciones de Silverstone, a Olivier Panis le anularon su tiempo y le relegaron a la cola de la parrilla, por haber obstaculizado la vuelta lanzada de Felipe Massa. El Toyota se encaminaba a boxes y se lo vio avanzar lentamente por delante del Sauber de Massa.

Esta costumbre de circular despacio se ha vuelto cada vez más popular, y no sólo en las vueltas de deceleración. Los ingenieros se han dado cuenta de que si sus pilotos ruedan a un ritmo muy reducido en las vueltas de calentamiento y deceleración en calificación, la de reconocimiento para colocarse en parrilla y la de formación antes de la salida, ahorrarán suficiente gasolina como para dar una vuelta más en carrera. Es un ahorro importante, teniendo en cuenta que los coches han de repostar antes de la segunda sesión oficial y ya no podrán hacerlo antes de la salida.

Silverstone mide 5,141 km y el consumo es de 4,02 litros por vuelta. Más importante es el peso de este combustible: una vuelta consume 2,9 kg del líquido elemento.

Antes de la calificación, y contando con esas cuatro vueltas a velocidad reducida, los equipos pueden poner 2,9 kg menos de gasolina en el depósito sin comprometer la estrategia de carrera. O sea, que el coche será 2,9 kg más ligero en calificación. Un ahorro que equivale a rebajar 0,11s.

En Silverstone la diferencia entre el poleman Kimi Räikkönen y el segundo, Rubens Barrichello, fue de apenas 0,072s. Naturalmente, estas cifras varían de un circuito a otro, pero el beneficio básico de dicha táctica es válido para todos.

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

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

1	**Ferrari**	3,5
2	**Williams-BMW**	5,8
3	**BAR-Honda**	6,3
4	**Renault**	7,2
5	**McLaren-Mercedes**	9,3
6	**Toyota**	11,8
7	**Jaguar-Cosworth**	12,0
8	**Sauber-Petronas**	14,3
9	**Jordan-Ford**	16,3
10	**Minardi-Cosworth**	18,5

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

1	Rubens **Barrichello**	3.633
2	Michael **Schumacher**	3.526
3	Juan Pablo **Montoya**	3.460
4	Jenson **Button**	3.431
5	Giancarlo **Fisichella**	3.319
6	Jarno **Trulli**	3.214
7	Olivier **Panis**	3.195
8	Felipe **Massa**	3.180
9	David **Coulthard**	3.141
10	Fernando **Alonso**	3.127

Neumáticos: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-25.07.04)*

1	**Michelin**	318.118
2	**Bridgestone**	132.003

Estadística del mes

Michael Schumacher ha liderado el 75% de vueltas disputadas. Jim Clark tiene el récord: 72% en 1963

Motores: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-25.07.04)*

1	**BMW P84**	54.483
2	**Toyota RVX-04**	54.308
3	**Honda RA004E**	50.360
4	**Mercedes FO110Q**	47.674
5	**Ferrari 053**	41.643
6	**Renault RS24**	33.520
7	**Petronas 04A**	28.849
8	**Cosworth CR-6**	26.320
9	**Ford Cosworth RS2**	24.572
10	**Cosworth CR-3L**	15.291

Tests: más km recorridos *(25.11.03*-25.07.04)*

Equipo	**Toyota**	48.337
Piloto	**Ricardo Zonta**	19.032

** inicio tests de pretemporada 2004*

con la colaboración de

FORIX
WWW.FORIX.COM

LORENZO BELLANCALAT



Joan Villadelprat

¿Qué deben mejorar los equipos para batir a Ferrari y para romper el monopolio de Michael Schumacher?

Los pilotos deben ser más profesionales, igual o más que Michael Schumacher. El alemán los supera en todo: su forma de prepararse fisicamente es la mejor, su motivación la más alta, nunca baja la guardia, cree en su equipo y lo cuida con mimo, les da todo lo que necesitan y además es muy rápido.

Cuando se ha llegado a la élite es muy difícil mantener la motivación, muchos viven de la gloria y se abandonan al recuerdo. Le ha pasado a mucha gente, a Jenson Button lo consagraron casi como el rey de Inglaterra y Giancarlo Fisichella vino y lo puso en su sitio. Ahora, gracias al trabajo y a la ilusión ha encontrado su sitio y su ritmo y vuelve a ser competitivo. Ves a otros que en cuanto ganan una carrera ya están pensando en el contrato que les puede llover encima. Los pilotos deben trabajar más que Schumacher porque su obsesión por mejorar es única.

En cuanto a los equipos, Ferrari ha brillado más este año porque los demás se han dormido. El problema básico de la falta de rivalidad es que los equipos que pueden luchar por razones de economía, de organización y de *budget* están muy flojos y Ferrari seguirá dominando por tiempo.

McLaren ha cometido grandes errores desde el principio y ya llevan un par de años así. En estos momentos se recuperan y han desarrollado un coche competitivo, creo que a partir de ahora serán rivales de verdad, porque Kimi Räikkönen está súper motivado y Ron Dennis invertirá lo necesario para aumentar la calidad del equipo. Por parte de Williams se esperaba mucho más, difícilmente levantarán cabeza porque la marcha de Juan Pablo Montoya y Ralf Schumacher, dos pilotos rápidos, les va a afectar. Como siempre la jerarquía en el equipo es bastante confusa, no hay un líder claro, Patrick Head mete la nariz en todos sitios y no acaba de permitir que un joven marque las pautas de trabajo y desarrollo, a pesar de los cambios registrados últimamente. Williams era el equipo oficial de Michelin pero no ha sabido aprovechar esta ventaja, resulta desalentador.



Antes siquiera de bajarse del coche, Schumi (abajo) dedica un aplauso a sus mecánicos tras ganar en Alemania. Nadie mima a su equipo como él.

El polo opuesto lo ocupa Renault, por rendimiento y por una apuesta valiente en las estrategias. Sigue creciendo y puede volver a ser campeón del mundo si continúan invirtiendo de la misma manera. La sorpresa de la temporada es sin duda BAR, ha encontrado el complemento justo de todo: un motor fantástico, un buen piloto y han recogido los técnicos (competentes) que otros equipos no querían. Por estatus no deberían estar tan arriba pero sí por trabajo, son los únicos que han planteado un desafío a Ferrari, aunque creo que el orden lógico es Ferrari, McLaren, Renault, Williams y BAR.

El caso de Toyota es muy extraño, porque su inversión es muy fuerte pero los resultados no corresponden. Mike Gascoyne necesita tiempo para colocar todas las cosas en su sitio, ahora aún están pagando la falta de una buena organización. Llegarán arriba pero bastante más tarde, de momento han dado un buen paso al cambiar los pilotos y fichar dos rápidos.

Después está Sauber, que está haciendo un trabajo decente. Jaguar lleva muchos años yendo hacia atrás, disponen de un piloto joven con poca experiencia como es Klien que lo está haciendo bien, pero no para lo que se espera de un Jaguar. Webber, su gran baza, lo perderán el año que viene, así que el futuro no es muy prometedor. Por lo que respecta a Jordan, Eddie se ha preocupado más de sus negocios personales y está más pendiente de que alguien compre Jordan que no de crecer. En el pasado estuvo a punto de aspirar a ser un gran equipo, pero dejó pasar la ocasión. Minardi continúa en la cuerda floja esperando como siempre un milagro.

¿Qué pasa entonces con el equipo Ferrari? Pues que es único, único con letras mayúsculas. En estos momentos no hay nadie capacitado para vencerlo, la clave la tiene Michael Schumacher.

Me gustaría recalcar este aspecto, porque nadie se ha parado realmente a explicarlo, simplemente se dice que la escudería es muy buena y Schumacher va muy rápido. El secreto es que el alemán los ha cuidado a todos como hijos suyos, él llegó con un grupo de gente porque entendió que solo no se consigue nada, sin un equipo a tu lado, implicado contigo no vas a ningún sitio. Primero hay que entender este concepto, por más obvio que parezca muchos no lo comprenden, y luego aplicarlo. Michael blindó los contratos de los técnicos, los ligó a su presencia en Ferrari, él los mima, los cuida, los mantiene unidos y cuando el coche no funciona aguanta y sigue 'dando el callo'. Cuando va bien arrasa. Su gente lo da todo por él. Ésta es la diferencia, una cualidad que forma parte de lo que es ser un piloto de verdad. Hoy difícilmente veo otro que sea capaz de hacer esto. Hay gente con potencial como Kimi Räikkönen, Mark Webber y Fernando Alonso, pero todavía están a años luz de lo que es Michael. Es una máquina perfecta, un hombre con unas ganas y una motivación que se refuerzan con el tiempo.

PETER SPENCER/LAT

'El secreto de Michael es que cuida a su gente como hijos suyos, sabe que sin ellos no se consigue nada'



Javier del Arco

Resulta fascinante comprobar el ascenso de Schumi hacia el liderato absoluto de victorias en Gran Premio.

Vamos a seguir con nuestro *ranking* particular porque, en lo que a actualidad se refiere, las carreras se suceden, el vencedor también y no quiero escribir sobre Fernando Alonso porque, si es tan bueno como Schumi, las victorias llegarán y, si no, no quiero estar entre los que hincharon el globo... para después pincharlo.

Fue en Portugal 87 donde Prost consiguió su 28ª victoria, la que lo convertía en líder en solitario del *ranking*. Cantidad que llevaría a 44 en el Gran Premio de España de 1990 (sobre Ferrari), mientras Senna se le iba acercando, y Mansell ascendía en el escalafón, aunque todavía era séptimo... y un tal Michael Schumacher, tras debutar en 1991 (Bélgica) con Jordan, sumaba su primera victoria exactamente un año después en el mismo circuito, pero sobre Benetton.

Para demostrar que su monopolio de la F1 no le aburre, en Alemania Schumi improvisó una nueva variante de su salto en el podio. Y van...



Los de 1991 y 1992 fueron años vacíos para el Rey Prost, que se fue de Ferrari porque no les gustó nada en Maranello el comentario de que aquellos coches "parecían camiones". Pero no para Senna, que se plantó en 35 victorias, ni para Mansell, que ascendió al tercer puesto con 29, dos más que Stewart.

Pero entonces se produjo la sibilina maniobra de Alain *Fouché* Prost, que fichó por Williams para 1993, con una cláusula que impedía a Senna correr en el equipo, lo que se reflejó a final de temporada con un contundente 51 a 41 a favor del francés, que con ese bagaje y cuatro títulos mundiales, pudo decirles a sus rivales: "¡Ahí queda eso!". (Lo cual no debe hacernos olvidar la maravillosa victoria de Ayrton en el Gran Premio de Europa, celebrado bajo un diluvio en Donington... ni la 'espantá' de Mansell, que se fue a Estados Unidos y dejó de contar en la F1... con una notable excepción en 1994 –Australia– que dejó su *score* definitivo en 31 victorias).

Pero para entonces, Ayrton Senna da Silva había dejado de contar: su muerte prematura en Imola lo dejó definitivamente en 41 victorias, a la par que hacía desaparecer la principal amenaza del récord de Prost.

¿Quién podía imaginarse que su más directo enemigo era aquel Schumacher para el que la victoria en aquel trágico Gran Premio de San Marino de 1994 era... la quinta de su historial?

A partir de aquel momento, sin embargo, es fascinante comprobar el ascenso de Schumi hacia el liderato absoluto:

Año	Acumulado	Posición en el *ranking*
1993	2 victorias	42º
1994	10 victorias	17º (primer título)
1995	19 victorias	9º (segundo título)
1996	22 victorias	8º (entra en Ferrari)
1997	27 victorias	4º
1998	33 victorias	3º
1999	35 victorias	3º (se rompe la pierna)
2000	44 victorias	2º (tercer título)

Aquí hacemos un alto, porque al ganar en Hungría 2001, Schumi iguala el récord absoluto de victorias de Prost, quince días después lo supera en Bélgica y a final de año lo deja en 53 victorias, a la vez que se acerca al récord de títulos mundiales de Fangio tras obtener el cuarto. Su más directo rival en activo en este *ranking* de victorias es Mika Häkkinen, que cuenta con 20... ¡y se retira –dice– a final de temporada!

Suma, sigue... y apabulla: en 2002, 11 nuevas victorias llevan su total a 64... y al quinto título mundial. ¿Es que no piensa parar nunca?

El nuevo valor Kimi Räikkönen le pone las cosas difíciles a Schumi en 2003 con su McLaren, pero el incombustible Schumacher lo doblega en la última carrera, logra su sexto título mundial (ya no hay discusión posible: Fangio es segundo y él primero) y sitúa en un increíble 70 su número de victorias en Gran Premio.

¿Insuperable?

Estamos en la segunda mitad del Campeonato de 2004, ya ha ganado 81 Grandes Premios y tiene todos los números para calzarse una séptima corona mundial de aquí a unas semanas (escribo esto antes de Hungría y sólo el baremo de puntos actual, estrenado en 2003, va a demorar un tanto el alirón).

¿Que cuándo parará? Hay quien dice –con conocimiento de causa...– que Schumi se retirará cuando rompa la barrera de las 100 victorias... Lo que puede muy bien ocurrir a mediados o finales de 2006. En su comentario del número anterior, el amigo Villadelprat decía que le había sorprendido lo fuerte que está. Y pensar que, cuando le hice la primera entrevista, me dijo: "Las estadísticas no significan nada para mí...".

Para fiarse... ●

'Hay quien dice –con conocimiento de causa...– que Michael Schumacher se retirará cuando rompa la barrera de las 100 victorias en Fórmula 1'

LORENZO BELLANCA/LAT



Con el MP4-19B, no es descabellado pensar en una victoria de McLaren ya en 2004.

a los lectores

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

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

• Los interesados en escribir a los pilotos pueden dirigir sus cartas a las sedes de sus respectivos equipos, publicadas en el dossier previo de la temporada 2004 (*F1 Racing* Nº 61).

McLaren ya casi ha vuelto

Ante todo, daros la enhorabuena por vuestra estupenda revista, que leo cada mes y cada vez me gusta más. Soy ama de casa, tengo 44 años y desde jovencita sigo el mundo de la F1, cuando Fernando Alonso ni siquiera había nacido.

Fiel seguidora de McLaren-Mercedes, para mí los dos mejores pilotos han sido, por su calidad humana y profesional, Ayrton Senna y Mika Häkkinen. Ahora sigo a Kimi y David, y quiero felicitar a todos los seguidores de esta escudería por el apoyo que brindan a la misma ahora que pasan por momentos bajos. Estoy segura de que pronto volverán a ser lo que fueron.

También quiero, a través de sus páginas, llamar la atención de Tele 5 y decirles que no sólo hay dos pilotos españoles en F1 (Marc Gené y Fernando Alonso). También cuenta Pedro de la Rosa, que aunque no conduzca un monoplaza no por ello su trabajo es menos importante, así como tantos otros pilotos a los que casi no dedican atención y apenas hablan de ellos. Por otro lado, les doy las gracias por retransmitir las carreras y ojalá sea por mucho tiempo.

Mari Carmen Ruiz Gil
Las Palmas de Gran Canaria

Paciencia con Fernando

Mi carta va dirigida a los formuleros de pro, de toda la vida, que se quejan de que se hayan apuntado hordas de seguidores *pro-alonsistas* y fieles lectores del *Marca*. También se quejan del apoyo de esta revista hacia y para Fernando; veo lógico este trato de favor hacia el *nanu*, ya que si no fuera por su presencia en la parrilla no veríamos la F1 como la estamos viendo este año.

Quiero dar mi enhorabuena también a Tele 5 por sus retransmisiones, salvo esos inoportunos y obligatorios 'boxes' publicitarios. Y respecto a los nuevos aficionados, hay que acogerles con toda la hospitalidad posible, ya que es gracias a ellos que este deporte va ascendiendo el trampolín que facilita la TV para pasar de ser un deporte seguido por minorías a quienes se tildaba de locos ('¿Ves la F1? ¿No es un rollo?') a estar entre los dos o tres deportes mayoritarios.

Así que tengamos paciencia con Fernando porque está escrito que dentro de poco estará en disposición de disputar el campeonato mundial. Lo de ganar ya es otra historia...

Alberto Eransus

Decíamos ayer...

Ya hay dos cosas que vimos en 2002 y se repiten en 2004. La primera de ellas es la arrolladora máquina de ganar, también conocida como Ferrari. La segunda es Stéphane Samson, ya que por lo visto el tener carreras cada siete días le hace tener que recurrir a viejos artículos para inspirarse en ellos, por no decir que casi los calca.


Colegas, vale, pero no nos repitamos.

Aquí pongo la prueba:

F1 Racing, agosto 2004, Nº 66, página 34: *"Se llaman 'Ciccio', como viejos colegas. Bromean. Se sientan juntos a cenar y se dan codazos. Se parten de risa mirándose a los ojos. Uno se los imagina mangando mermelada de encima del armario haciéndose la escalerita o echando polvos pica pica en el cuello de Flavio. La complicidad es evidente a pesar de la rivalidad en pista".*

F1 Racing, diciembre 2002, Nº 46, página 63: *"'Ciccio' es el afectuoso apelativo italiano que utilizan entre ellos. Se sientan uno junto al otro para cenar, rien, bromean y no paran de darse codazos. No sería raro ver a uno aupando al otro para birlar la mermelada de encima del armario, o echar polvos pica pica por el cuello de Flavio. La complicidad entre ellos es evidente".*

Amigo Stéphane, a ver si cambiamos el repertorio de párrafos prefabricados, que te hemos pillado ya uno, y nos deleitas con nuevos.

Aun así, mi enhorabuena a ti y a todo el personal que hace posible que tengamos en la mano esta revista, ya que es muy entretenida.

Luis Hernández
luisinhozgz@hotmail.com
Fisichella a Renault: el año que viene toca cambiar de película...

Rubens no da lástima

Desde mi punto de vista, que Rubens Barrichello sea escudero de Michael Schumacher no es motivo de lástima cuando corre a favor de Michael.

En primer lugar, debemos tener en cuenta que el brasileño siempre va a la sombra de Schumi y mientras esté en pista el alemán no podrá ganar nunca, pero la realidad es que eso no es motivo de lástima, pues su trabajo consiste en ayudar al

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

equipo. Si él no quisiera, no habría renovado como ya ha hecho en un par de ocasiones, de lo cual se deduce que se siente orgulloso con dicho trabajo.

No debemos olvidar tampoco que gana un sueldo más que considerable por ello, que muchos pilotos quisieran ver alguna vez en su vida.

Por otra parte nos podemos contestar nosotros mismos la siguiente cuestión: ¿Qué preferiríamos, trabajar para un equipo como probadores, o bien pilotando un gran coche en cada carrera, poder ganar algún trofeo y divertirnos carrera a carrera haciendo la profesión que siempre habíamos soñado?

No olvidemos que grandes pilotos como Pedro de la Rosa o Marc Gené están trabajando en beneficio de sus equipos y sobre todo para los pilotos titulares sin un asiento fijo en ningún monoplaza, que es lo mínimo que un joven piloto desea.

Con esto se da a entender que Rubens Barrichello es un grandísimo piloto y sobre todo es un gran profesional que realiza su trabajo tal y como contempla su contrato, y a pesar de que Schumacher sin él hubiera sido también el piloto que ahora es, debemos reconocer que Barrichello siempre ha estado dispuesto a colaborar (aunque pocas veces Schumi lo ha necesitado), aunque como digo, es una profesión y un trabajo como otro cualquiera que él elige libremente (podría haber cambiado de escudería) y no es oportuno sentir pena por él.

José Manuel Soria Marín, Valencia
josemanuel_soria@hotmail.com

Criterio erróneo

En *F1 Racing* Nº 66, en el artículo 'Todo para uno', hay un recuadro llamado 'El *Top 10* de Ferrari', pero ¿bajo qué criterio? Parece ser que por el de puntos obtenidos para Ferrari durante sus años en el Cavallino.

Pues creo que sería más lógico, para conocer la relevancia de cada piloto ligado a la Scuderia (a tenor de las carreras disputadas), plasmar sus resultados obtenidos. Aparece en este *Top 10* Jean Alesi, cuando en sus cinco temporadas sólo obtuvo una victoria, una pole y dos vueltas rápidas; o el tristemente desaparecido Michele Alboreto (cinco años de rojo).

Pero ¿qué pasa con Jody Scheckter? En dos temporadas, obtuvo un título mundial, tres victorias y una pole. ¿Y Prost? Dos temporadas, un subcampeonato, cinco victorias y tres vueltas rápidas. Nos dejamos por el camino a Fangio, Surtees, Phil Hill, Pironi o Mansell. Y eso sin contar al piloto paradigma de Ferrari hasta la llegada de Schumacher, Gilles Villeneuve. Por eso, a mi modo de ver, hay que poner en cuarentena ciertas estadísticas, y darles su justa medida.

Cambiando de tema, quiero referirme también a la llamada *Alonsomanía*. Ocurre que ha traído un soplo de aire fresco a una afición por la F1 en nuestro país desconocida hasta ahora (similar a lo ocurrido con el baloncesto con la medalla de plata en Los Ángeles 84, cuando éste era un deporte que ya llevaba años disputándose al más alto nivel).

Las actuaciones de Fernando son motivo de debate, sobre todo aquí en Asturias, y se cae en el forofismo futbolero (a veces, me incluyo) y no se ve en ciertas ocasiones la realidad de este deporte tan complejo.

Fernando es un fenómeno de masas, pero hay que respetar al resto de aficionados, que pasean por la calle con su ropa de Ferrari, McLaren, Williams o demás equipos, sin caer en ese fanatismo tan malo para la F1.

Larga vida a este deporte-espectáculo, que nos dure otros 55 años por lo menos, con o sin Alonso. Por otro lado, dar las gracias a mi paisano, porque para gente como yo, que llevaba años considerándome un bicho raro, yendo a los circuitos casi solo, ahora es una bendición para que este deporte dé el salto definitivo entre la afición.

Un saludo a mi hermano Pablo, fanático *minardista*, que desde el punto de Baumgartner no apea la camisa de Alex Yoong.

Ricardo González Sandoval
Avilés (Asturias)

En efecto, el criterio eran los puntos obtenidos, y deberíamos haberlo dejado más claro. Nuestras disculpas.



Gilles ha de estar en el *Top 10* Ferrari.

DARREN HEATH, STEVE ETHERINGTON/LAT; ARCHIVO LAT

En la pelouse

El pasado 9 de mayo el Circuit de Catalunya se llenó de fiesta e ilusión. Era la primera vez que aventuraba a mi familia a pasar unas horas de ruido, emoción y sol. Encima de la hierba colocamos, a modo de colchón, las chaquetas arrugadas para sentarnos y contemplar el espectáculo.

Mi hijo de siete años concilió el sueño a partir de la vuelta 53, perdiéndose la victoria de su ídolo, el gran Michael. Fernando enfervorizaba al público cada vez que pasaba, y no importó que no subiese al cajón.

La pelouse estaba llena a reventar, y junto a nosotros había un grupo de chicos de casi 30 años, que venían de Calatayud para presenciar la carrera y poner punto final a una despedida de soltero. Las cervezas, licores y habanos fueron abundantes, y el comportamiento, ejemplar. Lo más curioso fue cuando celebraron el repostaje de Trulli, y el momentáneo ascenso de Alonso a posiciones de podio, como si fuese una victoria.

Lo pasamos bien, fueron varias horas de colas, bronceado y espectáculo. No sé si el año que viene volveremos, pero la afición merece tener lo mejor, y el Gran Premio de España lo es.

Emilio Ibáñez González, Barcelona

Gracias por compartir una anécdota tan agradable con F1 Racing.

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

Va por ti, John Boy



John Walton (1957-2004), director deportivo de Minardi y uno de los personajes más joviales de la F1, falleció tras un ataque al corazón unos días antes de Silverstone. Se le echará de menos.

Texto Maurice Hamilton













>John Walton

Nació 8/04/1957, Dublín
Falleció 9/07/2004, Londres
Carrera
1973 A los 16 años, empieza ayudando al joven piloto Eddie Jordan en el irlandés de F-Ford 1600
1978 Irlandés de F-Atlantic (Eddie Jordan gana el título)
1979 Británico de F3 con Eddie Jordan, con el Team Ireland
1979 Miembro fundador de Eddie Jordan Racing
1981 Mecánico, Theodore Racing
1983 Mecánico, Toleman F1
1984 Mecánico número 1 de Ayrton Senna, Toleman F1
1986 Jefe de mecánicos, Benetton Formula
1990 Jefe de mecánicos, Jordan Grand Prix
1993 *Team manager* equipo de carrera y test, Jordan Grand Prix
1996 *Team manager* equipo de carrera y tests, Arrows F1
1999 Un año fuera de la F1
2000 Director deportivo, Prost Grand Prix
2002 *Team manager*, Minardi F1
2002-04 Director deportivo, Minardi F1

En el sentido de las agujas del reloj desde arriba: JW con Eddie Jordan en 1994, en pleno ascenso; con Emanuele Pirro en Benetton, 1989; Walton, EJ y el director comercial de Jordan, Ian Phillips, saludan a un invitado; con Louise Goodman y Eddie Irvine en Jordan en 1995; en Minardi en 2003, el patrón Paul Stoddart y JW hablan con el piloto Nicolas Kiesa; con Prost en 2001.

John Walton era irlandés como él solo. No en el sentido trillado y disparatado, sino de un modo lacónico y sonriente. Era más listo que el hambre y nada egoísta. También era un digno hijo del norte de Dublín, tipos duros que no se andan con rodeos. Pero también los adornan un sentido del humor socarrón y la creencia básica de que la vida, a pesar de sus penurias, hay que disfrutarla. Ese credo, junto con su atractivo, hacían de John Boy una compañía contagiosa, a veces irresistible.

Por encima de todo, era un hombre de carreras. ¿Cómo podía ser de otro modo, si siendo adolescente se ofreció a trabajar en el F-Ford de Eddie Jordan cuando EJ atemorizaba los circuitos irlandeses? Walton siguió con su concludadano dublinés cuando Jordan fue a Inglaterra en pos de su sueño de convertirse en piloto puntero. Cuando fueron a Mónaco para correr en F3, el equipo Jordan –Walton, EJ, la esposa de EJ Marie y su hija Zoe– compartió una caravana, John durmiendo en una hamaca y haciendo de canguro cuando Eddie gorroneó un par de entradas para el Grand Prix Ball.

Buscando perspectivas más amplias, Walton pasó luego al equipo Theodore F1 antes de entrar en Toleman y trabajar en el coche de Ayrton Senna en 1984. Cuando Toleman se metamorfoseó en Benetton, se convirtió en jefe de mecánicos, pero pareció normal que Walton fuera uno de los cuatro irlandeses clave cuando se formó Jordan Grand Prix a finales de 1990.

Walton fue ascendido de jefe de mecánicos a *team manager* en 1993, año en que llegué a conocerle mejor por mi papel como autor de un libro sobre el terreno acerca del equipo. Nunca fue un orador demagógico, pero aun así estaba claro que John Boy era el que mandaba. Daba órdenes discreta pero firmemente, se arremangaba si hacía falta, y conducía el microbús del equipo con paso enérgico, con la excusa en el trayecto de vuelta de que los chicos necesitaban un trago y un pitillo antes de que cerraran el bar.

> 'JOHN BOY WALTON ERA UN HOMBRE DE CARRERAS, Y UNA COMPAÑÍA CONTAGIOSA, A VECES IRRESISTIBLE'

En 1996, cuando le pareció que las cosas no se estaban llevando bien, John no vaciló en marcharse para ocupar un puesto similar en Arrows. Al principio parecía una maniobra prometedora, ya que Damon Hill y el equipo mostraron destellos de potencial en 1997, pero, cuando el dinero escaseó en 1998, echaron a Walton. Después de insistir hasta conseguir una indemnización aceptable, pasó a Prost, donde aún tuvo que arremangarse más. Mientras Walton trataba de mantener la unidad del equipo, el antiguo campeón consiguió demostrar que los grandes pilotos no son necesariamente grandes hombres de negocios.

Al menos la vasta experiencia de Walton con recursos limitados le vino muy bien cuando le nombraron director deportivo de Minardi y se ocupó de la gestión diaria del equipo de carrera. A pesar de las muchas dificultades implícitas en la lucha por la supervivencia, todo tenía que parecer estar bien, y su talante y tranquilo buen humor no le abandonaron.

Además, para él nada era nunca mucha molestia. Más de una vez me indicó el camino correcto. Mientras nos tomábamos un café, soltaba una gran indirecta mientras echaba una calada y hablaba por la comisura de los labios con esa voz tranquila y áspera. Su información siempre daba en el clavo.

Llegamos a conocernos aún mejor cuando hice de copiloto de su compañera, la presentadora de la ITV [cadena que retransmite la F1 en el Reino Unido] Louise Goodman, en el Rally de Gran Bretaña de 1999. Walton permaneció discreto pero siempre a mano si se le necesitaba.

Un problema con mi nuevo mono hizo que no llegara hasta el día antes de la salida. John Boy no vaciló en pasarse casi toda la noche cosiendo los parches mientras yo dormía un poco. La mañana siguiente me entregó el producto acabado, junto con observaciones impublicables pronunciadas en un marcado acento dublinés. Cómo no, por la comisura de los labios. Mi réplica asimismo grosera fue recibida con grandes risas. Así era John Walton. De primera. Irlandés como él solo.



Rogamos disculpen esta interrupción. El show Max&Bernie se reanudará en breve

Pero ¿fue la dimisión fantasma de Mosley un fallo técnico, o parte de una estratagema audaz para hacer salir a los enemigos y hacerle más invulnerable que nunca? Y ahora que Max ha 'vuelto', ¿cuánto tiempo se quedará? Matt Bishop (arriba, centro) estuvo entre bastidores –asistió a una reunión del Consejo Mundial, nada menos– para descubrir qué pasa exactamente...

Fotografías Darren Heath



DURANTE MESES –mejor dicho, años– ha habido oposición a Max Mosley en la FIA. Pero eso no debería sorprendernos. La FIA la componen 164 clubes y federaciones automovilísticas –de Andorra a Zimbabue, pasando por reductos tan inaccesibles como Cuba, Estonia, Irán, Madagascar, Qatar, Senegal, Trinidad y Tobago o Yemen– y así tiene fama de poco flexible. La disconformidad es un hecho reconocido, y las críticas entre dientes (y en lenguas diversas) por la forma de actuar del presidente son un gaje del oficio. Lo que ha mantenido las cosas tan (aparentemente) tranquilas durante tanto tiempo ha sido el guante de terciopelo de Mosley, que ocultaba con elegancia la mano de hierro de Bernie Ecclestone.

Y es que, a pesar de lo que ellos digan, y de lo que por tanto supongo que les gustaría que pensáramos, Max y Bernie siguen siendo uña y carne (como describiera Ron Dennis su relación), o, al menos, siguen estando conchabados. Como asociación, son poderosos en sumo grado.

Con todo, pese a la intrépida cortesía de Max, y pese a la impresión generalizada de que disfruta y siempre disfrutará del apoyo discretamente amenazador de Bernie, de un tiempo a esta parte se estaba tramando algo. De hecho, Jacques Régis, Yvon Léon y Robert L. Darbelnet, miembros de alto rango de la FIA, han estado urdiendo la caída de Mosley durante gran parte de 2004.

A principios de junio, una fuente fidedigna informó a *F1 Racing* de que en la reunión del Consejo Mundial del Automovilismo del 30 de junio podría armarse la gorda. Por tanto, decidimos dar con una manera de que yo mismo y nuestro fotógrafo Darren Heath nos coláramos en la sede de la FIA en la Place de la Concorde (París) ese día. Me complace decir que lo logramos, y estas fotografías son el resultado.

EL DÍA amaneció radiante y frío, y Mosley recibió a los fieles (e infieles) con su habitual afabilidad forzada. Entraron todos en la célebre sala del comité: Ecclestone (en calidad de presidente de la Formula One Administration), Jean-Marie Balestre (presidente de la Academia FIA, miembro del Senado FIA, y antecesor de Mosley como presidente de la FIA), Marco Piccinini (presidente delegado de la FIA (deporte) y miembro del Senado FIA), Michel Boeri (presidente del Automobile Club de Monaco, presidente del Senado FIA y vicepresidente de la FIA), John Grant (presidente de la Motor Sports Association del Reino Unido), Jean Todt (director general de Ferrari, el único equipo de F1 representado directamente) y, sí, Léon (presidente de la Commission Internationale de Karting) y Régis (presidente de la Fédération Française du Sport Automobile y vicepresidente de la FIA). También había otros ilustres personajes, de Nueva Zelanda, China, Finlandia, etc., que aquí no nos incumben.

Régis parecía optimista pero avergonzado, si es que eso es posible. Unos días antes, concedió una entrevista a su amigo Patrick Camus, periodista de la revista francesa *Auto Hebdo*, en la que censuraba a Mosley de un modo que hasta entonces ningún individuo de la FIA se había permitido el atrevimiento de hacer. "Mosley no me consulta, y tengo la impresión de que no soy el único en ese sentido", le dijo Régis a Camus. "Vive en una burbuja de cristal y toma decisiones él solo".

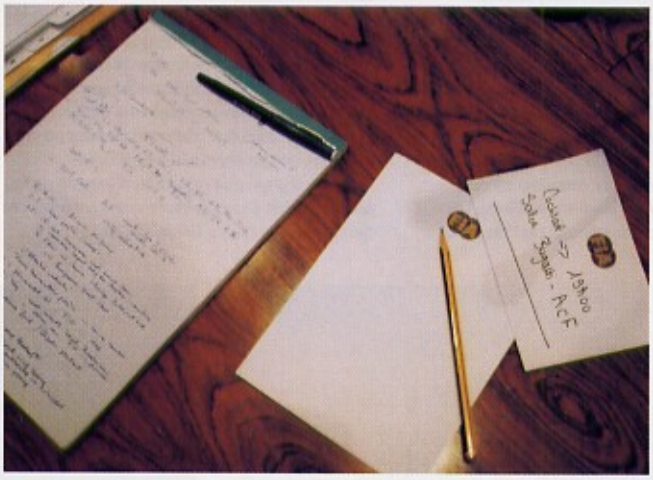
La bronca resultante que le echó Mosley a Régis delante de sus colegas del Consejo Mundial, un número típicamente mordaz, era de prever, porque, cuando está peleón y la gente no tiene más remedio que escucharle, el modo de discurso preferido de Max es la perorata deslumbrante. Pero, aunque provocó alguna que otra risita ahogada de los embelesados (aunque incómodos) miembros del Consejo, y dejó a Régis visiblemente ►



Los dos hombres más poderosos del automovilismo charlan en la terraza de la suntuosa sede de la FIA en la Place de la Concorde (París), que da al lugar donde María Antonieta fue guillotinada en 1793. El día siguiente, Max anunció su intención de dimitir; nuestro Matt Bishop (en la otra página, recuadro) en la boca del lobo.

(Dcha.) El antiguo pez gordo Jean-Marie Balestre, de 83 años (a la izda. en la foto), aún ejerce bastante influencia. Poco antes de que empezara la reunión del 30 de junio, el viejo zorro daba instrucciones al ambicioso aspirante Jacques Régis (a la dcha. en la foto).







desanimado, irritó a algunos amigos del francés. Cuando llegó la hora de someter a votación las propuestas en estudio, algunos de ellos quisieron hacer enmiendas.

Resultó que dos iniciativas que los miembros del Consejo creyeron que promovía Mosley fueron rechazadas. Una medida pensada para mejorar la administración del karting mundial (daba la casualidad de que era la especialidad de Léon) fue derrotada en votación secreta por 18 votos a cinco. Más tarde, Max renunció a última hora a la propuesta que aconsejaba que la presidencia de la FIA se dividiera en dos –un jefe supremo político (Mosley) y un delegado deportivo (al principio Piccinini, pero al final Todt)– para que no fuera rechazada. Está claro que Régis lo entendía como *su* terreno.

Para los enemigos de Mosley, tanto en la FIA como en el mundillo de la F1, estas aparentes humillaciones eran su merecido. Con su despreocupación habitual, Max me dijo más tarde que él no lo veía así: "Retiré la propuesta de cambiar los estatutos –de hecho, dividir el papel del presidente– principalmente porque mucha gente la malinterpretó como si significara que nadie del bando deportivo de la FIA pudiera ser presidente jamás. Ésa no era mi intención, y tampoco creo que habría sido el efecto. Pero, cuando empezó a verse claro que así es como se interpretaba, la retiré. Pero la verdad es que no fue un problema.

"En cuanto al voto del karting, varios de los que votaron en contra me han dicho que lo hicieron porque creían que Italia ya tenía demasiada influencia en el karting. Pero eso tampoco tenía nada que ver conmigo".

Se podría suponer que, en este caso, 'Italia' significa 'Piccinini', quien, como leal servidor de Max y Bernie durante muchos años (y además ex miembro de Ferrari), y considerado estrechamente relacionado con la propuesta del karting, no goza de mucha simpatía en la FIA.

Pero es lógico que Max dijera eso. Y, diga lo que diga, hay constancia de que, apenas 24 horas después de haber sufrido estos reveses aparentes, anunciaba en la reunión de la Asamblea General de la FIA (en esa misma sala de 8 Place de la Concorde) que había decidido dimitir, y que así lo haría en octubre de este año. De modo que es normal que se relacionaran ambos acontecimientos, ¿no?

De hecho, cuando le pregunté a Ecclestone qué importancia creía que habían tenido los dos fracasos aparentes de Mosley en el Consejo Mundial del 30 de junio en su más o menos inmediata decisión de dimitir, contestó: "No lo sé… no tengo ni idea, para serte sincero. Hace un tiempo me dijo que pensaba en dimitir, pero la verdad es que no sé qué le hizo hacerlo tan pronto [1 de julio]. Pero, bueno, tal vez fuera eso [los fracasos aparentes en el Consejo]. Tal vez viera que su popularidad estaba disminuyendo. No lo sé…".

Para ser un tipo que impone tanto, a menudo la voz de Bernie resulta extrañamente suave. Pero, aunque a veces masculla, y con frecuencia sus palabras están llenas de garantías de que tiene poco interés o ni siquiera conocimiento del tema en cuestión –"No lo sé… no tengo ni idea…"–, de hecho es bien consciente del tremendo impacto que tienen sus comentarios cuando más tarde reaparecen como citas jugosas en la prensa.

En fin, Max anunció su intención de dimitir, y celebró una larga rueda de prensa en Magny-Cours el día después de anunciar su decisión. Yo estaba allí, entre cientos de periodistas de F1, y, en el contexto de su decisión de 'des-dimitir' apenas 14 días después, hay dos comentarios que hizo ese día que no parecen tener sentido. En ambos casos, posteriormente le he pedido que se explique, y así lo ha hecho. Allá va.

Rueda de prensa de Mosley (2 de julio): "A veces uno se dice a sí mismo: '¿No es más divertido tumbarse en la playa y leer un buen libro [que ser presidente de la FIA]?'".

Explicación de Mosley a *F1 Racing* (20 de julio): "Lo que significa ese comentario,

Último en llegar, el director general de Ferrari Jean Todt (arriba) es el único jefe de equipo actual que tiene un asiento en el Consejo Mundial; Todt es a quien Mosley elegiría como su sucesor al frente de la FIA; el papeleo (arriba izda.) combina trabajo y placer.









John Grant (arriba), presidente de la Motor Sports Association, es el representante del Reino Unido en el Consejo Mundial del Automovilismo; el pulcro Hermann Tomczyk (izda.), presidente de competición del ADAC, no es un gran admirador de Mosley.

Los miembros del Consejo (arriba) se reúnen en la célebre *salle du comité*, la sala de debates de la sede de la FIA en la Place de la Concorde; Charlie Whiting (superior), delegado técnico y director de competición de la FIA, con Mosley antes de empezar la reunión.

ahora, es que, si no intervienen otros factores, con la combinación perfecta de gente preparada, lista para reemplazarme, escogería en efecto el libro y la playa. Eso es lo que haría. Pero lo que no puedo hacer es dejar que la FIA empiece a empeorar, después de pasarme 13 años levantándola, como me gusta pensar".

Rueda de prensa de Mosley (2 de julio), como respuesta a la siguiente pregunta del reportero y colaborador de *F1 Racing* Dan Knutson: "¿Existe algo que pudiera hacerle cambiar de opinión?": "No soy un jefe de equipo de F1, así que no cambio de opinión cada cinco minutos".

Explicación de Mosley a *F1 Racing* (20 de julio): "Bueno, en pocas palabras, quien diga que eso es precisamente lo que he hecho –cambiar de opinión– tiene razón, cómo no. Pero, al final, las razones para cambiar de opinión eran aplastantes. Soy como John Maynard Keynes [economista británico de principios del siglo XX]. Como bien señalara Keynes cuando le criticaron por cambiar de opinión: 'Cuando los hechos cambian, cambio de opinión. ¿Qué hace usted, señor?'. Y en mi caso, el hecho que cambió mi opinión fue que empezó a verse muy claro que no iba a haber una sucesión verdadera en octubre de 2004, y que la falta de esa sucesión verdadera podría perjudicar no sólo a la FIA sino también perjudicar o deshacer gran parte del trabajo que había hecho". Como cabría esperar, las refutaciones de Mosley están elaboradas de forma impecable.

Entonces, ahora que parece que Mosley no se va a ninguna parte, ¿qué será de Régis y Léon? ¿Qué será de Darbelnet (presidente de la American Automobile Association, presidente del Comité Mundial de la Alliance Internationale de Tourisme/FIA, miembro de la Academia FIA, y del Senado FIA), a quien Léon y Régis ya habían convencido para que se presentara como rival ultraexperimentado y no conflictivo de Mosley en las elecciones presidenciales de octubre de 2005 (con Régis listo para ocupar la posición de número dos, al frente del deporte, si Darbelnet ganaba)?

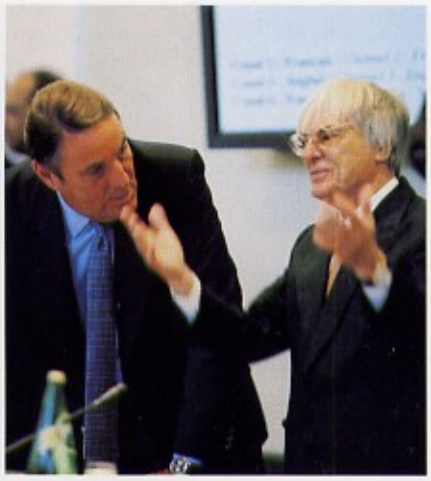
La respuesta aún no está clara. Sin duda, Régis y Darbelnet ya no parecen lo que uno entendería por un *dream team*, al quedar al descubierto sus ambiciones en los quince días en que el mundo creía que Mosley pensaba dimitir. Durante esas dos semanas, los miembros de la FIA observaron a ambos buscando apoyos desesperadamente (la FIA tienen fama de poco flexible, recuerden), tras haber planeado su golpe para octubre de 2005; de pronto, tuvieron que adelantarlo todo 12 meses. Delicado.

Además, en el paddock de Silverstone durante el fin de semana del GP de Gran Bretaña (apenas una semana después del de Francia, cuando Max soltó su discurso de dimisión en la sala de prensa de Magny-Cours), Mosley atendió llamadas de varios personajes importantes del automovilismo mundial, muchos de los cuales le instaron en privado a reconsiderar su decisión de dimitir, entre ellos el muy respetado John Large (presidente de la Confederation of Australian Motor Sport, miembro del Senado FIA y uno de los vicepresidentes de la FIA). No fue el único miembro del Senado FIA que lo hizo: *F1 Racing* tiene entendido que Rosario Alessi (presidente del Automobile Club d'Italia) y Otto Flimm (presidente de honor del Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, y otro de los vicepresidentes de la FIA) también llamaron a Mosley ese fin de semana. Su mensaje fue: "¡No te vayas!".

En los días que precedieron a la reunión del 16 de julio del Senado FIA, Darbelnet se puso cada vez más nervioso. Y más cuando por los pasillos del poder de diversos edificios de la FIA y filiales de ésta empezaron a circular rumores de que Mosley pudiera estar repensando su decisión. "¡No puede hacer eso! No puede desandar lo andado", se le oyó decir.

Pero antes del 16 de julio ya sabía que se había acabado el juego. Entre los miembros del Consejo, aparte de Régis y Léon, sólo ►

(Dcha.) Si Max no hubiera 'des-dimitido', el candidato preferido de Bernie para la presidencia de la FIA habría sido Michel Boeri, presidente del ACM (a la izda. en la foto). Boeri tiene experiencia y se le respeta, y su acicalamiento disimula sus 65 años.







podía contar con el apoyo de Hermann Tomczyk (presidente de competición del ADAC); y Tomczyk no es miembro del Senado FIA. Así, cuando los ocho senadores –Boeri (presidente), Mosley, Piccinini, Balestre, Large, Alessi, Flimm y Darbelnet– se reunieron, hasta el pobre Robert L. se vio obligado a tragar y votar para convencer a Mosley de que se quedara. La resistencia se había vuelto fútil. Eso, damas y caballeros, sí que es llevarse su merecido.

¿Algún otro cabo suelto? ¿Qué hay de Boeri, cuyo nombre susurró Ecclestone cuando, en Silverstone, le pregunté a quién prefería para suceder a Mosley? "No lo sé", me dijo Bernie por teléfono, después de la 'des-dimisión'. "Durante el periodo en que Max iba a dimitir, la opinión general era que Boeri sería el tipo ideal para sustituirle. Pero la verdad es que no se buscaba más que un presidente de transición, un hombre que mantuviera el trono calentito hasta octubre de 2005. Y le dije a Max que pensaba que eso estaba muy mal. Le dije que pensaba que la elección de octubre de 2004 debería ser para un nuevo presidente que empezara sus cuatro años de mandato en seguida. La idea de un hombre interino, de transición, era estúpida. Es que, ¡menuda estupidez de trabajo! El problema era que eso implicaba cambiar los estatutos y qué sé yo, y no se podía hacer antes de octubre de 2004".

¿Y volverá a presentarse Max en octubre de 2005? Ecclestone: "Lo hará, y seguramente ganará". Mosley: "Bueno, no era mi intención, pero ahora desde todos los bandos de la FIA se dice que debería hacerlo. Pero si lo hago, creo que será como parte de un equipo de tres personas, una ocupándose del deporte, otra del turismo [o sea, tráfico y movilidad] y otra ocupándose de, esto..., pues de no tanto ni con mucho". Es decir, sí, se presentará, y el que se ocupará de no tanto ni con mucho será Max.

Bien está lo que bien acaba, ¿verdad? Bueno, sí, pero, a pesar de lo que la nota de prensa de Mosley del 16 de julio trataba de resaltar –que Max había cedido ante la presión, y que el Senado incluso "se había atrevido a decir que sería irresponsable que [Mosley] se retirara este año"– un líder que no parece ser tan constante como la estrella polar siempre tiene un no sé qué desconcertante, a pesar del famoso aforismo de Keynes. Aun así, los partidarios de Mosley insisten en que el asunto ha afianzado a su hombre, que los disidentes "han quedado al descubierto", y que ahora es sólido como una piedra.

Pero Ecclestone no está de acuerdo (o dice que no lo está): "No creo que lo que ha hecho haya afianzado su posición, al contrario. ¿Por qué? Porque ha demostrado en muchos sentidos que en realidad es bastante vulnerable. Es que, si ha dicho que va a irse una vez, y no lo ha hecho, bueno, podría volver a hacerlo, ¿no? Antes la gente habría pensado: 'De ningún modo voy a enfrentarme a él, porque si pierdo voy a estar bien jodido'. Pero ahora tal vez no estén tan preocupados. Ahora quizá piensen: 'A lo mejor decide dimitir de nuevo más pronto que tarde, y otros podrían pensar eso también, así que quizá pruebo suerte y me mido con él en 2005'".

Tal vez lo hagan. Tal vez Bernie crea realmente que a Max se le podrá derrotar el año que viene, pero lo dudo. Primero, porque, escarmentados por la humillación pública de Régis, Léon y el desdichado Darbelnet, sin duda los supuestos rivales se lo pensarán muy mucho antes de atreverse a delatar su postura anti-Max; y, segundo, porque se darán cuenta, como seguramente deberían haber hecho otros, que, por muy anti-Max que Bernie desee parecer a veces –y me repito–, dentro de ese guante de terciopelo presidencial está la mano de hierro de un hombre menudo.

Sí, la opinión de Dennis sustenta mi entendimiento mismo de la F1. Sea lo que sea lo que Bernie o Max nos quieran hacer creer, y las maquiavélicas razones que puedan tener para querer que nos lo creamos, siguen siendo uña y carne.

Con mayúsculas.

(Arriba izda., de izda. a dcha.): John Large (presidente de la Confederation of Australian Motor Sport), Derek Ledger (secretario del Real Automóvil Club de Jordania), Mosley y Pierre de Coninck (secretario general de la FIA); una puerta entreabierta (arriba) es cuanto nos separa del mayor foro político del automovilismo.

LA VIEJA GUARDIA Y LOS

Casi tan interesantes como las carreras mismas son las peripecias Y también sus métodos: nada de frivolidades o rock and roll. Pero lo

Texto Stéphane Samson **Ilustraciones** Richard Hart

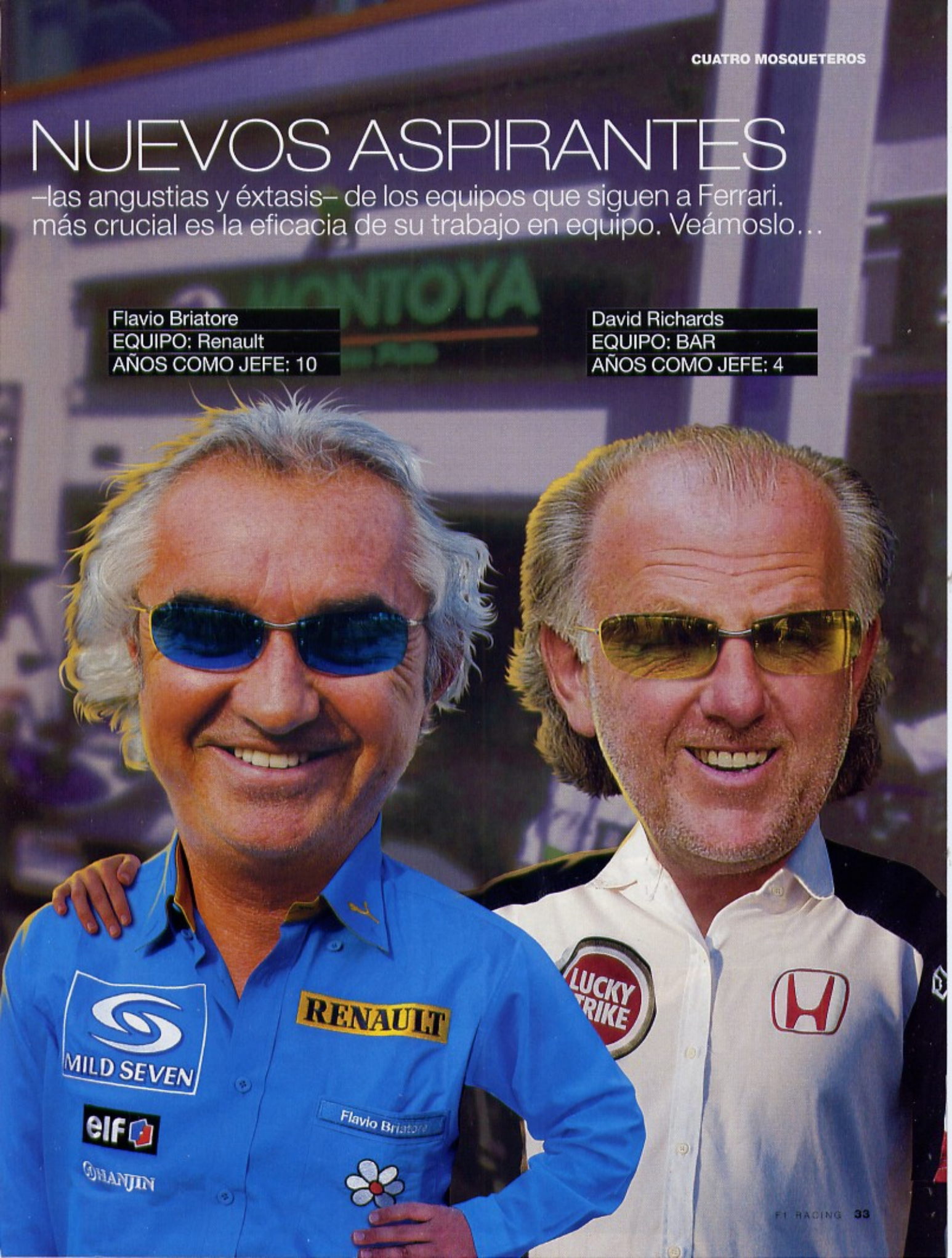


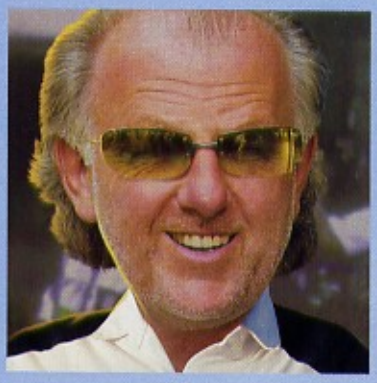
NUEVOS ASPIRANTES

–las angustias y éxtasis– de los equipos que siguen a Ferrari. más crucial es la eficacia de su trabajo en equipo. Veámoslo…

Flavio Briatore
EQUIPO: Renault
AÑOS COMO JEFE: 10

David Richards
EQUIPO: BAR
AÑOS COMO JEFE: 4





BAR

Este año, BAR ha sentado la cabeza deprisa y corriendo. A partir de aquí, ¿lanzados a la gloria?

Sin duda, BAR es la sorpresa de la temporada. Tras unos registros prometedores durante el invierno, confirmó sus ambiciones desde el principio de la campaña 2004, encadenando podios para sorpresa de sus rivales. Con todo, cuando el paddock tiene tendencia a considerarlo como el próximo gran rival de Ferrari para 2005, conviene no ignorar la posición de BAR en nuestro ciclo vital (véase página siguiente): si el equipo quiere luchar por el campeonato de manera regular sin contar con una proeza o llamarada aisladas, su futuro pasa por un proceso de mejora progresiva. Sus dirigentes son conscientes de ello.

En la base del rendimiento del 006 reside una filosofía que parece compensar, la de la 'antihoja' en blanco. Como Renault y Ferrari, los ingenieros de BAR abrazan la continuidad y el darvinismo técnico.

"Nuestro coche no tienen nada de revolucionario", reconoce David Richards. "Recurrimos a recetas simples, que han demostrado su eficacia. Claro que usamos ciertos conceptos avanzados, pero se trata ante todo de astucias, hallazgos, inventiva".

El centenar de ingenieros de Honda que toman parte en el programa chasis en Japón son asimismo preciosos. Y, cómo no, calzar neumáticos Michelin ha tenido gran influencia en las prestaciones. Además, el





El sobrecalentamiento tras un pit stop no previsto provocó la debacle de Sato en el Nürburgring (recuadro izda.); Geoff Willis (arriba izda.) habla con Pierre Dupasquier, de Michelin; Jenson (abajo) y Richards (superior izda.).

papel de inconformista ambicioso les permite adoptar una actitud que un legítimo aspirante al título no podría permitirse. "Es cierto", dice Richards. "A lo mejor corremos más riesgos porque sabemos que tenemos poco que perder. Sería distinto si tuviéramos que defender un título".

El excelente inicio de temporada y la mágica adaptación del 006 a sus nuevas gomas ilustra uno de los puntos fuertes del equipo: su muy eficaz utilización de los sistemas de simulación, uno de los ámbitos preferidos del director técnico Geoff Willis. El equipo parece disponer de un software ultrapreciso que le permite evaluar de modo virtual la eficacia de una pieza antes incluso de iniciar su producción. Resultado: un monoplaza que extrae el 90% de sus Michelin de entrada, allí donde otros socios de Michelin han necesitado 12 meses.

Sin embargo, la fiabilidad no ha sido de las más esperanzadoras. Es más, el nuevo paquete aerodinámico presente en Silverstone fue retirado de repente antes de evaluarlo mejor la semana siguiente (véase página 84). Willis reconoce que este año hace falta otro paso adelante.

"Es muy importante que introduzcamos cambios mecánicos y aerodinámicos, además de evoluciones de motor", dice. "Es crucial que no perdamos impulso este año, y que lo pasemos a 2005".

Exacto. Entonces, ¿cabe esperar una lucha constante por el título la próxima temporada? No es seguro. De hecho, BAR espera tener un difícil 2005.

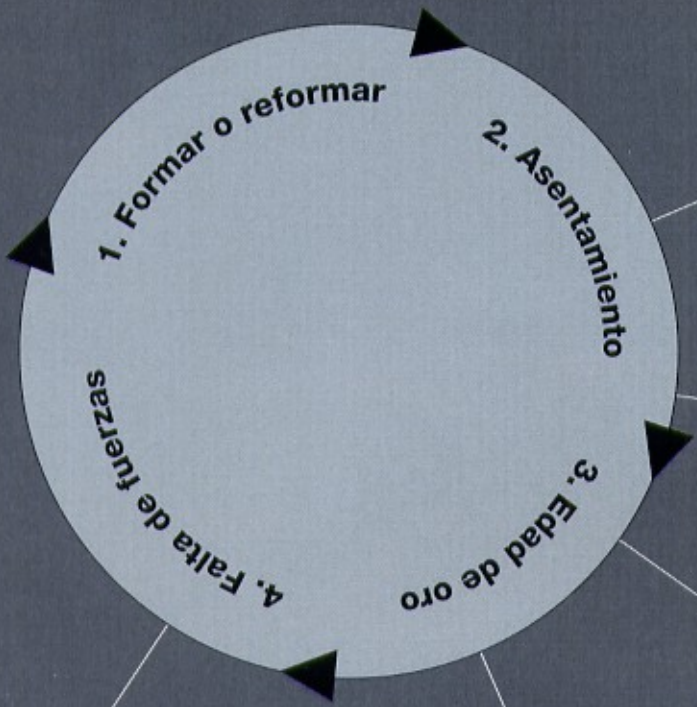
"Ya lo sabemos y hemos tenido este parámetro en cuenta", dice Richards. "En cierto modo, progresamos con una temporada de retraso respecto a Renault. Este año damos el paso que ellos dieron en 2003, y el año próximo esperamos pasar la pequeña crisis de crecimiento por la que ellos pasan ahora". ▶



DARREN HEATH/FOTOARCHIVO; XPB CC; DPPI; ILUSTRACIONES: PATRICIA SOLLER

El ciclo vital de los equipos de F1

Un ciclo sencillo, la verdad, y tan inmutable como que la noche sigue al día. Toda empresa de éxito sigue este patrón. Y por eso, forzosamente, Ferrari ha de fallar





McLAREN
A un equipo tan orgulloso y antaño imbatible como McLaren le duele admitir que tiene que reagruparse y poner en fila a sus directivos. Pero están a punto de hacerlo bien y cambiar de fase



BAR
Richards es uno de los hombres de negocios con más experiencia del pit lane, así que nada de este manual básico le sorprenderá. Lo cual tal vez explique por qué el equipo es ahora tan eficaz



RENAULT
Un tropiezo en la fase de asentamiento ha hecho que Renault se marque algún gol en propia meta. Parecía que los preparativos se completaron en 2003, pero su punto dulce es una presencia difusa



WILLIAMS
No les servirá de consuelo a Frank y Patrick, pero el año pasado tuvieron una breve 'edad de oro'. Y tal vez ya haya pasado. Pero al menos reconocen la realidad. Ahora toca la reforma



FERRARI
Para entender por qué el punto dulce de Ferrari –su 'edad de oro'– ha sido tan prolongado, basta con repasar los nueve factores cruciales enumerados abajo. Los podrían suscribir todos

Todos los equipos de F1 tienen sus ciclos vitales, y en cualquier deporte es más probable que los equipos de éxito triunfen cuando lleguen al punto dulce en ese ciclo. Es por eso que los rivales de Ferrari, antes de volver a la pista, deberían mirar, más allá de ajustes técnicos y tácticas de carrera, al ciclo vital de su equipo.

Primero, el equipo llegará a su punto dulce sólo si se asienta como es debido. Todos en el equipo han de entender su papel; y han de encontrar maneras, normalmente informales, de trabajar juntos.

Una dirección adecuada ha de guiar los equipos por esta fase de asentamiento, y, a su vez, los jefes han de hacer todo lo posible para que sus miembros establezcan vínculos. Intimidación y gritos no son buenos en esta fase: los mejores equipos cuajan porque se les ayuda, no porque se les obligue.

Pero no todo el mundo encaja. Hay que marginar a algunos miembros y deshacerse de otros. Ambos procesos deberían hacerse lo antes posible. Hay equipos que pueden quedarse clavados en esta fase de asentamiento durante meses, incluso años, y si están mal dirigidos, puede que nunca lleguen a asentarse de manera eficaz.

Una vez asentado el equipo, puede marchar sobre ruedas en su punto dulce. El papel del jefe debe cambiar: ahora se trata de mantener el equipo equilibrado.

En este momento, los buenos jefes de equipo trabajan sobre nueve factores que hacen ganador un equipo: (1) tienen objetivos claros y metas convenidas; (2) existe franqueza y confrontación; muchos equipos mal dirigidos lo confunden con agresividad; (3) apoyo y confianza mutua entre miembros exitosos del equipo; (4) cooperan, pero pueden discrepar sin arruinar el equilibrio del equipo; (5) tienen procedimientos sólidos; (6) la dirección es adecuada a los tiempos; (7) analizan su rendimiento a menudo. Un factor clave cuya ausencia puede minar cualquier equipo: (8) los individuos tienen que tener una sólida noción de su desarrollo y aportación personales; por último (9), este equipo se relacionará eficazmente con otros.

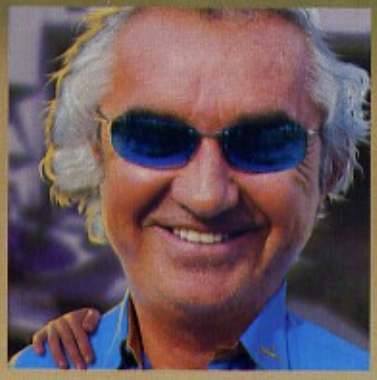
Si se acierta con estos factores, el equipo estará preparado para alargar su estancia en la edad de oro.

Pero el equipo no permanecerá arriba a perpetuidad. Con el tiempo estará sin fuerzas, sustentado por la adrenalina de glorias pasadas en lugar de logros actuales. O se les habrán estrechado las miras, sin que nadie cuestione nada.

Entonces algunos miembros clave se irán, creando inestabilidad. O acontecimientos externos como la crisis económica de un sponsor desestabilizarán el equipo. Ahora los jefes han de actuar rápido para reformarlo, avanzar más por el círculo para tener el nuevo equipo asentado lo antes posible.

Richard Sharpe





RENAULT

A pesar de su éxito en 2004, el equipo más sensual con el patrón más provocativo todavía titubea.

Tras una espectacular vuelta al primer plano el año pasado, Renault ha tenido un inicio de temporada 2004 de campanillas, que lo sitúa, tal vez, en dirección a la 'edad de oro' de su ciclo vital. Renault ocupa la segunda plaza del campeonato y ha sido el único equipo, junto con Ferrari, en anotarse una victoria desde agosto del año pasado.

Pero Renault no consigue ocultar ciertas carencias. De su erradicación dependerá el paso de la última etapa, que le permitirá inquietar a Ferrari. El objetivo, recordémoslo, es batirse por la victoria en 2005 y por el título la temporada siguiente.

Entre las bazas de Renault hay que citar la ausencia de prejuicios técnicos. De los cuatro perseguidores de Ferrari, es el más temerario desde el punto de vista técnico. "Si tenemos una idea que creemos interesante, la seguimos hasta saber si nos supondrá una ventaja", dice Mark Smith, uno de los dos diseñadores jefe del equipo. Pero, a diferencia de BAR, este proceso de desarrollo es más práctico que virtual: la mayoría de las veces, las piezas se producen a tamaño real o por estereolitografía, y luego se ensayan. Este sistema garantiza que lo que se adopta es competitivo: por ejemplo, Renault introdujo en 2002 el triángulo de suspensión superior trasero único. Poco satisfactorio, se desarrolló durante todo el año 2003 y reapareció esta temporada. Con éxito. Sin embargo, a veces esta filosofía conduce a retrasos de desarrollo. Por ejemplo, los sensores de presión de los neumáticos se estudiaron muy pronto en Enstone, pero Renault fue el último de los equipos punteros en utilizarlos en carrera.





Las cualidades dinámicas del R24 son excelentes. El cambio de arquitectura del motor parece haberse asimilado sin problemas y, después de 12 carreras, Renault sólo tenía que lamentar la rotura de Alonso en Silverstone, el sábado. Poco a poco, el RS24 gana potencia. Tras una nueva cura de caballos para Hockenheim, la potencia ronda los 850 CV, mientras que su bajo consumo optimiza el peso. Por su parte, el chasis castiga poco los neumáticos, aunque aún no se ha resuelto del todo el nerviosismo del que se quejan los pilotos. Por último, la fiabilidad se ha mostrado caprichosa desde Montreal, una carrera que Renault podría haber ganado.

'EL DOBLE ABANDONO DE RENAULT EN EL GP DE CANADÁ LO CAUSÓ UN ERROR DE MONTAJE'

El problema ilustra las reformas que Mike Gascoyne no pudo aplicar antes de fichar por Toyota. El control de calidad todavía depende demasiado de individuos, y no de un sistema. Y la mayoría de los problemas parecen debidos a errores humanos. Por ejemplo, el doble abandono en Canadá lo causó un defecto de montaje, no estructural.

Según el jefe del equipo Flavio Briatore, lo único que Renault necesita ahora es tiempo. "Tenemos la gente, los pilotos, los instrumentos. Nuestro presupuesto no es de los más elevados, pero creo que es suficiente para nuestras ambiciones".

Y con el podio de Alemania, el equipo ha reencontrado la serenidad que pareció perder al comienzo del verano.

Un triunfo temprano –el de Trulli en Mónaco (recuadro izda.)– ha sido contrarrestado por desastres como el de Canadá, donde Alonso (recuadro arriba) abandonó por el mismo defecto de montaje que Trulli; Alonso (superior) corrió de fábula en Alemania, Francia y Australia; Flavio (superior izda.) está contento con el sistema de su equipo.



WILLIAMS

De la emocionante presentación al fiasco a media temporada, a Williams le queda mucho por resolver.

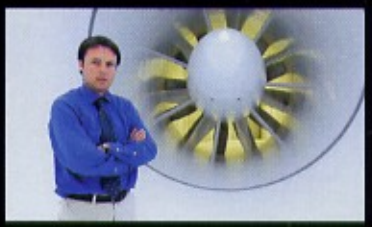
Los periodistas recuerdan todavía la febril emoción que acompañó a la presentación oficial del nuevo Williams, al principio de este año. Después del excepcional rendimiento del FW25 en 2003, la audacia de la oficina de diseño de Grove parecía ser una garantía de victoria para 2004.

Prometedores tests invernales, confort de pilotaje y reactividad a los cambios de reglajes presagiaban una temporada competitiva. Pero, a partir de Melbourne, viendo a este monoplaza saltar de un bache a otro en frenada, los observadores comprendieron que el campeonato iba a ser un poco más complicado de lo previsto para Williams. Superado el ecuador de la temporada, la crisis es evidente. El equipo parece haber dejado atrás su edad de oro el año pasado: el éxito deberá pasar por una reestructuración y una lenta progresión por su ciclo vital.

Hoy, Williams parece haber perdido el hilo. El equipo adopta un nuevo paquete aerodinámico en Magny-Cours sin haberlo probado previamente, y parece haber decidido desechar la filosofía doble quilla para 2005 después de apenas un año de utilización. No saben qué segundo piloto fichar para la próxima temporada y no consiguen un suplente competitivo para el convaleciente Ralf Schumacher. Además, existen rumores que apuntan que el ingeniero de proyectos especiales Frank Dernie y la aerodinamista jefe Antonia Terzi no están necesariamente de acuerdo acerca de los conceptos prioritarios para el futuro. Y el motorista BMW trata de hacer valer su peso para implicarse en mayor número de dominios técnicos.

'WILLIAMS PARECE HABER DECIDIDO DESECHAR LA DOBLE QUILLA PARA 2005, TRAS SÓLO UN AÑO DE USO'





La presentación más llamativa y memorable de 2004 (recuadro dcha., con Ralf y Juan Pablo), cuando se vieron por primera vez esos célebres colmillos; el nuevo túnel de Williams (extremo dcha., con Sam Michael) entró en servicio este año; Juan (abajo) y Frank (arriba) se separarán al final de 2004.

Pero Frank Williams no se deja llevar por el pánico. "No creo que la relación de fuerzas, entre los equipos de cabeza, haya cambiado fundamentalmente", dice. "La realidad es sencillamente que cada vez más equipos son capaces de producir monoplazas rápidos".

No obstante, Williams ha reaccionado con el ascenso de Sam Michael a director técnico. Oficialmente no ha sido una reacción instintiva a los problemas actuales, sino el fruto de una larga reflexión, que habría desembocado en la misma decisión a final de temporada, pasara lo que pasase. Michael trata de mostrarse tranquilizador: "Nos concentramos en cuatro ámbitos a corto plazo y otros dos para 2005. El coche en sí no es malo. Hay un terreno en el que no hemos sido lo bastante buenos. En otro hemos alcanzado nuestros objetivos... pero no eran lo bastante elevados".

Uno de los puntos flacos conocidos del FW26 es la inconstancia de su rendimiento aerodinámico. En Montreal, donde el apoyo necesario es mínimo, el coche fue competitivo, pero en Montmeló o Silverstone no se lo veía por ninguna parte. El nuevo túnel de viento debería permitir a Williams resolver esta dificultad. Sin embargo, el agarre mecánico también es un problema. Si se cree a la oficina de proyectos, los problemas están entendidos y la solución sólo es cuestión de tiempo.

La conclusión corresponde al patrón, sir Frank: "Es verdad que Williams tal vez tenga una imagen más rígida que Renault o BAR. Pero eso es bueno para la F1. Los equipos no han de estar cortados por el mismo patrón. Hace falta el que quiere ganar cueste lo que cueste, el que se presenta como joven y rockero. Nosotros, Williams, vivimos para las carreras y nos tomamos nuestras cualidades de ingeniería muy en serio. Es así de sencillo". ▶







McLAREN

A medida que las cosas empiezan a ir bien, casi se siente la determinación que invade el alma de Ron.

Hazmerreír del paddock al principio de la temporada (la doble rotura de motor del Nürburgring todavía duele en los pasillos de Woking), McLaren parece haber negociado una curva importante en su ciclo vital. Antaño en la misma posición que Williams, en situación crítica, el equipo parece haberse reestructurado y pasado lo peor. Los ascensos del nuevo consejero delegado Martin Whitmarsh y del director general Jonathan Neale, retomar las riendas de un timor a la deriva y la comprensión de los problemas técnicos, les han permitido salir adelante.

"Para nosotros lo importante es pensar como un todo", dice Ron Dennis. "Hemos investigado de una vez por todas las razones por las que no éramos competitivos y decidido no volver a caer. Desde ese momento, empezamos a mirar hacia adelante. La desmotivación era un lujo que no nos podíamos permitir".

La remontada hacia lo alto de las hojas de cronometraje ha llevado tiempo, pero el equipo parece haber iniciado su vuelta al primer plano. Y desde el punto de vista del patrón, Renault y BAR no son rivales a tener en cuenta a largo plazo.

"La carrera de Silverstone me hizo decir palabras algo optimistas, pero estoy seguro de que McLaren ha vuelto a la lucha por la victoria", sentencia. ¿La filosofía de la casa? "Hace falta reinvertarse constantemente. Hay que modificar parte del equipo cada año. La perfección viene del cambio".





Las últimas temporadas no han sido fáciles. Al final, el equipo ha fabricado cuatro coches –tres nuevos monocascos– en dos años. Esto, junto con el traslado al nuevo Technology Centre, ha exigido un esfuerzo sin precedentes.

"Teníamos que comprender por qué el MP4-18A y luego el MP4-19 no respondían a lo que predecían nuestras simulaciones", dice Ron. "Ese proceso ya ha terminado.

'DESDE EL PUNTO DE VISTA DE RON DENNIS, RENAULT Y BAR NO SON RIVALES A LARGO PLAZO'

Hemos logrado dominar nuestro software, y ahora el ordenador ofrece resultados precisos y fiables". Entre los problemas revelados en el MP4-19, una suspensión trasera demasiado flexible, una distribución de pesos no ideal, cierta inestabilidad en frenada y motor falto de rigidez.

El programa MP4-19B, competitivo a priori, ha exigido un presupuesto considerable. "Un equipo como el nuestro ha de prever dificultades y asignar una reserva presupuestaria de seguridad", dice Dennis. "Con los años, McLaren ha constituido un fondo especial, parte del cual ha ido al Technology Centre, y otra parte ha financiado el programa 19B"

Detalles así delatan a un gran equipo. "No olvidemos que nuestro objetivo no es ganar otro título, sino estar en situación de aspirar a la corona de manera constante durante las próximas temporadas. Es un planteamiento que tal vez sea muy distinto del que hayan adoptado nuestros rivales".

Uno de los muchos puntos bajos de McLaren en 2004 fue en el Nürburgring (recuadro izda.), donde ambos coches rompieron el motor; caras largas (arriba): el motorista Mario Illien, el director técnico Adrian Newey, el directivo Whitmarsh y DC; David y Kimi (superior) han pegado fuerte con el nuevo coche; Ron (superior izda.) cree que McLaren ha vuelto.

FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADROS: XPB.CC; JAD SLEEP/WORLD RACING IMAGES

DIRECTOR TÉCNICO: FERRARI

Ross Brawn

Sobre la estrategia, por qué aciertan tan a menudo, el efecto Michael y los rivales

Ferrari parece poder producir habitualmente mejores estrategias que sus rivales. ¿Es debido a la astucia operativa en el muro o a la fortaleza de su estructura directiva?
¿Cómo responder sin sonar engreído? Creo que aquí tenemos una buena estructura en cuanto a gente con una sólida comprensión de lo que pasa en una carrera; no sólo yo. Los dirige principalmente Luca Baldisserri, que en las tres últimas carreras ha sido responsable de exponer la estrategia y concebir cómo vamos a abordar la carrera. Esto está muy bien, porque Luca fue ingeniero de pista de Michael, así que no sólo es un matemático que devora números, sino que comprende los matices de una carrera. Eso es importante.

¿Esos matices son tan cruciales como los cálculos en firme?
Desde luego, sí. Se pueden hacer miles o incluso millones de cálculos; procesos que llevan a la estrategia perfecta. Entonces lo miras y piensas: "Sí, pero eso no tiene en cuenta que en este circuito hay muchos safety cars, o que es difícil adelantar, o que anoche llovió y la pista estará especialmente verde". Todo lo que un experto pudiera decir podría ponerse en un cálculo matemático. Pero no hacemos eso. Proponemos una gama de estrategias y luego incluimos las demás consideraciones para decidir cómo plantear nuestra carrera.

¿Dónde empieza este proceso?
Luca pone las bases, con aportaciones de los otros ingenieros de pista. Esto empieza en la fábrica, donde tenemos una reunión táctica antes de cada carrera para tener una idea de cómo deberíamos afrontar los entrenamientos y obtener el resto de información que necesitamos. Luego, durante el fin de semana, vemos cómo se comportan los neumáticos y cómo rinden los rivales.

¿Y en la misma carrera?
Ya he dicho antes que yo tengo que tomar la decisión final, y si acierto el 70-80% de las veces, eso está bien. Cuando no acierto, alguien tiene que tomar esa decisión. Pero la cuestión es que alguien lo hace, así que todos los demás tienen un punto de referencia. Otras personas del muro querrán hacer otro comentario, pero, básicamente, Luca y yo tomamos la decisión.

¿Alguna vez piensa: "Ostras, nos salió bien; ¿qué hacen los demás?", o está todo bastante claro?
Bueno, tomemos Silverstone. Estaba muy contento con la estrategia de Michael, pero no con la de Rubens porque cuando salió de su primer pit stop se vio estorbado por el tráfico. Así que, en una sola carrera, tuvimos una estrategia emocionante y otra que no funcionó.

Pero no es cuestión de suerte, ¿no?
No, suerte no. Tomas tu decisión, luego tratas de aplicarla. Pero Michael es un tipo que saca el mejor partido de cualquier oportunidad.

¿Hasta qué punto depende esto de Michael? ¿Podrían Montoya o Ralf hacer lo mismo, o cuentan con una libertad de acción única con él?
Creo que con Michael tenemos un margen, lo que sin duda ayuda. A veces, Rubens también ha sido capaz de aplicarse a una estrategia y hacerla funcionar. Pero Michael parece tener ese don de sacarse vueltas sensacionales cuando es crucial de verdad. Lo ha hecho tan a menudo que no se puede pasar por alto.

¿Cree que en este oficio uno puede dar forma a su propia suerte?
Bueno, como he dicho antes, creo que la suerte sólo es preparación esperando una oportunidad.

¿Hasta qué punto cree que el ambiente independiente y apolítico de Ferrari les ayuda en estos momentos?
Creo que las líneas de responsabilidad de la dirección en Ferrari están muy bien definidas, y sin duda eso ayuda a toda la plantilla. Todo el mérito es de Jean [Todt]. En el muro de boxes nunca me dice: "¿Qué diablos estás haciendo?". Tal vez hablemos de ello luego. Pero sabe que lo mejor es dejarme hacer lo que pueda. Si cree que pudiera haber hecho algo de otro modo, tendremos una charla distendida después. Pero no se entromete.

Así que no existe cultura de la culpa...
Esperamos competencia y entrega, y que la gente tenga cierto nivel, pero si algo va mal por lo general es porque el sistema está mal.

¿Cree que BAR y Renault son la nueva generación que puede plantar cara a los consolidados McLaren y Williams?
Sí, hasta cierto punto. Renault ha vuelto muy fuerte, y hay que reconocer que BAR y Honda han hecho lo mismo. Están muy unidos. No parece haber la clase de conflictos que hay en otras partes. No se perciben malas vibraciones procedentes de Renault o BAR en los circuitos, pero todos sabemos que sí que las hay en otros equipos. Creo que Renault y BAR están en una curva ascendente. Todavía no son lo bastante consistentes, pero creo que eso podría llegar.

¿Podría ir y hacer con algún otro equipo lo que ha hecho en Ferrari?
Aquí tenemos un grupo de gente muy especial. No tengo ganas de irme y crear algo así en otra parte porque no quiero.



Silverstone 2004: Brawn y Schumi lo celebran después de haber sido más listos (y correr mejor) que sus rivales, una vez más: "Con Michael tenemos un margen", dice Ross.

FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADRO: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



'COMO HE DICHO ANTES, CREO QUE LA SUERTE SÓLO ES PREPARACIÓN ESPERANDO UNA OPORTUNIDAD'



MONTOYA
La espada en la pared

JPM posee un genio infernal a la altura de su abrasador talento; y Williams se ha quemado. Es hora de cambiar, lo que se antoja como una gran ocasión perdida para ambas partes. En 2005 McLaren tendrá que cultivar el talento y además centrar el genio. ¿Estarán a la altura?

Texto Peter Windsor

Juan Pablo Montoya con un McLaren-Mercedes. Ah, las imágenes que afloran a la mente. ¿Es Juan con ese mono plateado, muy ajustado y con la cremallera hasta arriba, como lo lleva DC? ¿O es Juan con uniforme corporativo, la camisa metida en sus pantalones Boss grises mientras se dispone a hablar con empleados de West en el extrarradio de Bratislava? Mejor aún, ¿es Juan, dando las gracias a su equipo, uno a uno, con un firme apretón de manos, mirándolos a los ojos, al volver al box, después de que Kimi Räikkönen le haya superado –por la razón que sea– en carrera?

Porque Kimi Räikkönen superará en ocasiones a Juan, igual que Alain Prost superó a Ayrton Senna, o Nigel Mansell a Nelson Piquet y, sí, Rubens Barrichello a Michael Schumacher.

Pero la cuestión es: ¿cómo le irá a Juan Pablo realmente? ¿Funcionará, en el sentido de que Juan habrá encontrado por fin su auténtico hogar, que este hogar es McLaren, y que alcanzará su verdadero potencial, ganando una serie de grandes premios y algunos títulos, además de tropecientos millones? ¿O le saldrá tan bien como a Keke Rosberg cuando dejó Williams por McLaren en 1986?

Existen paralelos razonables. Tanto Rosberg como Montoya son pilotos clásicos de reflejos, atacantes natos que evitan los gimnasios, los regímenes corporativos y los tópicos. Rosberg tuvo frente a sí a Prost; Montoya será comparado con Räikkönen.

Y ya sabemos lo que le pasó a Rosberg. A pesar de la calidad del conjunto McLaren en 1986 (Prost ganó el título), y a pesar de una capacidad probada para ganar carreras con un Williams, Keke no consiguió ni una sola victoria con McLaren. Nunca pareció el piloto de antaño; la exuberancia pareció irse apagando entre el rojo Marlboro y la pulcritud de McLaren.

Hay más. Como Montoya, Rosberg pasó a McLaren no sólo porque creía que podría ganar más carreras con ellos, sino también porque estaba harto de Williams. Keke se sintió incómodo por la llegada de Nigel Mansell y el deseo de Frank de fichar a Nelson Piquet, y estaba molesto con el departamento de márketing de Williams; y está claro que Montoya hace tiempo que perdió la paciencia con el sistema de gestión de pilotos de Williams, tanto desde el punto de vista técnico como de márketing. Una oferta de McLaren estaba en el aire, seguramente mucho más alta que lo que Grove puso encima de la mesa, aunque sin llegar a los 14 millones de dólares de Ralf. Así que la aceptó, y ya está.

El incidente que finalmente colmó el vaso sucedió hace más de un año, en Magny-Cours. A pesar de que Ralf Schumacher le superó en entrenamientos y carrera durante la mayor parte del fin de semana, Juan corrió un gran relevo central que le llevó muy cerca de Ralf antes de su último pit stop. Magny es un circuito en el que vale más la pena rodar con neumáticos nuevos que con poco combustible, así que Juan trató de desbancar a Ralf decidiendo de repente parar dos vueltas antes de lo previsto. Luego tendría un par de vueltas extra con gomas nuevas y –ojalá– pista libre para hacerse con el liderato.

El problema fue que a Ralf también le llamaron antes, ¿o fue que dudó de la ausencia de Juan en sus retrovisores y le preguntó a Sam Michael qué pasaba? De un modo u otro, Williams pareció quedarse como si nada ante el incidente. Incluso si hubieran informado a Ralf de la estratagema de Juan, creyeron que había ganado el hombre más indicado (en el sentido de que Ralf fue más rápido en calificación y rodó por delante de Juan desde la salida).

Pero Juan lo vio de modo distinto. Es un colombiano que ha subido por el camino duro, y para él la vida es muy sencilla: ¿quieres hacer algo, sí o no? Nada de indecisión, por favor, nada de cambiar las ideas previas. Sí o no. Juega limpio o no. ►

Las quejas de Williams y Juan son mutuas, y, aunque echarán de menos el talento de JPM, su impresión es que McLaren se puede quedar con su explosiva furia.



'¿ENCONTRARÁ JUAN SU AUTÉNTICO HOGAR EN McLAREN, Y ALCANZARÁ SU VERDADERO POTENCIAL?'

DARREN HEATH



Respétame o no.

Cómo no, la enorme disparidad de sueldos entre Ralf y Juan en los dos años y medio anteriores no suavizaba las cosas. Ralf empezó su época en Williams con un salario bastante ajustado, pero eso fue cuando le ficharon como número dos de Alex Zanardi. A mediados de 1999, cuando estaba claro que Alex no iba a cuajar, Ralf se colocó en una posición de gran fuerza. Su contrato original incluía diversas cláusulas de rescisión por ambas partes, y, con el programa motorista BMW a punto de plasmarse en pista, para su mánager Willi Weber fue pan comido renegociar el contrato de Ralf con las condiciones de Ralf. Tres años más opciones. Digamos un promedio de 10 millones de dólares al año hasta el final de 2004. Trato hecho.

En cambio, Juan empezó *su* carrera en Williams F1 en medio de un contrato a largo plazo con Williams que precisaba pagos relativamente pequeños hasta el final de 2004. Por tanto, en 2002, Ralf y Juan competían de cerca en pista pero les separaban unos seis millones en el banco. Dudo que esto fuera un gran problema para Juan, en el sentido de que hacía lo que le gustaba porque Williams había creído en él desde el principio, pero creo que fue un factor a tener en cuenta cuando otras cosas empezaron a molestarle.

Pausa: digo "otras cosas empezaron a molestarle" y no "Juan empezó a molestar al equipo" porque siempre he creído (una



estupidez por mi parte, seguramente) que es relativamente fácil entender a la mayoría de pilotos y que es tarea del equipo lograr que sus dos empleados mejor pagados den lo mejor de sí. Los pilotos no son diferentes de ningún otro atleta: les mueve la necesidad de ganar, y, más allá de eso, la necesidad de sentir que tienen todo cuanto hace falta para ganar. Por eso Tiger Woods sigue golpeando 500 pelotas diarias cuando no disputa un torneo; por eso Michael Schumacher nunca tiene un día libre, ni siquiera cuando está fuera del coche.

Desde mi posición, Juan Pablo es un piloto muy fácil de interpretar: es rapidísimo, un gran piloto de carreras, un gran piloto de reflejos, un gran intimidador. Está muy seguro de sí mismo, le gusta tener un séquito, le gusta cualquier tipo de deporte motorizado. Es impulsivo, apasionado y testarudo. Vive para correr. Cosas que no le gustan: tener que llevar la camisa por dentro y/o corbata; gimnasios; largas y aburridas ruedas de prensa o actos con sponsors; gente que no dice lo que piensa.

'LA DISCIPLINA QUE NECESITA JUAN PABLO ES MUY DISTINTA DE LAS BRONCAS ESTÁNDAR DE LA F1'

Y eso es todo. No es difícil. Desde luego que no muy distinto de Nigel Mansell, y Williams (al igual que Frank y Patrick) posee mucha experiencia con esa clase de individuos. Lo que sacrificas en cuanto a dignidad –"¿Tenemos que dejar que Juan/Nigel se salgan con la suya?"– lo recuperas con creces cuando hacen lo inesperado en pista.

Eso no es decir que los pilotos no han de ser disciplinados, sólo que la clase de disciplina que creo que necesita Juan Pablo es muy distinta de las broncas estándar de la F1. Después de Magny-Cours 2003 le regañaron, empeorando así la situación, cuando en realidad el verdadero problema en Magny era en primer lugar por qué Juan iba por detrás de Ralf. Si Juan tiene un auténtico defecto como piloto, es que es un piloto tan de reflejos, tan reactivo, que corre peligro de no progresar hasta el nivel de perfección que ha sido alcanzado por Michael, y fue sin duda alcanzado (entre los pilotos que yo he visto realmente) por Jim Clark, Jackie Stewart, Nigel Mansell y Ayrton Senna. Me refiero a ►

La crisis llegó en Magny-Cours 2003 (recuadro) cuando Juan Pablo explotó por lo que vio como trato preferente de Ralf; en la parrilla en Silverstone 2004 (arriba), donde Juan tuvo una vigorosa carrera.

Juan Pablo y Frank: *el romance*

En 1998 a Frank le dio un vuelco el corazón: el pilotaje de Juan era puro arrojo. La aventura fue imparable. Pero acabó en sollozos... Compilado por Robert Holmes

1/08/1998
Amor a primera vista



Hockenheim, F3000 (arriba): Juan vuela, Frank observa. Está mojado. JPM supera a cuatro rivales por la hierba en la recta principal. "Desde luego me llamó la atención", dice Frank. Frank le ofrece un contrato de probador. Juan acepta.

1999–2000
Romance a distancia



El contrato a cinco años da prioridad a Williams sobre los servicios de JPM, pero los amantes se separan. JPM gana la Indy 500 (arriba) y el título de la CART mientras Frank flirtea con Zanardi, Schumi Jr. y Button.

27/01/2001
La boda



Frank se deshace de Jenson a favor de JPM. En Grove no hubo quien no llorara en la presentación (arriba). ¡Viva!

Año 2001
La luna de miel

El matrimonio no es fácil, pero al principio existe gentileza mutua en abundancia. Equipo y piloto cometen errores, pero para ellos son incapaces de hacer nada malo. P2 en España confirma lo que ambos ya saben: esto va en serio.

27/05/2001
Una pelea de amantes



Juan golpea el guardarraíl en Mónaco. Frank y él tienen una discusión. Algo como: "¡Has de dejar de ir pasado!". "¡Y tú has de dejar de entrometerte y hacer tus coches más fiables!". Son palabras en caliente y ambos se disculpan después de tranquilizarse.

16/09/2001
Hacen las paces



Todo se perdona y se olvida cuando Juan consigue en Monza su primera victoria en F1 en apenas su 15º GP (arriba). "Todo el equipo ha hecho un trabajo fantástico para mí", dice Juan. "Estoy muy contento". Así es.

Año 2002
Felicidad conyugal

¡Ah, qué bonito es el amor! Juan se anota siete pole positions y es tercero en el campeonato, superando por completo a Ralf, cuya victoria en Malasia parece no importar. La vida es bella.

final de 2002
El descontento



En el paddock se dice que Juan está un poquito celoso de la paga bastante más abultada de su compañero. Haber machacado a Ralf todo el año justifica en cierto modo que Juan crea que deberían estar a la par. Frank no mueve ficha. Juan se enfurruña.

6/07/2003
La gran bronca



"¡Sois todos unos gilipollas!", grita Juan por la radio al equipo Williams. Es la vuelta 52 del GP de Francia. "No, Juan. El gilipollas eres tú", le contestan. JPM cree que a Ralf le han ayudado con la táctica. Más tarde le dicen que su comportamiento es inaceptable.

Agosto 2003
Atracción fatal

Un tipo hábil, Ron Dennis. Se asegura de que el suyo sea el primer hombro sobre el que Juan llore después de lo de Francia. Le susurra palabras tiernas al oído, prometiendo felicidad y dinero.

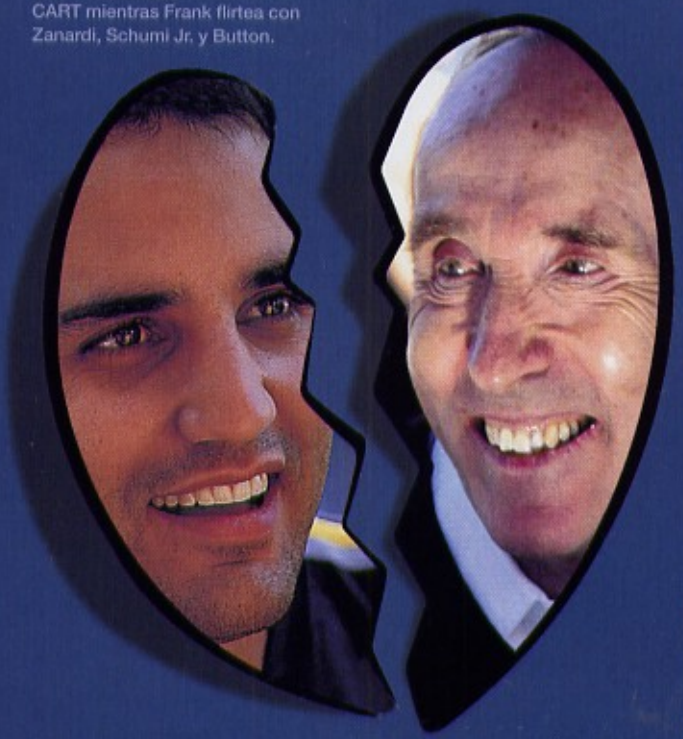
17/11/2003
El divorcio



Un comunicado de McLaren Mercedes confirma lo que todos sospechaban: Juan deja a Frank por Ron. Ahora que es oficial, Frank confiesa que hacía un tiempo que sabía que tenían un lío. Un día triste para los románticos.

Año 2004
La larga despedida

En público todo son sonrisas, pero todos saben que se acabó. "Sigo siendo piloto Williams", insiste Juan. Sí, claro. No ve la hora de salir de allí. Frank tampoco. Ahora es uno de ellos. ¡Ay!, fue bonito mientras duró.



ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON (AUTÉNTICAS); ANDREW LAU; DEL ARNOLD (LAMINACIÓN); EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE (AP); RICHARD CLEVE; MASONRY (TY IMAGES)

un nivel de control y manipulación del coche que permita al piloto mandar no sólo sobre la curva sino también la carrera. A Juan le ha salido bien tan a menudo adaptarse a la perfección a una situación dada que desde fuera parece que sea su único modo de correr. Sin embargo, cuando se enfrentó mano a mano con Michael en Monza 2003 y en Malasia 2004, Michael se impuso en ambas contiendas no porque tuviera el coche más rápido sino porque pilotaba más allá del nivel de reflejos. Los ataques de Juan se debilitaron al surtir efecto sus instintos de supervivencia.

Juan puede hacer progresos; de hecho, debería haberlos hecho durante sus años en Williams. No obstante, dudo que se haya dado máxima prioridad a esta faceta de su talento. Ahora mismo, es evidente que Juan sabe mucho más del sistema de la F1, pero es exactamente el mismo piloto que en 2001:

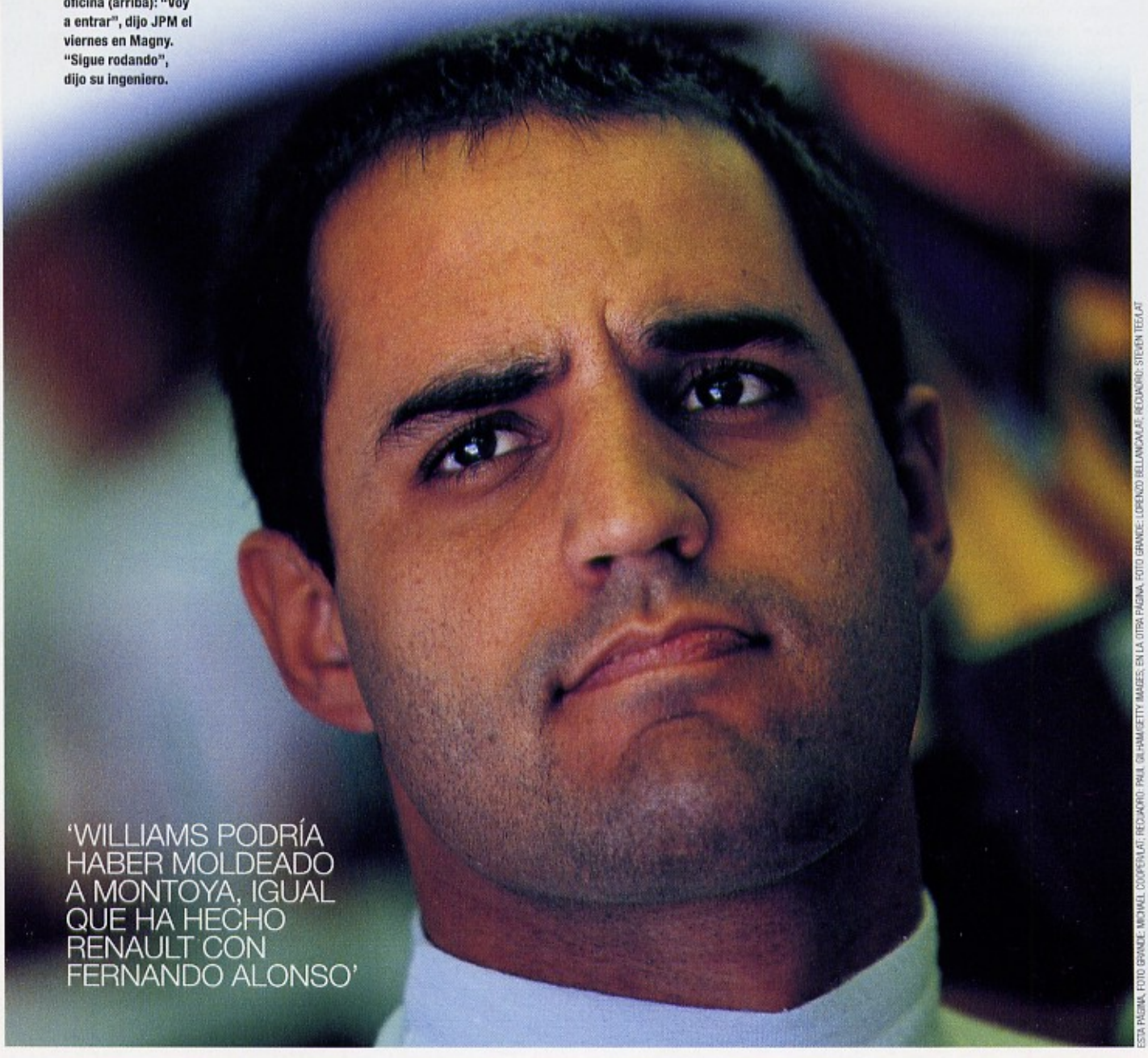


todavía tiene tendencia a ir pasado en tramos lentos (Canadá 2004); a veces se enfurruña, y de este modo compromete su posición, si algo le fastidia (Magny 2003, Imola 2004); y no es precisamente cortés si las cosas no son como le gustaría. En Melbourne 2004 abandonó un acto promocional de Allianz tras ser interrumpido groseramente por un par de payasos australianos nada divertidos. Unas semanas después, en Magny-Cours, tras dar unas vueltas en mojado en los libres del viernes, llamó por radio al equipo para decir que el coche iba despendolado y que volvía al box. "No, sigue rodando, Juan", dijo Tony Ross, su ingeniero de pista. "Trata de que suban las presiones de los neumáticos. Da unas vueltas más".

Unos minutos después hizo aquaplaning y chocó contra la barrera de neumáticos tras perder el control en una frenada. No se mordió la lengua por la radio: "Vale. Espero que estéis satisfechos. He estrellado el coche y me he hecho daño en el cuello".

Y es una pena, porque ya hacía mucho tiempo que Williams tenía a Juan en su sistema. Podrían haberlo interpretado y moldeado como ha hecho Renault con Fernando Alonso; podrían haberlo pulido como está haciendo BAR con Takuma Sato. Tan bueno como es Juan por lo que se refiere a suavidad, precisión y agresividad controlada, Ralf Schumacher todavía le

Otro mal día en la oficina (arriba): "Voy a entrar", dijo JPM el viernes en Magny. "Sigue rodando", dijo su ingeniero.



'WILLIAMS PODRÍA HABER MOLDEADO A MONTOYA, IGUAL QUE HA HECHO RENAULT CON FERNANDO ALONSO'

ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: MICHAEL COOPER/LAT; REDJACKPOT; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCAVALE; REDJACKPOT; STEVEN TEE/LAT





>Ron Dennis sobre el fichaje de Juan Pablo

"Para mí, ver a Juan Pablo Montoya en Williams ha sido un poco como ver a Ayrton Senna en Lotus [equipo en el que Senna corrió tres años antes de fichar por McLaren en 1988]. Porque, observando a Ayrton desde lejos, podía ver que era exigente, podía ver que era difícil. Pero en gran parte era por su juventud, y también por el hecho de que Lotus le necesitaba tanto a él como él necesitaba a Lotus.

"Y el año pasado, con Juan Pablo, percibí las mismas tendencias suramericanas. Así que ya he pasado por eso, y creo que estoy bien equipado para contribuir, junto con el resto del equipo McLaren, a forjar un gran futuro para él.

"Al fin y al cabo, los equipos tienen culturas diferentes y personalidades distintas, y creo que ejerceremos una influencia estabilizadora sobre Juan.

Pero, aparte de eso, creo que todo el mundo reconocerá que Juan Pablo habría resultado atractivo para Ferrari o Renault a partir de 2005, y por esa razón, además de por su talento, suponía una oportunidad demasiado buena como para dejarla escapar".

En Magny-Cours (arriba) Williams lució una nueva aerodinámica, en vano; Dennis (dcha.) cree poder dar en el blanco con Juan Pablo.

puede doblegar, y todavía puede ser muy tosco cuando las cosas van mal.

Por tanto, al abordar la cuestión de Juan en McLaren estamos obligados a pensar en estos términos: ¿cómo reaccionará McLaren ante estas travesuras y qué efecto tendrán en McLaren en general y en Kimi en particular?

Creo que las travesuras serán menos –y con el tiempo serán eliminadas–, en parte porque pienso que McLaren hará un trabajo mucho mejor a la hora de que Juan dé lo mejor de sí, en parte porque a McLaren se le da bien eso (hicieron funcionar a Senna/Prost y Häkkinen/Coulthard, y Kimi es en muchos sentidos el piloto de carreras ideal), y en parte porque ahora Juan está muy motivado para querer hacer que funcione. Además, es un buen momento para que Juan entre en McLaren. El equipo va para arriba, y él puede ir para arriba, aprendiendo poco a poco. Si McLaren estuviera ganando carreras, como, digamos, en 1998, sería mucho más difícil: sería como si Juan tuviera que saltar a un ascensor en marcha. En la práctica, el ascensor del McLaren Technology Centre está parado en la planta de Juan.

Y sólo un extraterrestre podría creer que McLaren, con sus exquisitas instalaciones, su capacidad para atraer dinero y los conocimientos de su personal no volverá a producir pronto un coche ganador. También Williams lo hará, pero ¿dónde está la pega para Juan? Al menos sabe que está con un equipo que quiere pagarle bien (unos nueve millones de dólares) y a largo plazo (tres años). En Williams, debido a lo que le pagaban a Ralf, Juan siempre iba a estar a corto plazo y barato, incluso a la hora de renovar.

La siguiente cuestión es Kimi. ¿Cómo afectará la llegada de Juan al hombre que desde el principio parecía destinado a tener al menos tanto éxito como Mika Häkkinen? Aunque no lo exteriorice, incluso Kimi se da cuenta de que hay un mundo entre DC –eficaz, organizado, genial con los sponsors, trabajador, muy rápido en ocasiones y por encima de todo un caballero– y JPM, un latino apasionado con un enorme talento natural. Cómo no, si se le pregunta por Juan, Kimi responde: "No hay problema". Asimismo, los capitostes de McLaren creen que dos pilotos rápidos, un grupo de ingenieros con experiencia, una montaña de datos y dos bólidos veloces vienen a maximizar tus posibilidades, sin tener en cuenta cómo se relacionen los dos compañeros.

¿Reuniones y reacciones técnicas? Kimi es mucho, mucho mejor en esta faceta de su trabajo de lo que comúnmente se cree en el paddock. Los ingenieros que trabajan con él lo califican de no muy pródigo en palabras pero muy preciso a la hora de saber lo que necesita. Piensa y trabaja con el mínimo de alboroto; maximiza su tiempo muerto.

Por tanto, uno se imagina que a Kimi no le importará dejar que Juan sea quien lo diga casi todo en McLaren, ¡y quien haga casi todo el trabajo de márketing, si por él fuera! Kimi conoce a sus chicos, conoce el sistema y no cambiará nada durante el invierno: decir poco, revelar poco.

Y seguramente esto hará prosperar a Juan. Puede aprender de eso. Los momentos críticos serán cuando sea más lento que Kimi, o Kimi le supere en carrera. Como en la vida, serán los momentos en que más podrá desarrollar su potencial. Es fácil cuando ganas; mucho más difícil –y, por tanto, educativo– cuando no lo haces.

¿Por qué ha fichado McLaren a Juan Pablo Montoya cuando tenían algo bueno en marcha? ¿Por qué cargar a Kimi con algo –alguien– que no necesita? La respuesta es simple: porque Montoya es *rápido*. Y dos pilotos rápidos siempre son mejores que uno.

Sencillo. Como la esencia de las carreras mismas. Como Juan Pablo.



Primera carrera del nuevo coche: el MP4-19B llevó a DC (arriba) al tercer puesto en la parrilla de Magny-Cours y al sexto en la carrera, y a Kimi a la pole y el segundo lugar en Silverstone.

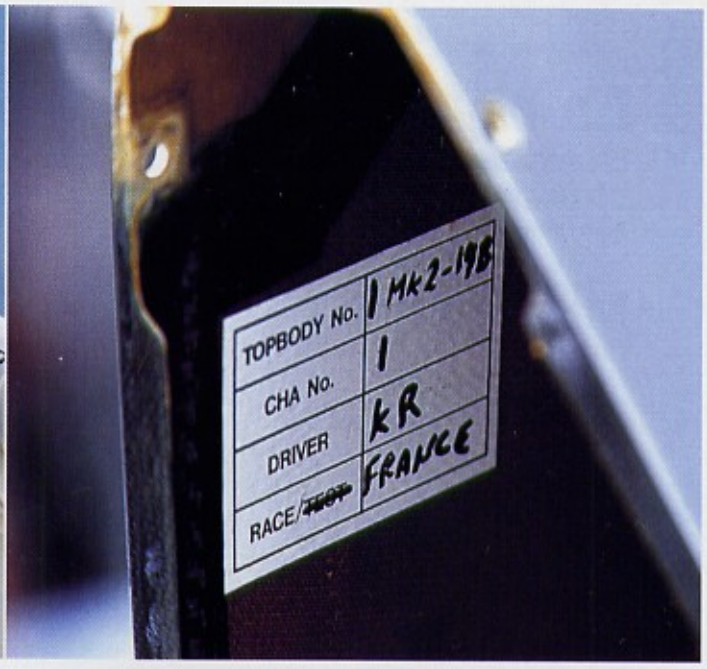


LO QUE NOS ESPERA

¿Terminó la agonía, o al menos va disminuyendo? De hecho, todo apunta a que McLaren ha redescubierto cómo fabricar un coche de carreras. *F1 Racing* hurga en la historia de la crisis de McLaren, y en su curación.

Texto Anthony Rowlinson







En Francia, DC (arriba izda., con Haug) tenía más razones para sonreír de lo que parece: se calificó tercero, mejor resultado en parrilla del equipo en 2004 hasta entonces; el MP4-19B (izda. y arriba) presenta un nuevo monocasco, y se ha modificado la geometría de la suspensión trasera para que funcione en armonía con las necesidades de sus neumáticos Michelin; la zaga resulta mucho mejor para dirigir el flujo sobre el alerón trasero reduciendo la resistencia; las formas recuerdan las de Ferrari/Renault.

'LA ESTABILIDAD ES MUCHO MEJOR, Y PUEDES APURAR MÁS EN LAS ZONAS DE FRENADA'
DAVID COULTHARD

Aunque el equipo técnico tenía muchas ganas de alcanzar este ambicioso objetivo, prevaleció la opinión de Whitmarsh de que la escala de tiempo era poco realista. Le preocupaba que las modificaciones de instalación y lubricación previstas para el motor Mercedes FO110Q no hubieran sido probadas lo suficiente como para garantizar la fiabilidad.

Newey califica la decisión de "pragmática", pero en cualquier discusión acerca de la fecha escogida para la introducción del coche se hace evidente su frustración por tener que refrenar sus instintos competitivos. Asimismo, Dennis habla del "dolor a corto plazo" que aguantó el equipo en las tres carreras antes del debut del MP4-19B en Magny-Cours, cuando el desarrollo del MP4-19 había sido congelado.

La mayor velocidad del nuevo coche se vio enseguida. Coulthard calificó tercero en Magny-Cours, y siete días más tarde Räikkönen marcó la pole en Silverstone. Los dos fueron auténticos cronos de calificación, no fantasmadas con depósitos vacíos: en Francia, el primer pit stop de DC fue en la vuelta 12, una más o menos que los demás pilotos punteros; en Inglaterra, Kimi paró en la vuelta 11, cuatro antes que el futuro vencedor Michael Schumacher, pero en la misma ventana que los demás punteros.

Ambos pilotos hablaron calurosamente de la mejorada estabilidad en frenada, y desgaste de neumáticos y comportamiento más consistentes del 19B. "Estamos muy contentos", dijo DC poco después de su P3 en parrilla. "Calificamos con una cantidad de combustible lógica, y es un coche que puedes usar para hacer una buena vuelta.

"La estabilidad es mucho mejor e inspira más confianza, porque puedes apurar más en las zonas de frenada que con el 19. Es posible pilotarlo y decidir adónde va a ir, en lugar de ver adónde va a llevarte".

Kimi opinaba que la consistencia en distancia de carrera había mejorado mucho. En Francia, los dos McLaren acabaron a unos 35 segundos del vencedor Michael Schumacher; en Silverstone, Kimi le persiguió hasta el banderazo.

Pero ninguno de los dos pilotos consideraba el coche fácil de pilotar. "Es delicado, en el filo", dijo DC. "Supongo que estar en la cúspide del rendimiento es un poco como estar en lo alto de una montaña: es fácil caerse por ambos lados".

Cierto, pero al menos McLaren ha vuelto a encontrar su equipo de escalada.

MP4-19B: MOTOR El FO110Q V10 del 19B es una evolución del motor diseñado para el MP4-19. Construido según la norma de un solo motor de 2004, padecía de falta de fiabilidad y potencia: con unos 40 CV menos que los 900 CV de motores como los Ferrari, Toyota y Honda, el propulsor Mercedes dejó a McLaren incapaz de ocultar deficiencias del chasis con el viejo apaño de aumentar el apoyo (un motor fornido permite más ala para pegar el coche al asfalto sin comprometer la velocidad punta).

La versión actualizada para el 19B está

CHARLES COATESCLAY, PETER SPINNEVLAY, XPB.CC; EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH







Los directivos, Dennis y Haug (arriba izda.), ya no lo ven tan negro: el motor Mercedes es ahora más potente y fiable; Dennis ha nombrado a Martin Whitmarsh director de todas las actividades deportivas, con instrucciones urgentes de resolver no sólo las relaciones entre McLaren y Mercedes, sino también entre Mercedes y su filial inglesa, Ilmor; los retoques aerodinámicos incluyen nuevos pontones (izda.); en el 'Ring (arriba), tres carreras antes del debut del 19B, los dos coches abandonaron.

'EL COCHE CON EL QUE McLAREN INICIÓ LA TEMPORADA ERA MUY CHUNGO, PERO LO CIERTO ES QUE DABA EL PEGO'

Sabes", dijo la jefa de prensa de McLaren, Ellen Kolby, poco después de las calificaciones del GP de Francia, "es la primera vez este año que tengo que ir con uno de nuestros pilotos a una rueda de prensa".

Eso lo decía todo. Ningún piloto de McLaren había calificado o terminado entre los tres primeros en toda la temporada.

Cómo había caído McLaren: de la tentativa contra pronóstico de Kimi Räikkönen por el título, que iluminó la segunda mitad de 2003, a su peor inicio de año desde que Ron Dennis se hiciera cargo del equipo en 1981. "Fue peor que pésimo", dijo Dennis agriamente.

¿Qué había fallado? Hablando en plata, el coche con el que iniciaron la temporada, el MP4-19, era muy chungo. Es cierto que su intrincado diseño delantero doble quilla y cincelada carrocería posterior daban el pego, pero esas formas esbeltas encubrían multitud de pecados, incluidos un motor flojo y poco fiable, mal equilibrio de chasis, distribución de pesos muy desplazada hacia atrás y falta de armonía entre la suspensión trasera y las necesidades de los neumáticos Michelin.

También se resintió del peso de las expectativas. Después del desastre del MP4-18A, un equipo con el talento, experiencia, recursos y sentido de las carreras de McLaren no podía volver a equivocarse tanto, ¿verdad? Bueno, pues sí.

El MP4-18A fue concebido como un adelanto radical sobre los MP4-17 y 17D de 2002-03. Más que apretar el paso, resultó ser como saltar al vacío. Diseñado con un peso reducido como principal objetivo, el monocasco del MP4-18A empleaba técnicas innovadoras de unión del chasis que en pista resultaron ser demasiado endebles para las prestaciones de la F1. Además, se vio asolado por una vibración crónica que impidió que el coche rodara lo suficiente en los tests como para remediar sus males estructurales y desarrollar su rendimiento aerodinámico. No llegó a correr.

No obstante, los expertos esperaban que todo iría bien en cuanto McLaren afinara su nuevo bólido. Y hete aquí que el MP4-18A engendró el MP4-19, que fue probado en pista por primera vez el noviembre pasado en Valencia. Fue el primer coche construido según el nuevo reglamento técnico 2004, y su velocidad inicial prometía mucho: al final del test en Cheste hasta marcó un nuevo récord.

El problema era que el MP4-19 no abordaba todas las carencias del 18A. Los dos chasis compartían componentes, y el 19 heredó la inestabilidad y el flojo motor del 18A. Sus deficiencias no se hicieron patentes hasta finales de la pretemporada, con la especificación básica del coche ya decidida. Dennis reconoce: "Tuvimos un periodo de tests muy exitoso con el 19. Pero en el último test había un par de coches más veloces".

Una vez identificado lo que faltaba, los directivos de McLaren –Dennis, el director gerente Martin Whitmarsh, el director técnico Adrian Newey y el diseñador jefe Mike Coughlan– se plantearon si hacer a toda prisa la evolución prevista, el MP4-19B, para el inicio de la temporada. ▶

DARREN HEATH; PETER SPRIMEYER/AT; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

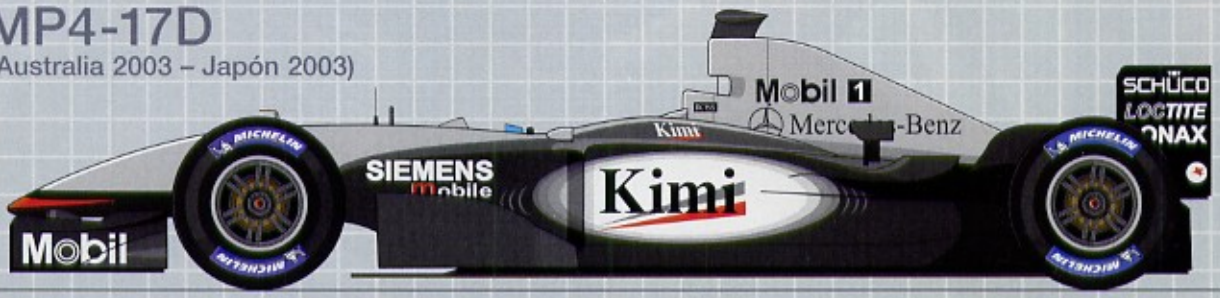
La revolución ha muerto, viva la evolución

El programa F1 de McLaren ha estado pachucho, y empeorando, desde que hicieran correr un versión de su coche de 2002 en 2003. Pero las cosas empiezan a encajar

Ilustraciones Patricia Soler

MP4-17D

(Australia 2003 – Japón 2003)

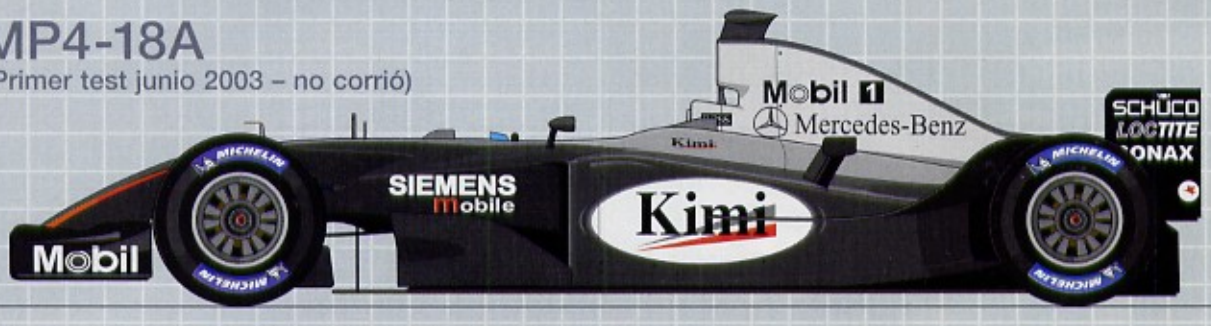


Participaciones: 32 Victorias: 2 Poles: 2 Vueltas rápidas: 3 Abandonos mecánicos: 5 Kilómetros de tests: 35.530

Evolución del MP4-17 doble quilla de 2002, con nuevo cambio, suspensión trasera y aerodinámica. Estable en la entrada en curva, buena tracción, suave con las ruedas traseras. Bueno en carrera pero lento en una vuelta. El peso elevado limitaba el uso de lastre para optimizar el reparto de pesos

MP4-18A

(Primer test junio 2003 – no corrió)

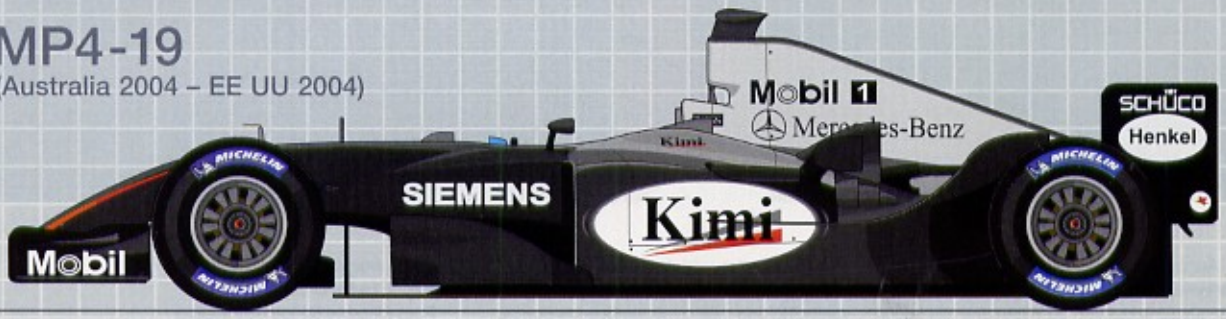


Kilómetros de tests: 1.023 (en tests abiertos; datos tests privados no disponibles)

Problemas de fiabilidad por la espectacular reducción de peso, con flexión de componentes y roturas en los tests. El nuevo motor con centro de gravedad superbajo resulta flojo. El cambio de carbono se sustituye por uno convencional de aluminio-titanio por problemas de sobrecalentamiento

MP4-19

(Australia 2004 – EE UU 2004)

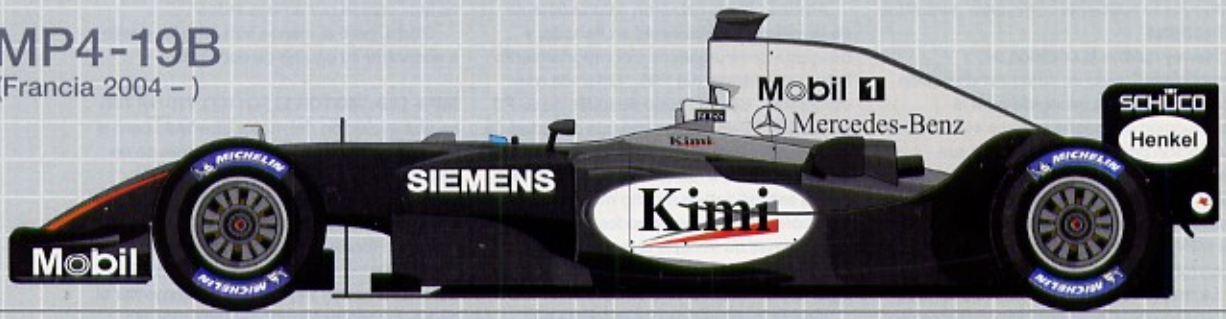


Participaciones: 18 Victorias: 0 Poles: 0 Vueltas rápidas: 0 Abandonos mecánicos: 7 Kilómetros de tests: 28.068

Un poco más pesado que el 18A; básicamente el mismo coche con aerodinámica revisada y monocasco y suspensión trasera más rígidos, aunque ésta sigue flexionándose. Mismo cambio y motor, Mercedes no logra mejorar la fiabilidad en invierno. Régimen limitado para la fiabilidad, potencia escasa

MP4-19B

(Francia 2004 –)



Participaciones*: 6 Victorias: 0 Poles: 1 Vueltas rápidas: 1 Abandonos mecánicos: 1 Kilómetros de tests: 1.106 (*hasta Alemania)

Monocasco revisado para adaptarse a la nueva aerodinámica: pontones redondeados, zaga más ceñida. La nueva geometría de suspensión trasera vence los problemas de rigidez. Más apoyo y agarre mecánico. Motor más alto, mejor circulación de aceite. Mayor fiabilidad permite más potencia

colocada a mayor altura para dejar espacio a un sistema de lubricación con mejor recuperación de aceite. Se consideró que valía la pena sacrificar la altura del centro de gravedad por una mejor fiabilidad del motor.

Las pruebas en banco en la sede de Mercedes en Stuttgart se centraron en la fiabilidad de larga distancia, con motores que rodaron más de 800 km. Dos coches en los puntos en el debut del 19B fue algo alentador; y después de la carrera el motor de Kimi rodó otros 300 km. Al trasladar la fabricación a Stuttgart durante la pretemporada, Mercedes confía en haber resuelto los problemas de porosidad y rigidez del bloque.

El jefe de Mercedes Norbert Haug dice: "Hemos hecho pasos importantes en potencia y fiabilidad, pero nunca podemos estar seguros al 100% de cómo irán las cosas. Todos estamos al límite con este reglamento motorista, pero vamos en la dirección correcta".

La valoración de Coulthard es un poco más sarcástica: "La evolución del motor desde el año pasado es importante, y dudo que alguien haya ganado tanto en potencia como nosotros en ese periodo. Preferiría que no hubiéramos partido desde donde lo hicimos, pero al menos ahora estamos donde estamos".

AERODINÁMICA Y MONOCASCO La plantilla aerodinámica superceñida del MP4-18A fue transmitida al 19; el 19B es una mejora de ese concepto. El cambio más evidente es la carrocería trasera alrededor de los escapes. Su forma esculpida repite la del Renault R24 y el Ferrari F2004, y contribuye a mejorar la eficacia del alerón trasero. También aumenta la estabilidad en deriva (cuando el aire fluye por el coche transversalmente en lugar de adelante atrás).

Newey dice: "El 19 era una evolución del 18A desde el punto de vista aerodinámico. Llevábamos un tiempo trabajando en el nuevo paquete aerodinámico y nos hubiera gustado tenerlo disponible antes, pero no fue posible. Además, hemos tenido que revisar parte del paquete mecánico debido a nuestro rendimiento respecto a los rivales".

Las modificaciones aerodinámicas exigieron un nuevo monocasco, que tuvo que superar los crash tests FIA. Sus secciones delantera y trasera son iguales que en el 19, pero la central fue reformada para la nueva carrocería. El elevado coste de dicho arreglo a media temporada acarreó la decisión de abandonar el desarrollo del 19.

Dennis dice: "Nuestro presupuesto no es ilimitado, y cambiar un coche de forma tan radical en una temporada no sólo es un reto técnico, también presupuestario".

SUSPENSIÓN TRASERA Newey reconoce que la distribución de pesos muy desplazada hacia atrás del MP4-19, junto con su inconsistente rendimiento aerodinámico, afectaba al rendimiento de los neumáticos. "Nos pareció que no llevábamos el paso de las últimas evoluciones, así que cambiamos la suspensión trasera para adaptarnos".

Otro problema del MP4-19 era la estabilidad en frenada, y se efectuaron cambios de geometría para dar un mejor tacto al 19B en la entrada en curva.

¿DE QUIÉN ES ESTE COCHE? En una remodelación directiva del equipo de carreras, el hombre de más confianza de Dennis, Martin Whitmarsh, fue recolocado como director de todas las actividades deportivas. O sea, que es el responsable último no sólo del desarrollo del chasis, sino también de mejorar las difíciles relaciones entre Mercedes y la fábrica de motores Ilmor de Brixworth, Inglaterra.

El equipo se muestra reacio a atribuir el coche a un único individuo, pero está claro que su éxito o fracaso recae sobre Whitmarsh. Adrian Newey ha supervisado el desarrollo aerodinámico del coche, con el diseñador jefe Mike Coughlan.

DESARROLLO Se podría decir que el defecto más grave del MP4-19 era su inconsistencia. Su comportamiento variaba no sólo entre circuitos, sino durante una carrera o test. Esto dejaba al equipo sin poder seguir una estrategia de desarrollo, ya que no sabían qué arreglar.

La velocidad inicial del coche en Valencia se explica por la naturaleza poco exigente del circuito. Una fuente dijo: "El 19 siempre fue bastante bueno en circuitos en que sólo hiciera falta una cosa. Por ejemplo, en Valencia, donde todo va bien si el morro va bien, podían reglarlo para hacer un buen tiempo. De hecho, estaban camuflando la inconsistencia".

El 19B, con suspensión y aerodinámica revisadas, debería ser una base más estable sobre la que desarrollar un ganador.

¿Y EL NOMBRE? McLaren insiste en que el MP4-19B no es un coche nuevo, a pesar de su nuevo monocasco. "Podría pensarse que un nuevo monocasco implica un nuevo coche", dice Newey. "Pero básicamente sólo es una puesta al día aerodinámica del 19, con otras evoluciones concretas".

¿Y el de 2005? "Será el MP4-20".

¿QUÉ NOS ESPERA? "Hemos de ser prudentes", dice Dennis. "Es pronto para decir 'McLaren ha vuelto', pero los indicios son halagüeños".

Cabe esperar más apariciones en ruedas de prensa de DC y Kimi en 2004.

El característico morro de aguja y doble quilla del 19 permanecen (aunque McLaren también trabaja con un diseño de morro más ancho y convencional); los pilotos dicen que ahora el coche es más predecible y por tanto más rápido, y los resultados lo demuestran.



¿Regreso al futuro?

Si en 2005 Marc Gene pilota un Williams, las dos carreras de esta temporada, Francia e Inglaterra, serán recordadas cómo una premonición, la avanzadilla de su vuelta a las pistas. Ojalá sea así.

Texto Xavier Guillén **Fotografías** Steve Etherington/LAT





Marc Gené en Magny-Cours (arriba); le costó recuperar el terreno perdido en la salida y en la primera vuelta, pero volvió a coger el *feeling* de la competición.

Cuando Ralf Schumacher perdió el control de su monoplaza y se estrelló contra los muros de Indianápolis, Marc Gené estaba comentando la carrera para la televisión. El impacto fue muy fuerte y la tardanza en extraer al piloto desató muchas hipótesis sobre la gravedad de las lesiones, pero los pilotos saben que una vez llega el equipo médico al lugar del incidente y comprueba que el accidentado respira y mantiene las constantes vitales, se toman el tiempo necesario para sacarlo del monoplaza y, por tanto, la demora no es sinónimo de preocupación, sino simplemente de prudencia. Marc completó sus comentarios durante el resto de la carrera y después marchó a tomar su avión de vuelta a casa.

"Se ha discutido mucho sobre la evacuación de Ralf, la verdad es que las explicaciones de Sid Watkins y de Charlie Whiting han sido correctas. La FIA marca unos mínimos de tiempo y se trabajó dentro de los mismos, parece eterno cuando ocurre, pero se hizo dentro de los plazos previstos. Los pilotos pedimos más vehículos sanitarios, pero una vez conocidos los informes estamos satisfechos con la seguridad".

Marc se desplazó directamente del circuito al aeropuerto y subió a la aeronave convencido de que Ralf pasaba un control médico de rigor y que estaría en la siguiente carrera. No fue así, el día después sonó el móvil y la voz de Sam Michael le puso en aviso.

"Sam Michael me dijo que si Ralf no corría, yo era el elegido para reemplazarlo, pero que se debía esperar la decisión de Ralf y de sus médicos. El equipo creía que no iba a correr, pero no estaban seguros. Para el test de Jerez, que comenzaba el miércoles, ya me cambiaron el plan de trabajo y lo enfocaron a prepararme para la carrera".

Fue una semana difícil porque, a diferencia de lo que pasó en Monza, aquí sí tuvo tiempo de pensar en muchas cosas y experimentar sensaciones distintas. "Fue como un *déjà-vu* de Monza, en Magny-Cours estaba nervioso, tuve mucho tiempo para pensar, no como en Monza. Me di cuenta de que habían pasado nueve meses desde mi última participación, la F1 había cambiado, las salidas eran manuales... Estuve nervioso por no tener el control de la situación. En cambio, en Silverstone estaba muy tranquilo. Pero la primera sensación fue fantástica, volver a trabajar con el equipo de carreras, con Juan Pablo Montoya, con quien me llevo muy bien. Me apoyó desde el primer día, él venía a ayudarme. En Silverstone fui yo quien le ayudó, porque yo era más rápido. Nuestra relación fue exquisita y para mí correr es fantástico, disfruté mucho".

Se abría un paréntesis de dos grandes premios muy diferentes entre sí. Habían transcurrido nueve meses desde la última vez que Marc compitió, en Monza 2003, donde consiguió un excelente quinto lugar. Esta nueva sustitución fue diferente, en Magny-Cours pagó la falta de práctica y en Silverstone un problema de neumáticos le privó de luchar por un buen resultado.

"La primera de las dos carreras fue la más difícil, porque Magny-Cours es un circuito que conozco pero no es uno de mis favoritos y, una vez acabada la ►



prueba, me di cuenta de que estaba menos rodado de lo que estuve en Monza el año anterior en cuanto a pit stops y salida. Las dos cosas que, digamos, menos bien hice. En general la valoración es positiva porque me califiqué a una sola décima de Juan Pablo, como ocurre tantas veces con Ralf, y mi vuelta rápida en carrera fue mejor que la de Montoya. Mi ritmo del fin de semana fue igual o mejor que el suyo, el viernes tuvo un incidente en agua y yo en cambio fui muy rápido. Conseguí un gran ritmo de entrenamientos y sólo me faltó mejorar en la salida y en los pit stops".

La temporada pasada jugó con dos ases en su manojo de cartas, por un lado la calidad del Williams, muy superior a la que presenta este año, y por otro el hábito de correr, ya que participó en las World Series. Además de la diferencia en cuanto a prestaciones, la maniobra de la salida y la de las entradas y salidas de los boxes, contaba con la ayuda de los controles automáticos. Con todo, el equipo se mostró agradecido con el pilotaje del catalán.

"La impresión en el equipo fue buena, vieron el gran potencial que había y para pulir las cosas que no salieron como esperábamos me desplacé a Inglaterra, a un circuito próximo a la sede del equipo para practicar salidas".

Del poco estimado Magny-Cours, Marc se preparó para Silverstone, un circuito que le encanta. A Marc, de repente le desaparece la cara de seriedad, el gesto didáctico de quien explica una sesuda lección. Le cambia la mirada, se le ilumina la cara y se le arquean las pobladas cejas cuando pronuncia el nombre de Silverstone. Para él significaba el escenario ideal, el punto de partida para reivindicarse como piloto oficial.

"Fui con una mentalidad diferente, muy agresivo, muy confiado, con mucha seguridad, es uno de mis circuitos favoritos y el coche se adaptaba mejor. Estaba convencido de conseguir un muy buen resultado. Todo iba encaminado a lograrlo, el viernes conseguí el séptimo mejor tiempo, en la misma décima que Juan Pablo, el sábado por la mañana el quinto absoluto, por delante de él. Entonces los coches ya no se tocan y estaba muy concentrado esperando la sesión oficial. En calificación estaba convencido de salir entre los cinco primeros. La primera calificación iba perfecto, fui el segundo piloto más rápido absoluto en el primer parcial (después todos los pilotos de los equipos punteros levantamos el pie del acelerador para buscar el mejor lugar en la sesión definitiva), pero cuando llegó la hora de la verdad la cosa se torció.

"En la primera curva ya noté que el coche no tenía estabilidad, en Maggots casi me fui fuera y luego, en Becketts, en el cambio de dirección el coche no aguantó. Volvió a comportarse así en Stowe y vi que algo pasaba, estaba perdiendo dos o tres décimas. Llegué a Bridge y ya eran cinco décimas más... y acabó la vuelta. Sabía que había ido mal. Se levantó un poco de viento, pero no era motivo suficiente para un comportamiento tan radical. Analizamos las presiones de los neumáticos y resultaron anormalmente bajas, muy bajas. Así que así se nos aguó el fin de semana. Si sales tan retrasado es imposible quedar delante. Tenía mucha confianza en la carrera pero estaba muy retrasado en parrilla. Salí al ataque, hice una buena salida, luche con Fernando, con Takuma Sato, Felipe Massa, Mark Webber, pero las posiciones fueron inamovibles".

'LAS PRESIONES DE LOS NEUMÁTICOS ANORMALMENTE BAJAS NOS AGUARON EL FIN DE SEMANA'

Los componentes del equipo felicitaron a Marc, especialmente el patrón Frank Williams, que con su voz quebradiza le



agradeció el trabajo. Estaba encantado porque antes de la calificación era más competitivo que la estrella de la escudería Juan Pablo Montoya. Marc estuvo a un paso de ganarse el puesto casi de forma automática, lástima de unas gomas poco infladas.

"Estoy contento con mi prestación, pero decepcionado con el resultado, creo que hubiera estado entre los cinco primeros sin ningún problema, y me sabe muy mal, porque el resultado final pesa. Mi situación es un poco mejor que antes de las dos carreras, pero muy poco, porque me ha faltado un gran resultado. En cambio, un gran resultado habría disparado mis opciones, serían increíblemente más altas".

Nunca se sabe si Mark Webber avanzará su entrada a Williams prevista para 2005, pero todo indica que Ralf acabará pilotando quizá ya en Hungría. Antonio Pizzonia ocupó el asiento del alemán en Alemania y el brasileño se convirtió así en un rival más serio parar Gené. En Williams también querían probar al piloto brasileño, ex Jaguar, para saber a ciencia cierta si se merece el volante de un coche. En los tests es muy rápido, pero su paso por Jaguar fue un desastre que acabó fatal. Pase lo que pase, la lista para cubrir las dos plazas es reducida, al menos de momento.

"Mark Webber estará y, sin Giancarlo Fisichella de por medio, Antonio Pizzonia y yo estamos en una buena posición. Para mí, la opción de seguir en Williams como probador también es interesante en el caso de que no corra"

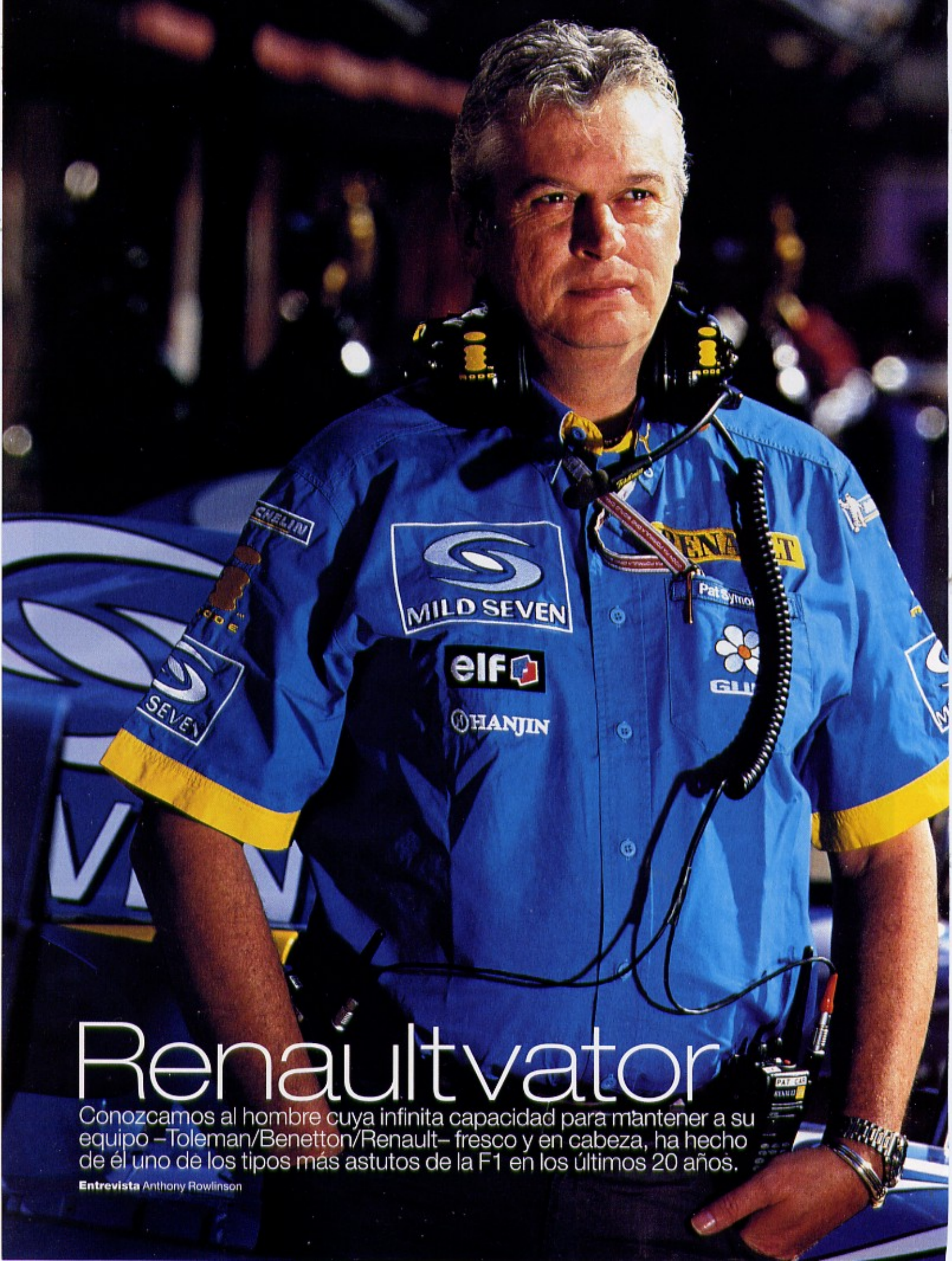
En 12 carreras, las 11 victorias del binomio Ferrari-Michael Schumacher los coloca en un pedestal difícil de alcanzar. Los monoplazas italianos vuelan a más altura que los demás.

"Los más irregulares hemos sido Williams y Mclaren, hemos perdido fuelle y ahora estamos recuperando, la razón principal es que se evoluciona el coche lentamente. McLaren tuvo un coche que no iba bien al principio y lo han solucionado poco a poco. Mientras, Renault y Honda han sido más consistentes. De todas maneras, a veces parece que se es irregular y simplemente es que el coche no se adapta a la pista y pasas de ser segundo a quinto. Ferrari tiene un coche casi invencible y un piloto, Michael Schumacher, que muestra sus genialidades. Michael sigue muy motivado porque sigue ganando. Ganar fácil no ha ganado casi ninguna carrera, por eso cuando uno gana todavía se lo pasa más en grande. Quizás por esto se está divirtiendo mucho. Su clave, una de ellas por supuesto, es que disfruta conduciendo y él disfruta más que todos los demás, lo notas que disfruta mucho haciendo su trabajo y si como recompensa gana, pues ¡imagínate!".

Debe ser algo así como ¡imparable! lo que debe pensar más de uno cuando sale a la pista. A pesar de la marea roja que se extiende por la Fórmula 1, equipos fuertes como Renault, BAR, McLaren y Williams pueden disputar la victoria a Ferrari. Depende de ellos y de su determinación, porque de Ferrari y Schumacher es difícil esperar que fallen.



(En la otra página) En Silverstone, brilló en las pruebas libres, pero en las oficiales tuvo mala suerte; en Francia (dcha.) quedó muy cerca de Montoya en parrilla; su novia (recuadro) lo acompañó todo el fin de semana.



Renaultvator

Conozcamos al hombre cuya infinita capacidad para mantener a su equipo –Toleman/Benetton/Renault– fresco y en cabeza, ha hecho de él uno de los tipos más astutos de la F1 en los últimos 20 años.

Entrevista Anthony Rowlinson



EL CEREBRO DEL ROMBO

>Pat Symonds

Nació 11/06/1953
1971 Aprendiz de ingeniero, Ford
1976 Máster en ingeniería automotriz en el Instituto Tecnológico Cranfield. Diseña monoplazas de F-Ford para Hawke
1978 Pasa al equipo de F-Ford Royale. Conoce a Rory Byrne
1979 Entra en Toleman y trabaja en el chasis F2
1980 Toleman, F2
1981 Pasa a la F1 con Toleman
1984 Ingeniero de pista de A. Senna
1991 Deja Benetton por Reynard, pero vuelve al cabo de poco tiempo
1994 Ingeniero de pista de Michael Schumacher. Gana el título de pilotos
1995 Ingeniero de pista de Michael Schumacher. Título de constructores
1996 Director técnico de Benetton-Renault
2000 hasta ahora Director de ingeniería



Pat (izda. y recuadro) es director de ingeniería de Benetton/Renault desde hace cinco temporadas; en Mónaco 2004 ideó la victoria de Trulli (arriba); ni un PC a la vista cuando debutó el primer Benetton (arriba dcha., en Río, Symonds, sin camiseta, habla con Gerhard Berger).

EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; ESTA PÁGINA: MICHAEL COOPER/LAT; ARCHIVO LAT

Hace más de una generación, un pequeño equipo llamado Toleman empezó algo muy grande. A finales del otoño de 1980, Toleman disfrutaba de la sensación de bienestar de una temporada dominante en F2. Desde un par de naves prefabricadas en un polígono de Oxfordshire, y con Brian Henton y Derek Warwick como pilotos, coparon los dos primeros puestos del campeonato. Estaban lanzados, pero defender el título de F2 no ofrecía muchas ventajas... ¿Y ahora qué?

Ahora, decidió el jefe del equipo Alex Hawkridge, tocaba la F1. Pocas cosas degeneran tan rápido como un equipo de carreras que se quede demasiado tiempo en un campeonato. ¡Adelante! ¡Arriba!

Claro que entonces era más fácil. La F1 de los primeros años 80 era otra historia. No había que soltar un depósito de 48 millones de dólares por el privilegio de correr con los chicos grandes; nadie despreciaría los humildes orígenes de Toleman. Y aunque la F1 avanzaba hacia una era de engreído profesionalismo, seguía caracterizada por el espíritu *garagiste* de los independientes británicos: Williams, Brabham y Lotus. Ken Tyrrell, su arquetipo, era capaz de ganar carreras desde una leñera de Surrey.



Así pues, Toleman se enfrentaría a ellos, pero no antes de que Hawkridge engrosara la plantilla fichando personal joven, con talento y dispuesto a echar los hígados por llegar a la F1. Entra en escena Pat Symonds, hoy día con 51 años y director de ingeniería de Renault F1, entonces un joven sin experiencia en Toleman.

"Fui el empleado número 20", recuerda con una sonrisa. La ampliación de la plantilla, hasta unos 60 empleados, fue sólo el principio. En cinco años el imperio italiano de la confección Benetton adquirió Toleman y a partir de ahí el equipo se hinchó como un globo. Casi de inmediato el número de personal pasó a tener tres dígitos, y para cuando Benetton ganó su primer título, con Michael Schumacher en 1994, ya se contaba por centenares. Hacía tiempo que el centro técnico de Enstone, en el terreno de una cantera en desuso, había sustituido a las naves prefabricadas.

'CUANDO EMPECÉ CON TOLEMAN NO TENÍAMOS NI UN ORDENADOR. EN 1988 TUVIMOS EL PRIMER PC'

Diez años después de iniciar su aventura en F1, el equipo estaba consolidado como pintoresco y rápido –aunque un poco raro–, en consonancia con las amplias aspiraciones que la familia Benetton tenía para sus frescos atuendos. El carácter inicial de Toleman –velocidad con un dejo de hechizo; coches bonitos diseñados por Rory Byrne; pilotos jóvenes y rápidos (Teo Fabi, Johnny Cecotto, Ayrton Senna, Gerhard Berger, Alessandro Nannini)– era perfecto para la imagen en la onda de Benetton. Esa actitud todavía resuena hoy en una organización que se ha convertido en Renault F1: coches fardones, pilotos imponentes y un Flavio estridente. ▶



Durante estos 24 años de crecimiento y cambios espectaculares, Symonds ha sido un punto de referencia constante: talismán y piedra de toque, forma parte integrante de la esencia de Toleman/Benetton/Renault. Keith Richards y los Stones; algo así. A medio paso del líder, pero siempre presente, inestimable, insustituible.

Hoy día Symonds es responsable de hacer correr los dos coches durante el fin de semana de gran premio, idear estrategias de carrera y supervisar el trabajo del equipo de tests entre carreras. Pero durante los años ha ocupado casi todos los cargos superiores en la jerarquía técnica.

Después de tanto tiempo en primera línea se le podría disculpar un poco de hastiado cinismo, pero qué va. Cuando habla de la brillantez técnica de los F1 modernos está tan contento como un chiquillo con el Lego.

"Como ingeniero, el trabajo que podemos hacer hoy día llena mucho más", dice. "Podemos ser mucho más analíticos, se nos da mejor la comprensión, porque las herramientas de diseño actuales son muy sofisticadas. Cuando empecé con Toleman no teníamos ni un solo ordenador. Recuerdo que en 1988, cuando tuvimos nuestro primer PC, automatizamos el túnel de viento con 64 K de memoria. Ahora me parece increíble, pero la cuestión es sacar el mayor partido de las herramientas disponibles. Hoy son tanto más potentes que podemos entender nuestros coches mucho mejor".



A modo de comparación cita los bólidos de la primera mitad de los 80: relativamente sencillos y con motores turbo potentísimos, electrónica rudimentaria y aerodinámica de una época sin tantos adelantos.

Fue con uno de estos coches, el Toleman-Hart TG184, que un tal A. Senna hizo tomar nota al mundillo de la F1 por primera vez. Senna, con Symonds como ingeniero de pista, dio a Toleman su célebre primer podio en un Mónaco pasado por agua, una carrera que bien pudo haber ganado si no se hubiera dado por terminada en la vuelta 31, cuando estaba a punto de alcanzar al líder Alain Prost.

'FUE CON UN TOLEMAN-HART QUE UN TAL SENNA HIZO TOMAR NOTA AL MUNDILLO'

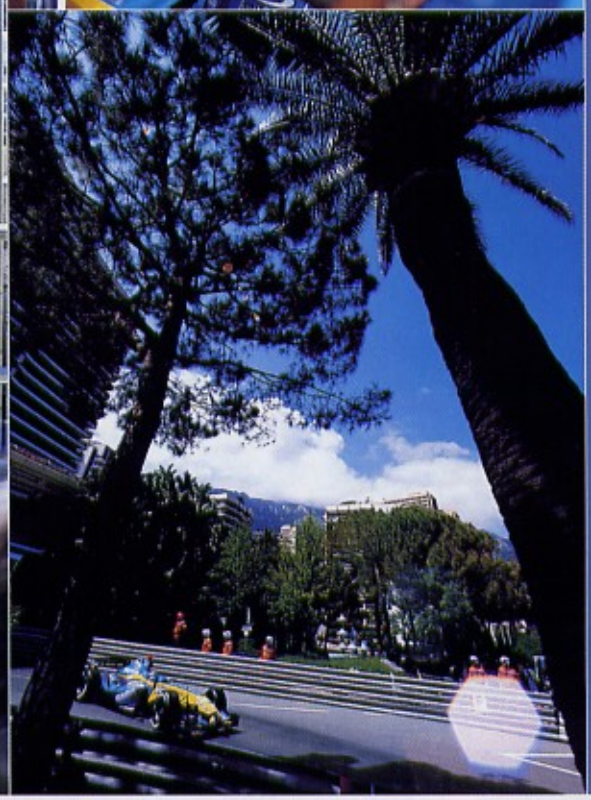
Symonds recuerda vivamente ese temprano aroma de éxito, pero sin atisbo de romanticismo. "No soy nada nostálgico acerca de la F1", dice. "De hecho, creo que tuve suerte. Entré en Toleman pensando que sería un proyecto de tres años antes de que encontrara un trabajo 'serio', pero fue justo cuando Bernie Ecclestone estaba convirtiendo la F1 en un deporte global con más conciencia comercial.

"Eso hizo que por primera vez la F1 fuera algo en lo que poder trabajar con una

Trulli fue tercero en España 2004 (arriba, observado por el director técnico Bob Bell y el ingeniero Alan Permane); el Toleman de Senna en 1984 (recuadro).







Symonds (superior) observa nervioso la primera victoria de Trulli, este año en Mónaco (arriba); Ross Brawn (recuadro) durante su época en Benetton.

FOTO GRANDE: CHARLES COATES/LAT. RECUADROS: STEVEN TEE/LAT, CHARLES COATES/LAT, ARCHIVO LAT

trayectoria profesional propiamente dicha. Sin duda los últimos 20 años han sido una época dorada".

Durante ese periodo, las estadísticas de 'Tolebenault' han seguido hinchándose: el presupuesto anual ha pasado de un millón de dólares a casi 350; el personal, de 60 a más de 600 empleados. En Enstone, unas 350 personas crean los bólidos azules y amarillos de Renault. Otras 250 trabajan en el refugio motorista de Viry-Chatillon. Un aumento del 1000 por cien desde 1982.

Con una sonrisa, Symonds saca una lista del personal de Toleman en 1983. "La guardo como recuerdo de cómo eran las cosas; está bien poder recordarle a la gente de vez en cuando que no siempre fue como ahora. Ted Toleman y Alex Hawkridge eran los primeros, pero bajando por la jerarquía hasta el taller sólo había unas 15 personas entremedio. La oficina de diseño eran cuatro: un diseñador jefe y tres delineantes. Ahora parecerían perdidos en este lugar".

Ya lo creo, puesto que el artesano multiespecializado con un dominio intuitivo de todos los aspectos de la mecánica hace ya tiempo que desapareció de la F1. Pero Symonds, a diferencia de algunos de sus contemporáneos, ha permanecido en lo alto de la pirámide durante casi un cuarto de siglo, adaptándose con el deporte en lugar de dejarse convertir en un fósil.

Su baza es su dominio de las técnicas oscuras de la estrategia de carrera. Muchos de sus colegas consideran que posee uno de los cerebros más perspicaces del muro de boxes, y este talento concreto en cierto modo le convierte en un arma secreta en el formato actual de carreras a tres sprints.

Modesta y sabiamente, afirma que el truco de una estrategia exitosa reside en la planificación previa y el detalle molecular: "En realidad, no es tanto dirigir la carrera desde el muro de boxes. En gran parte es cuestión de preparación. Trato de elaborar un mapa tridimensional de la carrera que contenga todas las situaciones distintas que podrían surgir. Si he pensado en un escenario concreto, trataré de simularlo y distinguir las tendencias. Luego, a medida que avanza el fin de semana, se hace más fácil ver qué camino tomar sobre esta gran montaña en 3-D que está en tu cabeza. Es muy útil si puedes adelantarte a lo que harán tus rivales. Pero evidentemente ellos intentarán hacer lo mismo".

Cita Mónaco 2004 como ejemplo clásico de haberse anticipado con éxito a Ferrari. Renault basó su ataque en la creencia de que Michael iría a un largo primer relevo para tratar de combatir la ligera ventaja en velocidad de Renault. Jarno y Fernando salieron con más carga para coincidir con Michael, y bingo, después de la gran vuelta de Trulli, Michael no fue capaz de ponerse por delante.

Siete días más tarde, el Nürburgring no fue igual de bien. "¡Una carrera así demuestra que no se puede planear todo! Pensábamos que estaríamos por delante de Kimi, pero hizo de tapón a los coches Michelin más rápidos. Cuando paramos quedamos por detrás de todos los que iban a dos paradas. No empezamos a correr hasta la vuelta 28. Michael ganó fácilmente".

Eso es. La facilidad con la que Michael domina ha causado consternación en los boxes rivales. Pero a Symonds, ingeniero ▶

EL CEREBRO DEL ROMBO

>Ross sobre Pat



Recién salido de su etapa con los Gr. C de Jaguar, Ross Brawn entró en Benetton F1 en 1991, cuando TWR, la extinta organización de Tom Walkinshaw, se convirtió en asesor técnico del equipo. Brawn (arriba) se puso a trabajar con un nuevo grupo de gente, uno de los cuales era Pat Symonds.

"Pat lleva en Benetton, ahora Renault, desde sus inicios como Toleman en 1981", dice Brawn, "así que posee un enorme caudal de conocimientos. Me gustó mucho trabajar con él, y evidentemente los dos trabajamos estrechamente con Michael [Schumacher] y le vimos crecer durante sus años emergentes".

Brawn está de acuerdo en que existía una gran sensación de fraternidad en Benetton, en el sentido de que en cierto modo se les consideraba como segundones luchando contra el *establishment*.

"Pat era un influencia tranquilizante", dice. "Siempre me pareció metódico y analítico y, cómo no, ha acumulado mucha experiencia en todos los aspectos de la ingeniería en F1, ya sea relacionada con el motor o con el chasis. Renault está haciendo un muy buen trabajo y ha dado pasos agigantados durante las dos últimas temporadas, y en gran parte es por la influencia tranquila de Pat".

Alan Henry

Los coches que abarcan la era de Pat

El director de ingeniería de Renault ha pasado del papel a la sofisticación del diseño CAD/CAM en sus 24 temporadas con un equipo que ha hecho correr 23 coches de F1.


△ 1. 1981-82


△ 2. 1983-84


△ 3. 1984


△ 4. 1985


△ 5. 1986


△ 6. 1987


△ 7. 1988-89


△ 8. 1989-90


△ 9. 1990-91


△ 10. 1991-92


△ 11. 1992-93


△ 12. 1993


△ 13. 1994


△ 14. 1995


△ 15. 1996


△ 16. 1997


△ 17. 1998


△ 18. 1999


△ 19. 2000


△ 20. 2001


△ 21. 2002


△ 22. 2003


△ 23. 2004

1. TOLEMAN TG181/B/C
Pilotos Derek Warwick/Brian Henton/Teo Fabi
Victorias 0 **Puntos** 0

2. TOLEMAN TG183/B
Pilotos Warwick/Bruno Giacomelli/Johnny Cecotto/Ayrton Senna
Victorias 0 **Puntos** 12

3. TOLEMAN TG184
Pilotos Cecotto/Senna/Stefan Johansson/Pierluigi Martini
Victorias 0 **Puntos** 14

4. TOLEMAN TG185
Pilotos Fabi/Piercarlo Ghinzani
Victorias 0 **Puntos** 0

5. BENETTON B186
Pilotos Fabi/Gerhard Berger
Victorias 1 **Puntos** 19

6. BENETTON B187
Pilotos Fabi/Thierry Boutsen
Victorias 0 **Puntos** 28

7. BENETTON B188
Pilotos Boutsen/Alessandro Nannini/Johnny Herbert/Emmanuele Pirro
Victorias 0 **Puntos** 52

8. BENETTON B189/B
Pilotos Nannini/Pirro/Nelson Piquet
Victorias 1 **Puntos** 30

9. BENETTON B190/B
Pilotos Nannini/Piquet/Robert Moreno
Victorias 2 **Puntos** 73

10. BENETTON B191/B
Pilotos Piquet/Moreno/Michael Schumacher/Martin Brundle
Victorias 1 **Puntos** 43,5

11. BENETTON B192
Pilotos Schumacher/Brundle
Victorias 1 **Puntos** 80

12. BENETTON B193A/B
Pilotos Schumacher/Riccardo Patrese
Victorias 1 **Puntos** 72

13. BENETTON B194
Pilotos Schumacher/JJ Lehto/Jos Verstappen/Herbert
Victorias 8 **Puntos** 103

14. BENETTON B195
Pilotos Schumacher/Herbert
Victorias 11 **Puntos** 147

15. BENETTON B196
Pilotos Berger/Jean Alesi
Victorias 0 **Puntos** 68

16. BENETTON B197
Pilotos Berger/Alesi/Alex Wurz
Victorias 1 **Puntos** 67

17. BENETTON B198
Pilotos Wurz/Giancarlo Fisichella
Victorias 0 **Puntos** 33

18. BENETTON B199
Pilotos Wurz/Fisichella
Victorias 0 **Puntos** 16

19. BENETTON B200
Pilotos Wurz/Fisichella
Victorias 0 **Puntos** 20

20. BENETTON B201
Pilotos Fisichella/Jenson Button
Victorias 0 **Puntos** 10

21. RENAULT R202
Pilotos Button/Jarno Trulli
Victorias 0 **Puntos** 23

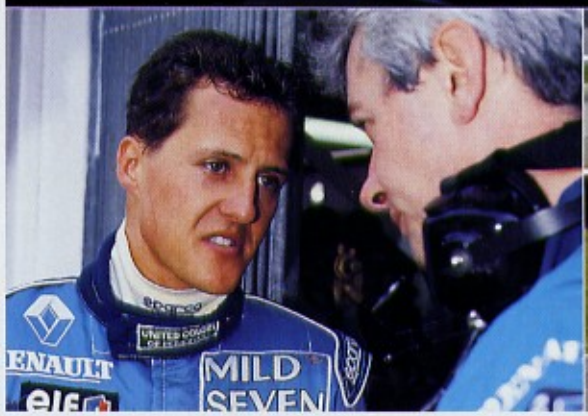
22. RENAULT R23
Pilotos Trulli/Fernando Alonso
Victorias 1 **Puntos** 88

23. RENAULT R24
Pilotos Trulli/Alonso
Victorias 1 **Puntos** 85 (hasta Alemania 2004)



Fernando Alonso (arriba) será la estrella actual, pero el equipo también ha contado en el pasado con dos de los nombres más grandes de la F1: Senna y Schumi.







En 2003, Alonso (superior) dio a Renault su primera victoria de la era actual; Schumi (arriba) con Pat en Benetton en 1995, y por detrás de Senna en Imola 94; con Briatore (recuadro): "Flavio posee un gran talento".

de Schumi los años de sus dos primeros títulos, 1994-95, no le sorprende. Tras haber trabajado estrechamente con Schumacher y además con Senna, los considera los únicos pilotos de la era moderna equiparables, muy lejos de cualquier aspirante a rival.

"Es una lástima que no llegáramos a ver de verdad la rivalidad entre ellos. Lo que tuvimos fue demasiado corto. Los logros de Michael son increíbles, pero si él y Senna hubieran corrido juntos varios años, estoy seguro de que los honores se habrían repartido por igual. Es muy de lamentar que no sucediera. El automovilismo sería ahora un deporte mucho mejor".

¿Y el heredero forzoso? ¿Tiene Symonds en Fernando Alonso otro talento en la misma escala en sus manos? Su respuesta es comedida y reveladora a la vez. "En cuanto a pura técnica de pilotaje, no veo razón por la que Fernando no vaya a ser el próximo piloto dominante. Räikkönen también está ahí, y creo que Mark Webber también es capaz de ser muy dominante. Pero al decir todo esto estamos mirando a lo que sucederá cuando Michael se retire, lo cual es bastante lamentable. La posición en la que está en Ferrari es tan fuerte que es muy difícil que alguien la perturbe".



Pero eso no evitará que Renault F1 se esfuerce por emular los dos títulos conseguidos en 1995 como Benetton-Renault. El solitario trofeo de constructores de 1995 que adorna un pasillo de Enstone es tanto una pista para futuras aspiraciones como un recordatorio de glorias pasadas.

Otro vestigio de esos buenos tiempos es el mismo Flavio Briatore, jefe de equipo entonces y ahora. Symonds prosperó bajo una serie de jefes, de Alex Hawkridge a Briatore pasando por la familia Benetton y David Richards. Y es al enigmático Flavio a quien más respeta.

"Me gusta Flavio", dice Symonds en un tono indulgente que en cierto modo sugiere que debería disculparse por lo que acaba de decir. "Siempre me ha parecido un tipo muy interesante para el que trabajar, y es un amigo íntimo. Tiene por norma no meterse en los detalles de dirigir un equipo de carreras, y eso le permite tener una visión más general de las cosas que la mayoría de los demás jefes de equipo, y posee un talento extraordinario para la faceta comercial, algo muy importante hoy día.

'FLAVIO TIENE POR NORMA NO METERSE EN LOS DETALLES DE DIRIGIR UN EQUIPO'

"Tampoco está atado por la tradición, que yo respeto mucho, y no teme hacer cosas. Dirige un equipo de F1 según principios comerciales bien fundados, y funciona".

¿Lo bastante bien como para ganar otro título? Eso se verá durante las próximas dos temporadas, y ahí estará un tal señor Symonds, con el entusiasmo intacto.

"La verdad es que no puedo imaginar las cosas de otro modo", confiesa. "Hasta lo más rutinario en F1 es 20 veces más emocionante que lo más emocionante en un trabajo rutinario... y además tenemos juguetes muy bonitos con los que jugar.

"Soy un tipo afortunado, ¿a que sí?".

EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCA/LAT; RECUADROS: ARCHIVO LAT; ESTA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/LAT, ARCHIVO LAT; CHARLES COATES/LAT



FOTO: DAVIDE ANGHILERI, RICHARD DARBYSHIRE



‘DEMOSTRÉ LO RÁPIDO QUE ERA’

La victoria estuvo tan cercana que dolió: hace cinco años, a Mika Salo se le presentó su única posibilidad real de ganar un gran premio. Pero se contuvo y declinó su oportunidad de disfrutar de la inmortalidad en F1.

Entrevista Anthony Rowlinson



COMO EN los viejos tiempos. Häkkinen y Salo disparados en la salida de la carrera, escapándose, dejando al pelotón con la duda de cuál de los dos Mika era más rápido.

Dejando atrás el estadio de Hockenheim y entrando en el bosque, uno en un McLaren, el otro en un Ferrari. Así se suponía que tenía que ser, ya en sus inicios, cuando de niños corrían en las pistas de karting de Helsinki.

Siempre estuvieron muy parejos en velocidad. Sobre todo cuando se enfrentaron mano a mano, sin contemplaciones, por el título del británico de F3 de 1990. Häkkinen ganó nueve carreras y el título; Salo ganó seis y fue segundo. La rivalidad era demasiado abierta para permitir una verdadera amistad, pero siempre se hablaba de ellos al alimón, emparejados por la prensa y en la conciencia popular.

Pero fue Häkkinen quien tuvo la primera gran oportunidad, en 1991. A los 23 años, empezó su carrera en F1 en Lotus.

Salo, dos años mayor, tuvo que esperar. Al no poder hacerse con un volante en F1 para 1991, se dejó seducir por los yenes y la reñida competición del floreciente panorama del japonés de F3000. No obstante, al final de 1994 llegó la oportunidad, también, por casualidad, con Lotus. Por fin, iba a correr en F1.

Pero pasarían otras cuatro temporadas y media –casi 10 años desde su épica pelea en la F3– antes de que Häkkinen y Salo volvieran a correr rueda con rueda al volante de material comparable.

MIKA SALO anda deprisa por la Terminal 4 de Heathrow, su maleta con ruedas luchando por mantener el ritmo. Pasa un minuto de la una de la tarde del domingo 11 de julio de 1999, y va algo justo para tomar su vuelo de regreso a Helsinki.

¡Zas! A unos 200 km, en la curva Stowe de Silverstone, el Ferrari F399 de Michael Schumacher se para en seco al impactar contra la barrera de neumáticos.

¡Zas! Mika Salo, mirando distraídamente la salida de la carrera en una tele de la sala de embarque, se para en seco ante las imágenes que tiene delante.

Nadie lo sabe aún, pero la avería de los frenos traseros en el Ferrari de Michael ha puesto en marcha una serie de acontecimientos que reunirá a los dos Mika de nuevo. Sacan bandera roja y Salo ya no piensa más en el incidente. Tiene cosas más urgentes en la cabeza, como su inminente boda con su novia japonesa, Noriko Endo.

"No sabía qué le había pasado a Michael, pero no parecía muy grave. Pensé que tomaría la nueva salida o volvería para la siguiente carrera si no se encontraba muy bien. Ni se me pasó por la cabeza que se pudiera haber roto una pierna".

Pero así es. El impacto rompe el monocasco del coche y Michael se fractura la tibia y el peroné de su pierna derecha. Le evacuan al Northampton General Hospital para operarlo. Estará cuatro meses de baja y se perderá siete grandes premios.

Mika merece correr esta tarde en el GP británico, pero tras un lamentable 1998 con Arrows, y una disputa contractual con el jefe del equipo Tom Walkinshaw, no ha participado en el arranque de la temporada.

Pero no se ha perdido mucho. El BAR de Ricardo Zonta sufrió un tremendo accidente en el GP de Brasil y llamaron a Salo para sustituirle en San Marino, Mónaco y España, antes de la vuelta de Ricardo en Montreal. Mika vio los GP de Canadá y Francia en el sofá. Y ahora, lo de Silverstone.

LA LLAMADA, cuando se produce un día más tarde, es inesperada y desde las



'LA RIVALIDAD ENTRE LOS DOS MIKA ERA DEMASIADO ABIERTA PARA UNA VERDADERA AMISTAD'



Salo señala el camino a Häkkinen (abajo izda.) rumbo a la victoria en una prueba del británico de F3 de 1990; el accidente de Schumi (abajo dcha.) que sentó a Salo en un Ferrari de F1.

ESTA PÁGINA: FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADROS: ARCHIVO LAT; EN LA OTRA PÁGINA: FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADROS: ARCHIVO LAT





Un inicio de matrimonio feliz pero confuso para Mika y Noriko (arriba) debido a la intromisión de Jean Todt (dcha., con Salo); en Monza (abajo), Mika fue tercero e Irvine sexto.

alturas. "¿Mika? Soy Jean Todt. Me gustaría que vinieras a Maranello. Ahora mismo si puedes. ¿Puedes llegar aquí hoy?".

"Esto..., sí, claro. Estaré ahí en cuanto pueda. Llamaré desde el aeropuerto".

Mika lo deja todo. Le explica a Noriko que su parte de los preparativos para la boda tendrá que esperar. Ella se lo toma bien. Está acostumbrada a tener un piloto de F1 por compañero; sabe lo rápido que pueden cambiar las cosas.

"No tenía ni idea de que Ferrari llamaría", dice, "pero sabía de qué se trataba". Menos de una hora más tarde, parte para Italia en avión. Siente, aunque aún no se lo hayan dicho, que ésta será su gran oportunidad. Le van a pedir que corra con Ferrari.

Más tarde resulta que Todt no llama a nadie más. Con la claridad y convicción que se han convertido en su tarjeta de visita, sabe quién es el mejor hombre disponible. Se hace con él en una sola llamada. El martes, durante una rueda de prensa, se confirma el contrato de tres carreras de Salo, con volantes carrera a carrera a continuación, mientras Schumi se recupera.

"La verdad es que no pensé mucho en lo que pasaba cuando Todt me llamó", dice Mika. "Pensé que sentarían a Badoer en el coche y yo sería un reserva o algo. No tenía ni idea de que acabaría siendo casi media temporada".

Reflexionando ahora sobre los días que llegarían a definir su carrera en F1, recuerda la inquietud y la emoción: "Estaba supernervioso. Conocía un poco a Jean Todt, pero no muy bien, así que no sabía qué esperar mientras aguardaba en su despacho. Hablamos un poco y estuvo muy simpático. Me explicó la situación y ▶

>El despido de Salo

Toyota nunca ha explicado con claridad por qué despidió a Mika Salo, así que sólo podemos especular: bien pudo ser porque en realidad Mika nunca había ganado un gran premio. No importaba que, de hecho, hubiera ganado el de Alemania 99; las estadísticas lo son todo para los siempre meticulosos nipones.

No cabe duda de que tanto Salo como Allan McNish cumplieron con brillantez en 2002, primera temporada de Toyota en F1. Con frecuencia, Mika calificó entre los 10 primeros. A pesar de un motor totalmente nuevo y la extraña ubicación de la fábrica en Alemania, empezaban a pintar bien. Para cualquiera con una mentalidad carrerosa, el plan invernal era sencillo: trabajar en los defectos del coche (sobrepeso y agarre flojo en circuitos de baja carga, creo recordar) y consolidar lo bueno. Una cosa es que un equipo establecido y maduro cambie de pilotos y siga ganando, como hizo Williams al ascender a Damon Hill en 1994. Otra muy distinta es cambiar algo tan importante como tu pareja de pilotos cuando tu equipo está en mantillas. El crecimiento natural lo es todo en la vida, y aún más en las carreras.

Pero Toyota echó la continuidad por la borda y, desde entonces, se ha estado devanando los sesos para mejorar sus resultados de 2002, pese al presupuesto y las horas de tests y desarrollo. Sí, han hecho progresos; no, no están más cerca por haber despedido a Mika Salo.

Salo siempre me hizo buena impresión. Era rápido, discreto. Y, como era de esperar, llevó su despido con gran dignidad, con una estoica aceptación de lo inevitable, a la japonesa. Lo que lo hizo aún más absurdo, cómo no.

Peter Windsor



llegamos a un acuerdo; luego me llevaron a la casa de Jean.

"Eso fue bastante gracioso. Tuve que pasar dos días allí tomando el sol en el jardín, sin hablar con nadie. Estaba literalmente encerrado, porque no querían que la prensa supiera nada hasta que les hubieran dicho qué pasaba a los miembros del equipo y la fábrica".

Las especulaciones de la prensa se dispararon. ¿Quién sustituirá a Schumi? ¿Qué pasará en 2000? ¿Pondrá a prueba Ferrari un piloto con miras a un volante a tiempo completo el año siguiente?

Salo ya sabe las respuestas a estas preguntas. Muy secreto, Rubens Barrichello ya ha firmado para acompañar a Michael el próximo año. Mika sabe que su estancia en la Scuderia será corta. Y pretende aprovecharla al máximo.

"NO PODÍA creer el recibimiento que tuve en la fábrica. Fui pronto para hacerme el asiento, luego Jean reunió al personal y me hizo subirme a una pequeña mesa delante de ellos. Entonces dijo: 'Éste es nuestro nuevo piloto'.

"Todos empezaron a aplaudir y silbar. Fue una sensación extraordinaria. No estaba acostumbrado a una cordialidad así. En los equipos mierdosos en los que había corrido, normalmente trataban de sacarte por alguien con más dinero".



'MIKA APLASTA EL ATAQUE INICIAL DE DAVID COULTHARD CON EL McLAREN COMO SI SE TRATARA DE UNA MOSCA PESADA'

A continuación viene el anuncio a la prensa, luego las vueltas en Fiorano, para hacer el sueño real. Entre el alboroto, Noriko llega procedente de Helsinki para estar con el hombre con quien se casará dentro de cinco días. De la nada, Mika se encuentra a bordo del sueño de todo piloto: un coche ganador. Su contrato dice que correrá para apoyar el asalto de Eddie Irvine al título de pilotos, en ausencia de Michael Schumacher.

La boda pasa y la luna de miel queda reducida a un interludio romántico de dos días en Venecia. Evidentemente tiene otras cosas en la cabeza, como su debut en carrera con Ferrari en el GP de Austria, en menos de una semana. Al menos los recién casados disfrutan juntos del imponente viaje por carretera de Italia al A1-Ring.

EL FIN de semana austriaco no es para echar cohetes. Mika se califica en un séptimo puesto aceptable, a medio segundo del jefe de filas de facto del equipo, Eddie Irvine. Acaba noveno tras un toque en la primera vuelta con Johnny Herbert, que le hace perder media vuelta en boxes. Irvine gana la carrera.

El director técnico Ross Brawn lo despacha con tímidos elogios: "Mika cometió dos errores este fin de semana, y no te puedes permitir ninguno cuando estás



Salo (abajo, con Irvine) sabe cuál es su lugar: ayudar a Eddie a privar del título de 1999 a Häkkinen; DC sale perdiendo en su escaramuza con Mika Salo en Hockenheim (arriba).

JESTA PÁGINA: ARCHIVO LAT; EN LA OTRA PÁGINA, FOTO DIMBEE: ARCHIVO LAT; PEQUEÑOS: DARREN HEATH: ARCHIVO LAT





en la parte alta de la parrilla. Pero aparte de eso, hizo un trabajo muy profesional. Creo que puede sumar unos buenos puntos para nosotros, y eso es lo que le pedimos".

Es decir, hay presión.

MIKA SALO nunca olvidará el día 1 de agosto de 1999. Es el día en que lidera un gran premio por primera vez y el día en que podría haberse convertido en un ganador.

En la parrilla del GP de Alemania, desplaza a Irvine a la tercera fila (Mika P4, Eddie P5) y en carrera simplemente se escapa de todos, excepto del otro Mika.

Aplasta el ataque inicial de David Coulthard con el segundo McLaren como si se tratara de una mosca pesada (de paso, DC pierde el morro del coche), luego sale tras Mika H. Así están las cosas hasta la primera tanda de pit stops, en la que Häkkinen pierde 20 segundos por un problema con la manguera.

Y mira por dónde, completada la primera tanda de pit stops, Mika S. se encuentra en cabeza de un gran premio, seguido de Irvine. Salo sale ganando con la pérdida de Häkkinen, igual que éste sale perdiendo con la ganancia de Salo: cada puesto que Mika H. pierda ante Mika S. pondrá dificultades a su intento de ganar un segundo título consecutivo.

La cosa mejora cuando Mika S. contempla la tentadora posibilidad de ganar su primer gran premio.

"Si, pero entonces no pensaba en eso", dice. "Estaba satisfecho de que la carrera fuera bien, y me sentía bien en cabeza, pero sabía que Eddie iba segundo y esperaba una llamada".

En efecto, Ross llama, y Salo hace lo que corresponde, apartándose para dejar que Irvine herede un liderato que ya no perderá. A estas alturas, Häkkinen ha abandonado por un pinchazo, y los Ferrari ruedan en formación hasta la meta. Sólo que el Jordan de Heinz-Harald Frentzen se les acerca, y hace temer a Salo por su segundo puesto.

"Tuve que decirles por radio que le metieran prisa a Eddie", dice Mika. "Es una lástima que Häkkinen ya no estuviera en carrera, porque Eddie tenía un pequeño problema y creo que Häkkinen podría haberle pasado. Entonces yo habría tenido que luchar por la victoria para impedir que Mika sumara el máximo de puntos".

Huelga decir que habríamos presenciado una batalla épica por el liderato, con un Mika desesperado por estrenarse y el otro desesperado por los puntos.

"No me pasó por la cabeza ir a por la victoria. Sólo pensé que estaba haciendo mi trabajo muy bien, como me habían dicho. Sé con seguridad que si hubiera permanecido por delante de Eddie no habría vuelto a correr ninguna otra carrera con Ferrari".

Claro, Mika, pero habrías sido un ganador. Habrías ganado un gran premio, justo lo que soñabas desde hacía 32 años.

"Bueno, la verdad, en mi fuero interno gané esa carrera. Eddie me dio el trofeo del vencedor, que todavía conservo, y demostré que era lo bastante rápido como para ganar esa carrera. Eso fue lo más emotivo para mí, después de tantos años esforzándome por sumar un punto aquí y allá, y revolviéndolo todo buscando dinero. De repente estaba en un equipo en el que todo funcionaba y en el que tenía un papel que desempeñar. No iba a echarlo a perder".

Luego una pausa y una sonrisa: "Aunque si hubiera sabido entonces que Eddie no iba a ganar el título, entonces tal vez...".

DE VEZ en cuando, un finlandés rubio de treinta y tantos cruza la plaza del ayuntamiento de Maranello. Absorbe ese ambiente incomparable de camino a la fábrica, donde se pondrá al día y charlará con Jean o alguno de sus lugartenientes. Mientras camina, los ciudadanos dejan de hablar y asienten o sonríen.

"Todavía se acuerdan", dice Salo, "todavía me hacen sentir un piloto de Ferrari, todavía quieren hablar de ello".

Como todos nosotros.

'SÉ QUE SI HUBIERA PERMANECIDO POR DELANTE DE EDDIE NO HABRÍA VUELTO A CORRER CON FERRARI'



La carrera decisiva de Salo: GP de Alemania de 1999; a punto de dejar pasar a Irvine (recuadro, arriba) a pesar de su ritmo superior; el vencedor Irvine agradece el sacrificio (dcha.).

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?
KIMI RAIKKONEN

#10 Cuatro ases ganan

Fernando se desmelenó e hizo arremangarse a Schumi. Por Peter Windsor

¿Quiere alguien ganar el GP de Francia? Es que, ¿cuántas veces tenemos a los dos titanes técnicos del pit lane –Ross Brawn (Ferrari) y Pat Symonds (Renault)– haciéndose creer mutuamente que es el otro el que va a ganar? A pesar de la primera pole del año de Fernando Alonso, con Renault, el sábado por la noche Pat estaba convencido de que el Ferrari de Michael Schumacher contaba con una marcada ventaja en prestaciones. Para ganar el domingo, se dijo Pat, Alonso tendría que ir líder con 15s de ventaja como mínimo antes de la primera parada; Michael, creía, partiría con más gasolina que Alonso.

Mientras tanto, en Ferrari, a Ross y Michael les preocupaba que fuera *Renault* el que llevara ventaja el domingo. Iban a abordar la carrera ligeros de combustible, luego sabían que Fernando había marcado la pole con una desventaja de peso.

Las preocupaciones de Pat Symonds por Ferrari surgieron en los libres del sábado en Magny, una mañana distinta para la mayoría porque la lluvia hizo añicos gran parte del viernes. (Como recordatorio de por qué son tan buenos, Ferrari fue el único equipo que salió a pista en cuanto empezaron los libres del viernes. Todos los demás –salvo los de la cola y el 'debutante' Marc Gené– todavía estaban quitándose las legañas de los ojos cuando empezó a llover a 15 minutos de iniciada la sesión).

Equilibrio aceptable, degradación de gomas lineal, las vueltas con neumáticos nuevos de Fernando el sábado por la mañana le situaron en 1m 15s bajo (Magny es una vuelta sorprendentemente corta); luego, el delantero izquierdo empezaba a granular, los traseros perdían un poco de agarre, y caía hasta el 1m 16s. Por dos veces casi se le escapó la zaga al lanzar el Renault (con un nuevo alerón trasero más bajo para esta carrera) en la última chicane. En la segunda sesión libre del ►

Ferrari y Renault dedicaron muchas energías a tratar de anticiparse mutuamente, y fueron Ferrari y Michael (abajo) quienes improvisaron la táctica ganadora.



> Pilotos: 10ª prueba, Francia

1	Michael Schumacher	90
2	Rubens Barrichello	68
3	Jenson Button	48
4	Jarno Trulli	46
5	Fernando Alonso	33
6	Juan Pablo Montoya	25
7	Takuma Sato	14
8=	Ralf Schumacher	12
8=	David Coulthard	12
10=	Giancarlo Fisichella	10
10=	Kimi Räikkönen	10
12=	Felipe Massa	5
12=	Olivier Panis	5
14=	Nick Heidfeld	3
14=	Mark Webber	3
14=	Cristiano da Matta	3
17	Timo Glock	2
18	Zsolt Baumgartner	1

> Constructores

1	Ferrari	158
2	Renault	79
3	BAR-Honda	62
4	Williams-BMW	37
5	McLaren-Mercedes	22
6	Sauber-Petronas	15
7	Toyota	8
8	Jordan-Ford	5
9	Jaguar-Cosworth	3
10	Minardi-Cosworth	1





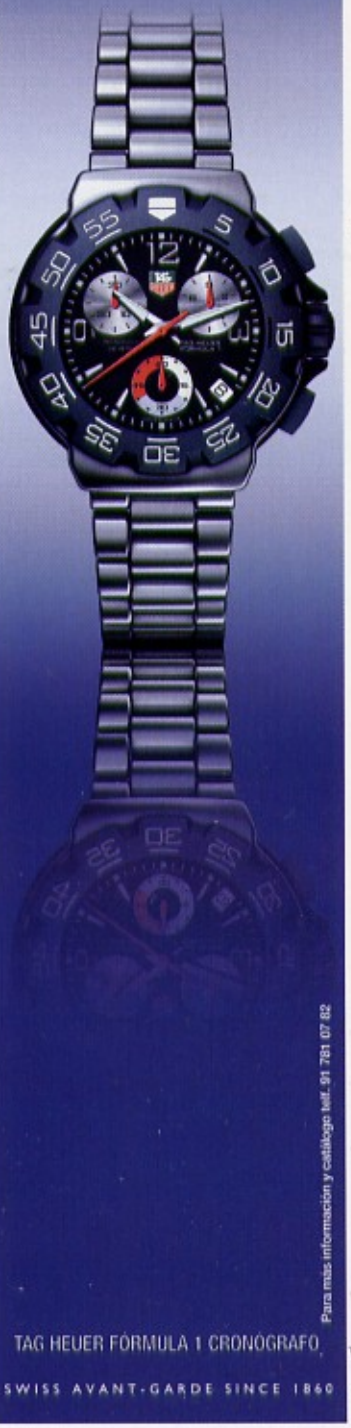
Por primera vez en la historia reciente de la F1, Ferrari optó voluntariamente por ir a cuatro paradas, con lo que Schumacher (arriba) fue capaz de imponer un ritmo que Fernando Alonso no pudo replicar, sobre todo en la última fase; Trulli, Barrichello y Button (dcha.) lucharon por el tercer, cuarto y quinto puestos durante gran parte de la carrera.

EN LA OTRA PÁGINA: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES. ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT; ERCOLE COLOMBO/STUDIO COLOMBO/WORLDPACING IMAGES

TAG HEUER

TAGHeuer

WHAT ARE YOU MADE OF ?



Para más información y catálogo tel. 91 781 07 82

TAG HEUER FÓRMULA 1 CRONÓGRAFO

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

sábado sólo pudo clasificarse 10º.

Pero Michael no sólo parecía tener mucha mejor velocidad con gomas nuevas sino también un bajón menor. Empezaba con 14s medios-altos y luego se asentaba en un ritmo de 15s medios; con Michael claramente más rápido que los Renault en ambas sesiones, no es de extrañar que la marca del rombo pensara que estaba en apuros. Claro que lo que no sabían era que Michael rodaba relativamente ligero.

Fernando se impuso en la salida, con una aceleración perfectamente limpia desde la parte con goma de la pista, hacia la izquierda a fondo y luego la larga derecha. Michael, pensando ya en el plan B, se colocó detrás de él. Las vueltas siguientes definirían su carrera.

Los Michelin llevaban ventaja en la primera vuelta lanzada –Fernando fue casi medio segundo más rápido que Michael– pero luego, poco a poco, empezaban a empeorar. En cambio, los Bridgestone alcanzaban su ciclo óptimo de calor en la tercera vuelta, y ahí se quedaban. Fernando rodaba como la mañana anterior, en 16s bajos. Michael, en sus retrovisores, podía hacerlo en 15s.

Vista desde el puesto de Renault en el muro, la batalla parecía un frágil equilibrio. Ojalá Fernando pudiera escaparse... Entonces, de repente, la confusión: Michael paró a repostar y cambiar ruedas en la vuelta 11, mucho más pronto de lo esperado. ¿Qué pasaba? ¿Iba Ross a por la posición en pista? Con Alonso que tenía que parar en la vuelta 14, esperaban que Michael lo hiciera en la 15-16.

En Ferrari el panorama era muy distinto.



'MICHAEL IBA PRIMERO POR 21,7s ANTES DE SU CUARTO PIT STOP. RODÓ 12 VUELTAS POR DEBAJO DE 76s'

Tras ver que Michael perdía la salida, y que Fernando defendía su liderato con facilidad, hicieron correr a Michael al límite y que parara según lo previsto. No obstante, antes de decidir el camino a seguir, tenían que ver qué hacía Renault; esperarían a que parara Fernando. Por tanto, para su segundo relevo, le dieron a Michael un carga ligera a tres paradas.

Renault se aferró a su estrategia. Fernando paró en la vuelta 14, cargó casi dos segundos más de gasolina que Michael y se reincorporó todavía en cabeza. Luego, prácticamente calcaron el primer relevo. Al principio Fernando era el más rápido, luego Michael se le acercó, tanto que tenía que separarse en la curvas más rápidas, para evitar las turbulencias.

Sabiendo ahora que Fernando iba a tres paradas, Ross consultó a Michael acerca de pasar a cuatro. "¿Qué pegas hay?", preguntó Michael. "Ninguna", contestó Ross. "P2 en ambos casos". "OK", confirmó Michael. "Vamos allá. Sin riesgo no hay diversión...".

Para los ingenieros de Renault, la segunda parada de Michael, en la vuelta 29, fue como una flecha directa al corazón. Mejor dicho, *el tiempo* de la segunda parada de Michael. Estuvo detenido menos de cinco segundos. ¿Qué pasaba? Sin estar seguros de si Ferrari iba a un tercer relevo muy largo o había pasado a cuatro paradas, Renault hizo parar a Alonso según lo previsto pero le pusieron un poco menos de gasolina. Con un poco de suerte, él y Michael empezarían su tercer relevo prácticamente iguales...

Pero Michael ya había ganado la posición en pista. Ligeramente estorbado en su vuelta de salida, luego fue maravillosamente rápido con sus nuevos Bridgestones: 15,4; 15,3 (VR); 15,8. Fernando también bajó a 15s medios con Michelins nuevos, pero era demasiado tarde. Ahora Michael estaba en cabeza, imponiendo el ritmo. Le correspondía a Fernando mantenerse a tiro, abrirse paso entre el tráfico despachado por Michael, esperar a las últimas paradas.

La tercera parada de Michael fue en la vuelta 42, y de nuevo fue meteórica. Ahora Fernando le sacaba 10 segundos a Michael, pero sus neumáticos empezaban a perder agarre justo cuando los de Michael le daban un tacto renovado. Temiendo lo peor, tratando todavía de tener en cuenta todas las opciones y minimizar los daños, Renault hizo parar

Los chicos de Ferrari (recuadro) fueron más listos que nadie: Schumi con su estrategia, Rubens con sus hábiles pasadas a Button y Trulli; al final, Alonso (abajo) no pudo resistir a Schumi.





Como en España 2003, Schumi volvió a dar un baño de gloria a Alonso en el podio (izda.); el asturiano (abajo) fue el único que perturbó la marcha triunfal del campeón alemán, partiendo desde la pole y encabezando la primera parte de la carrera; Button (abajo izda.) superó a Coulthard (por detrás de él en la foto) en la arrancada y le precedió en la meta.

EL DATO: Fue la primera victoria a cuatro paradas desde la épica carrera en mojado de Ayrton Senna en Europa 93, en Donington.





EN LA OTRA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT. ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT, CHARLES COATES/LAT

a Fernando en la vuelta 46, cinco antes de lo previsto.

Claro que eso implicaba cargar una carretada de Elf: fue una parada de ocho segundos. Fernando se reincorporó a unos 11 segundos.

Ahora, con las cartas boca arriba, los cálculos eran sencillos. Para ganar el GP de Francia, Fernando tenía que permanecer a menos de 17 segundos de Michael, pero su carga de combustible se estaba ensañando con él, y también el tráfico y otros incidentes. Pat informaba a Fernando de la diferencia y le decía que siguiera apretando, pero el tiempo se escapaba. En la vuelta 52, a 18 del final, ya estaba en el margen crítico. En este momento Michael rodaba con calma en 15s medios. Fernando, en 16s altos.

"¿Cómo ando de margen?", preguntó Michael mientras se preparaba para parar por cuarta y última vez. "Estás a salvo", contestó Ross en lo que tal vez sea el mayor eufemismo del año. Antes de su pit stop en la vuelta 58, y después de una de las mejores exhibiciones de pilotaje controlado y constantemente rápido que veremos en todo el año, Michael iba primero por unos asombrosos 21,7s. Michael rodó 12 vueltas por debajo de 76s en ese tercer relevo de 16 vueltas; durante más o menos el mismo periodo, Fernando no rodó ni una vez en 75s.

Y eso fue todo, aunque fue extraño que Fernando dijera luego que pensaba que habría sido segundo aunque Michael hubiera ido a tres paradas.

"¿Dónde crees que Michael te habría adelantado?", le pregunté.

"Ah. Buena pregunta", dijo Fernando. "Tal vez en la curva 5".

"¿La 5? ¿Y Alonso no habría cerrado la puerta?".

"Bueno, sí, claro. Habría sido divertido. A lo mejor no habría ganado...".

Pero lo hizo: ganó. Corriendo excepcionalmente a cuatro paradas cuando el resto del mundo seguía obsesionado con tres, Michael Schumacher volvió a demostrar por qué está a punto de ganar un séptimo título.

#10 Cajón de sastre

Williams no levanta cabeza; McLaren trata de refrenar los ánimos; Jaguar planta cara. Por Maurice Hamilton







La electrónica frustra el intento de Button de birlarle el cajón a Trulli (izda.); DC (arriba, seguido por Kimi) se fue para atrás; Gené (abajo) cumplió con su cometido.

FOTO GRANDE: STEVEN TEE/LAT; REDJACKERS; DARREN HEATH; STEVE ETHERINGTON/LAT

Jenson pierde comba

La reñida lucha por detrás de Michael Schumacher y Fernando Alonso exigió al máximo a BAR-Honda en su batalla con Renault por el segundo puesto en el campeonato. En esta ocasión ganó Renault, pero fue la intervención del sistema anticalado en un pit stop lo que arruinó las opciones de Jenson Button al tercer puesto.

"El anticalado nos costó un segundo, justo en un momento crítico", dijo el director técnico Geoff Willis. "Esperábamos birlarle el tercer puesto a Trulli. Este momentáneo retraso no sólo lo impidió, sino que permitió a Barrichello relegar a Jenson al quinto lugar. Fue así de reñido. Los pilotos estaban contentos con el coche, pero por alguna razón estábamos a un par de décimas de la cabeza".

McLaren hace como si nada

Tras las falsas expectativas levantadas por el McLaren MP4-19 en la pretemporada, no es de extrañar que Adrian Newey quitara importancia al sexto y séptimo puestos del nuevo MP4-19B.

"Fundamentalmente, el 19B presenta una aerodinámica mejorada y suspensión trasera modificada para adaptarse mejor a los Michelin", dijo Newey. "En los tests no habíamos hecho una distancia de carrera con vueltas consecutivas, así que estamos en buena posición con la fiabilidad. Estamos donde esperábamos, aunque deberíamos haber calificado mejor con Kimi".

"El MP4-19B es un paso en la dirección correcta", dijo Ron Dennis. "Perder posiciones en la salida penalizó la carrera de David. La tercera mejor vuelta de Kimi demostró que somos rápidos".

Jaguar saca las uñas

Noveno y 11° no parece gran cosa, pero en conjunto Jaguar quedó satisfecho. "Es nuestra actuación de equipo más sólida", dijo Mark Gillan, responsable de rendimiento del vehículo. "Fuimos fiables y rápidos, y creo que Christian [Klien] hizo un trabajo especialmente bueno. Ver a nuestros chicos competir con los dos Williams-BMW fue fantástico. Mark marcó la cuarta vuelta más rápida, así que fue una lástima que nuestros esfuerzos no se vieran premiados con puntos".

Williams, el último de la fila

BMW-Williams añadió un solo punto (JPM fue octavo) a su ya decepcionante total de 2004. El mejor tiempo de Montoya en la precalificación mostró brevemente el potencial de la nueva carrocería. Pero a partir de ahí la cosa fue de mal en peor, y un error al final de su vuelta de calificación relegó al Williams al sexto puesto de la parrilla, dos plazas por delante del sustituto de Ralf, Marc Gené. En carrera, Juan hizo un trompo que le hizo caer de sexto a noveno.

"Al coche no le pasó nada; se le escapó y ya está", dijo el director técnico Sam Michael. "El problema fue que todo el mundo corría al mismo ritmo y estábamos en la cola, aunque el coche era lo bastante bueno como para rodar por delante de todos salvo Alonso y Ferrari. Los cambios aerodinámicos fueron bien; sólo necesitamos más tiempo para los reglajes. Marc hizo un buen trabajo; mantuvo la calma e hizo lo que se le pedía".

Jordan se hace un lío

"Mejor no preguntes", susurró un miembro del equipo Jordan después de que Nick Heidfeld acabara 16°, a dos vueltas, y Giorgio Pantano 17°, una vuelta más atrás. Por si sus problemas de comportamiento fueran poco, a Pantano le cayó un drive-through por superar el límite de velocidad en el pit lane. Luego Heidfeld pilló desprevenidos a sus mecánicos al llegar sin aviso tras un malentendido con su ingeniero.

Tampoco había posibilidad de puntuar en una carrera de impresionante fiabilidad. Taku Sato sufrió la única rotura mecánica, y Zsolt Baumgartner acabó en la puzolana mientras luchaba en la cola con su compañero en Minardi Gimmi Bruni, que fue 18° y último.

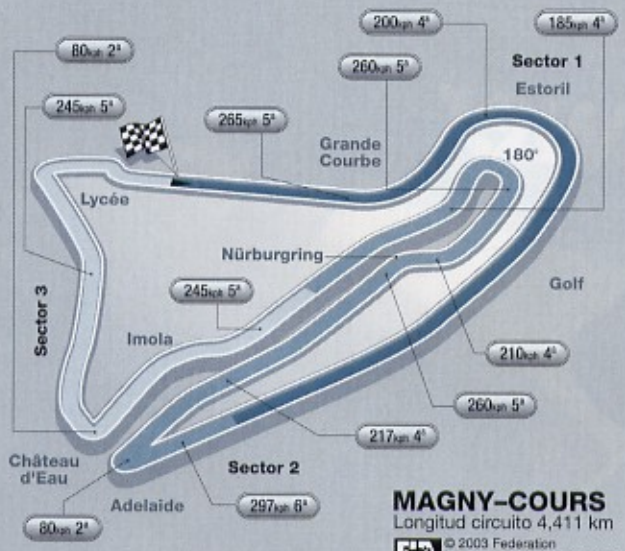
TAGHeuer
Te ofrece...

Todos los datos Magny-Cours

Tiempo Cálido y soleado 29° **Temperatura asfalto** 44° **Vueltas** 70 **Distancia** 308,586 km **Espectadores** 70.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Fernando Alonso**	1m 13,750s	14
2	**Michael Schumacher**	1m 13,971s	11
3	**David Coulthard**	1m 13,987s	12
4	**Jenson Button**	1m 13,995s	14
5	**Jarno Trulli**	1m 14,070s	13
6	**Juan Pablo Montoya**	1m 14,172s	13
7	**Takuma Sato**	1m 14,240s	15
8	**Marc Gené**	1m 14,275s	11
9	**Kimi Räikkönen**	1m 14,346s	11
10	**Rubens Barrichello**	1m 14,478s	12
11	**Cristiano da Matta**	1m 14,553s	11
12	**Mark Webber**	1m 14,798s	15
13	**Christian Klien**	1m 15,065s	16
14	**Olivier Panis**	1m 15,130s	13
15	**Giancarlo Fisichella**	1m 16,177s	20
16	**Felipe Massa**	1m 16,200s	21
17	**Nick Heidfeld**	1m 16,807s	18
18	**Giorgio Pantano**	1m 17,463s	13
19	**Gianmaria Bruni**	1m 17,913s	13
20	**Zsolt Baumgartner**	1m 18,247s	11



MAGNY-COURS
Longitud circuito 4,411 km

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

¿Lo sabías?

El GP de Francia ha cambiado de sede más veces que ninguna otra carrera, salvo el de EE UU. Desde 1950 se ha disputado en Reims, Rouen, Paul Ricard, Clermont Ferrand, Le Mans, Dijon y Magny-Cours. Éste fue el 13º GP en Magny.

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Salida limpia. Alonso líder seguido por Schumacher, Trulli, Button, Coulthard, Montoya, Räikkönen y Sato
VUELTA 11 Schumi es el primero en parar, cuando iba a 0,6s de Alonso, y sale detrás de Sato, octavo
VUELTA 14 Alonso para y sigue en cabeza, 2,8s por delante de Schumi
VUELTA 17 Trompo de Montoya en la última chicane: cae de sexto a noveno
VUELTA 29 Schumi para yendo a 1s de Alonso y sale quinto
VUELTA 32 Schumi marca la vuelta rápida mientras Alonso para y sale detrás de él, 2º
VUELTA 42 Con 6s de ventaja sobre Alonso, Schumi para y sale 2º
VUELTA 46 Tercera y última parada de Alonso; sale 2º a 11s del líder Schumacher
VUELTA 52 Button para y sale 4º detrás de Trulli; Barrichello adelanta a Button en la frenada de Adelaida
VUELTA 58 Schumi para y sigue líder
VUELTA 70 Schumacher cruza la meta. Barrichello adelanta a Trulli en Lycée

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 15,377s en la vuelta 32 (210,669 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Rubens Barrichello 324,4 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Gianmaria Bruni 311,3 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Michael Schumacher 19,036s
PIT STOP MÁS LENTO
Olivier Panis 25,822s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 30m 18,133s	2
2	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+8,329s	1
3	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+31,622s	9
4	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	+32,082s	3
5	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+32,484s	4
6	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+35,520s	5
7	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+36,230s	7
8	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+43,419s	6
9	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+52,394s	10
10	**Marc Gené** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+58,166s	11
11	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+1 vuelta	13
12	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	16
13	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	14
14	**Cristiano da Matta** Toyota TF104 (Michelin)	+1 vuelta	12
15	**Olivier Panis** Toyota TF104 (Michelin)	+2 vueltas	20
16	**Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+2 vueltas	17
17	**Giorgio Pantano** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+3 vueltas	15
18	**Gianmaria Bruni** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+5 vueltas/cambio	18
	NO CLASIFICADOS		
	Zsolt Baumgartner Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	trompo – 31 vueltas	19
	Takuma Sato BAR-Honda 006 (Michelin)	motor – 15 vueltas	8

Resultados hasta la fecha

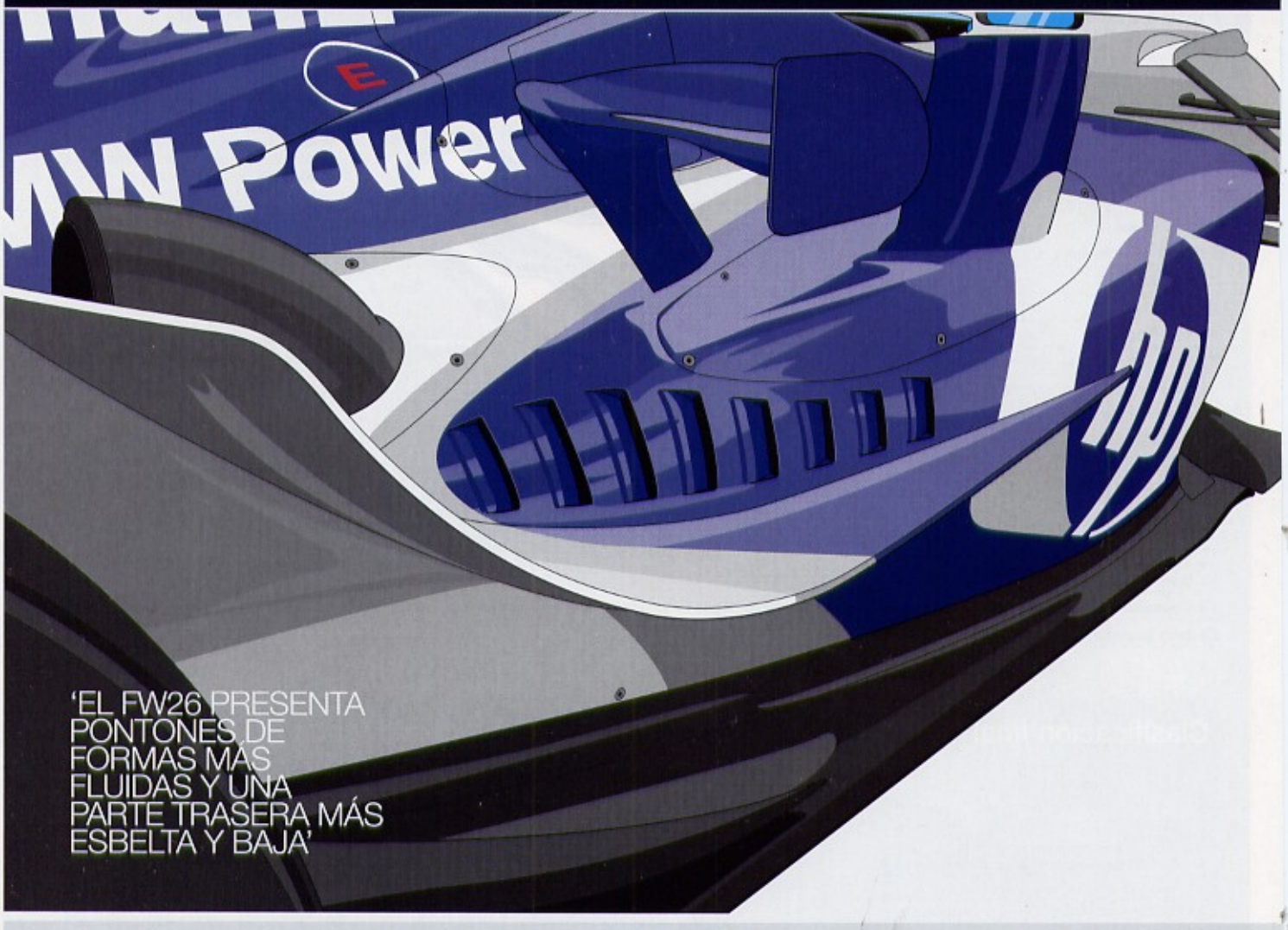
Piloto	Australia	Malasia	Bahrein	San Marino	España	Mónaco	Europa	Canadá	EE UU	Francia	Gran Bretaña	Alemania	Hungría	Bélgica	Italia	China	Japón	Brasil
Michael Schumacher	1	1	1	1	1	R	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	4	2	6	2	3	2	2	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	5	2	13	3	R	4	8	DC	DC	8	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	4	R	7	7	6	10	R	DC	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marc Gené	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	8	6	R	12	10	R	R	6	7	6	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	R	R	R	8	11	R	R	5	6	7	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	7	5	4	5	3	1	4	R	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	7	6	4	4	R	5	R	R	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	6	3	3	2	8	2	3	3	R	5	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	9	15	5	15	5	R	R	R	3	R	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	10	11	11	9	7	R	6	4	9	12	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	R	8	12	10	9	5	9	R	R	13	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	8	13	12	R	7	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-
Christian Klien	11	10	14	14	R	R	12	9	R	11	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	12	9	10	R	13	6	R	DC	R	14	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	13	12	9	11	R	8	11	DC	5	15	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	R	15	R	R	7	10	8	R	16	-	-	-	-	-	-	-	-
Giorgio Pantano	14	13	16	R	R	R	13	-	R	17	-	-	-	-	-	-	-	-
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	R	14	17	R	R	R	14	R	R	18	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	R	16	R	16	R	9	15	10	8	R	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: R Retirado/NS No salido/DC Descalificado

MAPA: ALAN ELDRIDGE

Un lifting para el Williams FW26

Ferrari y Renault han sido fuente de inspiración para Williams. Por Stéphane Samson. Ilustraciones de Patricia Soler



'EL FW26 PRESENTA PONTONES DE FORMAS MÁS FLUIDAS Y UNA PARTE TRASERA MÁS ESBELTA Y BAJA'

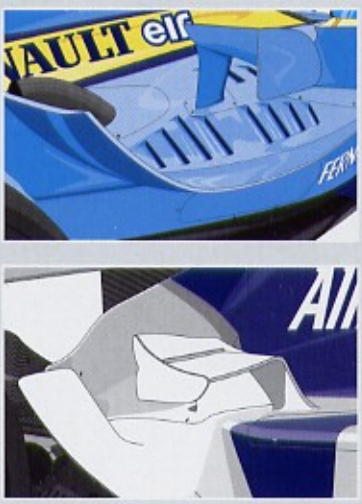
▲ Williams rehace la carrocería
En el GP de EE UU, Williams anunció que introducirían un nuevo paquete aerodinámico en Magny-Cours, dos semanas después. No obstante, como Indy era la segunda de dos carreras en Norteamérica, no pudieron probar los cambios con anterioridad.

La nueva forma era exactamente lo que se esperaba: pontones de curvas más fluidas y una forma de botella de Coca-Cola más esbelta y baja en la parte trasera. También formaban parte del paquete nuevas alas sobre la suspensión delantera y derivas del alerón trasero.

Pero estos cambios no ofrecieron el rendimiento esperado: Montoya siguió quejándose de sobreviraje en la entrada y subviraje en el ápice de las curvas. El problema no es evidente cuando el coche calza Michelins nuevos, pero la situación empeora en cuanto la goma se degrada. En Magny-Cours, las características de los Michelin saltaban a la vista: gran agarre durante tres vueltas, y luego una marcada reducción de rendimiento. (En cambio, los Bridgestone eran más consistentes).

Además, el Williams se mostró muy sensible a las variaciones de viento. Hay quien cree que, con Ralf Schumacher de baja, el equipo va apurado con los reglajes. También se cree que les preocupa no poder plantar cara al nuevo McLaren hasta finales de año. De hecho, hasta podrían perder otra plaza entre los constructores y caer al quinto lugar.

Hay nuevas evoluciones en cantera, pero está claro que Williams no luchará con Ferrari hasta 2005, como pronto. Pero el trabajo en el FW27 ya ha empezado, y parece casi seguro que volverá a un morro más largo y una disposición monoquilla.



El parecido entre el Renault (izda.) y el Williams de Magny-Cours (arriba) es evidente; véase también la aleta en el piso del coche (arriba): sólo el Williams presenta dicho apéndice; Williams ha dado un paso adelante con sus pontones desde el diseño cuadrado de su FW26 en la presentación (izda).



Williams redirige el flujo de aire

Williams no reconsideró el morro corto de su FW26 para Magny-Cours, pero montó pequeños apéndices con derivas laterales (arriba) sobre la suspensión delantera. Vistos de perfil, parece seguro que no generan apoyo porque tienen forma de ala invertida. De hecho, seguramente están diseñados para condicionar el flujo sobre la zona inferior del coche, dirigiéndolo con más intención sobre los nuevos pontones. Éste debía ser uno de los puntos débiles del coche.



Ferrari dicta las buenas formas

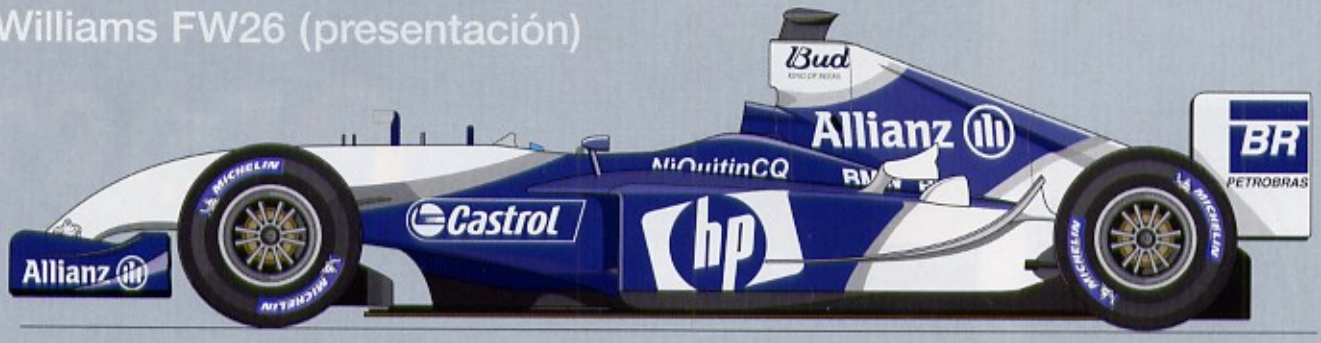
Desde este ángulo, la filosofía aerodinámica adoptada por Williams para esta evolución de la carrocería del FW26 resulta inconfundible. El equipo desechó sus tradicionales pontones cuadrados, adoptando en su lugar las típicas y modernas formas bajas que tan bien le van a Ferrari. Las entradas de los pontones son mucho más curvilíneas y achaparradas, y el coche conserva las placas desviadoras y los deflectores frontales montados en los colmillos de la doble quilla.



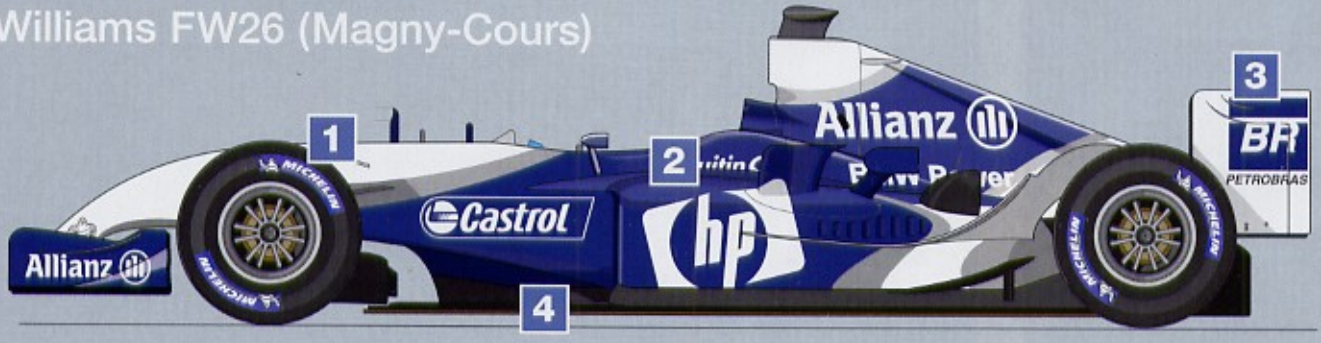
Hendiduras en las derivas laterales

McLaren, Renault y Williams han modificado sus derivas del alerón trasero, que ahora son como las de Minardi y Toyota desde Melbourne, inspiradas por el mayor tamaño estipulado por el reglamento de 2004. Ahora el FW26 (arriba) presenta dos cortes curvados y uno vertical. El objetivo es reducir la resistencia al acelerar el aire sobre lo alto del alerón; el corte vertical minimiza los efectos adversos de la anchura de la deriva. Una mayor velocidad punta es el resultado.

Williams FW26 (presentación)



Williams FW26 (Magny-Cours)





Mónaco 2004



Francia 2004

Placas desviadoras reforzadas

El FW26 inició la temporada 2004 con placas desviadoras por delante de los pontones. Pero el equipo pronto se dio cuenta de que estos apéndices se doblaban, y por tanto comprometían la eficacia aerodinámica. En Mónaco llevaron un acoplamiento metálico entre la placa y la carrocería; con el paquete de Magny-Cours llegó una estructura revisada que no padecía flexiones.

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?
KIMI RAIKKONEN

#11 El imperio contraataca

Kimi y David volvieron a sonreír, pero Michael volvió a ganar. Por Peter Windsor



¡Kimi! Uno casi podía sentir el alivio en el paddock cuando, después de seis meses de BAR-Honda, Renault, Jenson Button, Takuma Sato, Fernando Alonso y Jarno Trulli, el campeonato dio un giro hacia donde acabó el anterior: Michael vs Kimi. Muchas cosas han cambiado desde 2003, entre ellas el McLaren MP4-19, y no digamos ya el monopolio de Michael del título 2004; pero aquí, en Silverstone, volvieron McLaren y Kimi. Y en plena forma.

También estaba de vuelta en el motorhome Neil Oatley, la otra mitad del ultraexitoso equipo de diseño encabezado por Adrian Newey. Callado, reservado y apolítico, Neil había sido inexplicablemente apartado tanto del proyecto MP4-18A como del MP4-19; no obstante, durante los cuatro meses anteriores cambiaron las cosas. El MP4-19B es un coche más rígido y manejable que el MP4-19, un clásico compromiso Newey/Oatley. Y lo construyeron deprisa. La mayoría de observadores de McLaren esperaban que el 19B fuera probado antes de Silverstone y que tal vez corriera en Alemania. En cambio, lo probaron antes de Canadá y debutó en Francia. Una semana más tarde llegó Silverstone.

Empezó despacio, como suelen hacer los fines de semana de McLaren-Mercedes. Michael Schumacher, temiendo la lluvia, dio 39 vueltas en dos horas el viernes. Räikkönen, temiendo la lluvia y la fragilidad del motor, dio 19 vueltas menos.

Aun así, las mejoras fueron espectaculares. Kimi fue el más rápido en la segunda sesión del viernes, cuando escogía sus Michelins, y en las dos sesiones del sábado por la mañana, otra vez rodando poco. Es más, en la zona lenta, de Priory a Woodcote, Kimi era extraordinariamente rápido, frenando tarde y anticipando el ápice, dando gas ►

Los McLaren no sólo fueron rápidos, su fiabilidad estuvo a prueba de balas; pero, al final, el desempeño en carrera de Michael le colocó en cabeza (arriba).

> Pilotos: 11ª prueba, Gran Bretaña

1	Michael Schumacher	100
2	Rubens Barrichello	74
3	Jenson Button	53
4	Jarno Trulli	46
5	Fernando Alonso	33
6	Juan Pablo Montoya	29
7	Kimi Räikkönen	18
8=	Takuma Sato	14
8=	David Coulthard	14
10	Giancarlo Fisichella	13
11	Ralf Schumacher	12
12=	Felipe Massa	5
12=	Olivier Panis	5
14	Mark Webber	4
15=	Nick Heidfeld	3
15=	Cristiano da Matta	3
17	Timo Glock	2
18	Zsolt Baumgartner	1

> Constructores

1	Ferrari	174
2	Renault	79
3	BAR-Honda	67
4	Williams-BMW	41
5	McLaren-Mercedes	32
6	Sauber-Petronas	18
7	Toyota	8
8	Jordan-Ford	5
9	Jaguar-Cosworth	4
10	Minardi-Cosworth	1

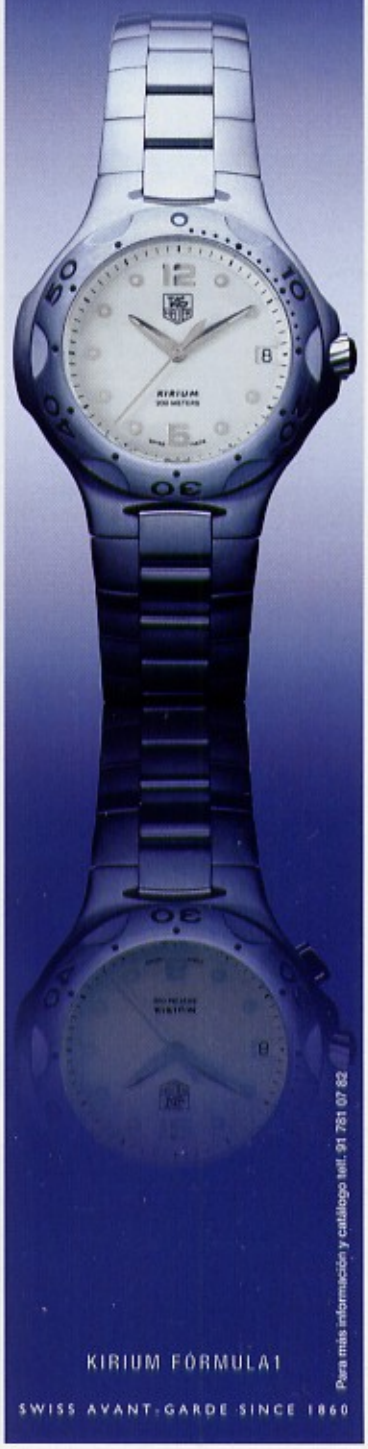


Nuevo y flamante casco –sólo para esta carrera– para Jenson (dcha.), pero no hubo cuento de hadas; son tales sus expectativas hoy día que un cuarto puesto no es un feliz resultado para él; desde la pole (abajo) Kimi mantuvo el liderato hasta su primer pit stop; Michael se puso entonces en cabeza, posición que ya no abandonaría durante el resto de la prueba.



EN LA OTRA PÁGINA: PATRICK GOELMS; ESTA PÁGINA: DARREN HEATH, GLENN DUNBAR (2), STEVEN TEE (2)

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIRIUM FÓRMULA 1
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Para más información y catálogo tel. 91 781 07 82

pronto, el control de tracción trabajando al mínimo. En cambio, por una vez Michael parecía girar una fracción más tarde de lo normal y hacer cuadradas curvas que normalmente se zamparía crudas. Era como si hubiera renunciado a cualquier intento de usar los pianos del ápice de algún modo.

Claro que lo que no sabíamos en ese momento –sábado por la mañana– era que Michael cargaba más gasolina que cualquiera de sus rivales serios. El viernes notó que el rendimiento inicial de los Bridgestone en este circuito y con estas temperaturas, era sorprendentemente flojo. Con lluvia prevista para distintas fases del fin de semana, para Michael la elección era lógica: iría a dos paradas en lugar de tres, minimizando así el riesgo de esos flojos arranques y dejándole bien colocado si lloviera.

El exceso de peso se manifestaba más en las curvas lentas –de ahí las trazadas extrañas– pero era mucho menos evidente en las rápidas. En Copse, Becketts y Bridge ni Michael ni Rubens podían recordar un tiempo en que hubieran dispuesto de Ferraris más rápidos y mejor equilibrados. (Rubens, quebrantando su reciente autoimposición de frenar sólo con el pie derecho, no pudo resistir la tentación de acariciar los frenos con su pie izquierdo al lanzarse a Copse en sexta; durante el resto de la vuelta, su botín izquierdo permanecía clavado en el reposapiés). En estas curvas, Kimi casi parecía lanzar el McLaren hacia un ápice estándar, muy a lo Mika, lleno de confianza y precisión, pero con espacio en la entrada



'ES SIGNIFICATIVO QUE KIMI FUERA MÁS RÁPIDO QUE BUTTON; *ESO* FUE LO ESENCIAL DE SILVERSTONE 2004'

para un mínimo grado de margen. En cambio, Michael anticipaba más y era más suave –el Michael conocido– en su aproximación a curvas rápidas. ("No se puede tener *todo*", dijo más tarde. "Nuestro coche y gomas eran tan buenos en las curvas rápidas que tuvimos que ceder algo en las lentas…").

En teoría, la elección entre dos y tres paradas era asimismo reñida en Michelin, pero con una importante diferencia: los Michelin nuevos eran rápidos de entrada y por tanto indudables candidatos a la pole. Como adelantar en Silverstone es difícil, todos los pilotos Michelin punteros optaron pues por ir ligeros, a tres paradas.

Tanto Kimi como Michael trataron de no ir muy deprisa en la precalificación, temiendo que la lluvia pudiera arruinar una vuelta de calificación tardía. Michael, séptimo en salir cuando soplaba un viento racheado, se sacó una vuelta casi perfecta. Dada su carga de combustible, le sorprendió gratamente estar en 18s altos. Rubens, noveno en salir, y más ligero, sólo fue 0,4s más veloz. Más importante aún, la mayor carga de gasolina había dado a Michael mejor control de las presiones de los neumáticos en las curvas rápidas; las presiones de Rubens –en función del bajón inicial– aumentaron demasiado mientras pasaba la primera parte de Becketts.

Kimi salió 15º, cuando la pista estaba un poco más rápida y –por milagro– cuando el viento estaba más calmado. Perdió un poco en el primer sector –el rápido– pero fue perfecto el resto de la vuelta. Cómo no, su coche más ligero era más rápido que el de Michael; pero es significativo que Kimi también fuera más rápido que el BAR-Honda de Jenson; eso fue lo esencial de Silverstone 2004: con idénticos niveles de apoyo, neumáticos nuevos y la misma carga de combustible, de repente el McLaren tenía más agarre en curvas lentas y no se quedaba atrás en las rectas; Newey-Oatley habían vuelto. La doble quilla resiste.

Kimi pegó fuego a Silverstone al iniciarse la carrera del domingo. Claro que le ayudó el flojo inicio de los Bridgestone de Barrichello, que Michael fuera más cargado y que Jenson, entre los Ferrari, tuviera problemas de agarre en curvas lentas.

Pero, a medida que avanzaba la carrera, quedó claro que Michael la tenía ganada. Como era previsible en Silverstone, Kimi

Michael (recuadro y abajo) consuela a su 'víctima' desde lo alto del podio por 80ª vez; aun así, Kimi está encantado con su jornada; también el genio táctico de Ferrari, Ross Brawn.





Barrichello (abajo) estaba acercándose a Kimi cuando el finlandés efectuó su primera parada, pero al final se tuvo que conformar con el tercer puesto; la sólida carrera de Alonso (izda.) no le permitió puntuar; el punto del octavo lugar fue para Webber (abajo izda.), que salía noveno en parrilla, a dos paradas, y tuvo una bonita lucha con Fernando Alonso.

EL DATO: Menos de 25s separaron a los 10 primeros, la clasificación más apretada de la historia después de los 48s de Alemania 98.





EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; PATRICK GOSLING, ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT, STEVEN TEE/LAT

tropezó con tráfico poco después de sus dos primeras paradas –"¿Cuántos Minardis corrían hoy?", preguntó más tarde–, mientras que Michael, consciente de que en Silverstone podía suceder cualquier cosa, como llover, corrió un brillante segundo relevo a fondo.

En éste, su gran año, resultó ser otra elección correcta: un gran accidente de Jarno hizo salir el Safety Car a 20 vueltas del final. Todos los rivales de Michael, incluido Kimi, recibieron un tercer pit stop 'gratis'. Si Michael no hubiera corrido tan bien en su segundo relevo, si no hubiera dado el 100%, en este momento podría haber perdido la carrera: podría haber sido segundo o tercero en la cola formada por detrás del SLK, no primero.

Tal como fue, tuvimos lucha directa hasta el banderazo: Michael encabezaba la fila, luego venían Da Matta y Klien (doblados); luego Kimi con Michelins frescos.

Michael planeó a la perfección la resalida, llevando bien a la temperatura sus ruedas traseras pero aun así pasando con cuidado por las primeras curvas rápidas, consciente del bajón inicial de los Bridgestone; Kimi, claro, perdió un tiempo precioso –léase posición en pista– mientras hacía cola para superar a los doblados.

Como en ese momento su velocidad la dictaban un Toyota y un Jaguar, no pudo llevar sus Michelins a la temperatura. Luego, con pista libre y Michael un par de segundos por delante, se vio obligado a usar el rendimiento óptimo de los Michelin para atraparlo en lugar de para adelantarlo.

Es decir, cuando Kimi estuvo ahí, sus neumáticos ya habían perdido ligeramente su ventaja; en cambio, los de Michael estaban en lo mejor. Empezó a escaparse un poco –sobre todo en curvas rápidas– y luego, cuando la carrera tocaba a su fin, incluso en las lentas. Kimi sería segundo.

Un gran segundo, eso sí. Se puso líder desde la pole, marcó la segunda vuelta más rápida en carrera y acabó segundo, superado sólo por Michael. Desde donde estaba McLaren apenas unas semanas antes, esto pareció casi una victoria.

#11 Cajón de sastre

Gené quema su último cartucho; nuevo capó da alas a Sauber; BAR pierde el ritmo. Por Maurice Hamilton y V. F.





Jarno sufrió un gran accidente (izda.) cuando rompió la suspensión trasera izquierda; Fisichella (arriba) encontró un Sauber competitivo; Gené (abajo) no pudo aprovechar su segunda oportunidad.



DARREN HEATH; STEVEN TEE/LAT; CHARLES COATES/LAT

Último cartucho de Gené

En su segunda carrera como sustituto del lesionado Ralf Schumacher en Williams, Marc Gené acabó último de los pilotos en la vuelta del líder, igual que la semana anterior en Francia.

El piloto español se calificó en la segunda mitad de la parrilla y desde esa posición era muy difícil ganar puestos debido al tráfico.

"Hice una salida mediocre y Da Matta me pasó", dijo Marc, "pero le adelanté de nuevo en la segunda curva. Traté de ser agresivo desde el principio y en la primera parte de la carrera luché con Alonso, que me adelantó en el primer pit stop".

Su vuelta rápida en carrera fue mejor que la de todos los pilotos que le precedieron salvo los seis primeros, pero el comportamiento del coche variaba según el juego de neumáticos y la estrategia no le permitió ganar posiciones.

Fisi vuela de 20º a sexto

Giancarlo Fisichella protagonizó una de las mejores actuaciones de la carrera al remontar desde la cola de la parrilla hasta el sexto puesto final, marcando la quinta vuelta rápida. Pero un buen fin de semana pudo haber sido mucho mejor para Sauber. A Fisichella y Felipe Massa les entusiasmaron los efectos aerodinámicos de un nuevo capó motor. El C23 se benefició del apoyo extra y Fisi se deleitó con el agarre adicional y el positivo comportamiento en Copse y Becketts. Puntuar era cosa segura; un podio, posible.

"Luego las cosas se torcieron", dijo Peter Sauber. "Giancarlo tuvo un problema de motor el viernes, y cambiarlo nos iba a costar 10 plazas en la parrilla, así que salimos a dos paradas con un primer relevo largo. Un Toyota estorbó a Felipe en calificación y pasó toda la carrera clavado detrás de un Jaguar. El motor de Giancarlo empezó a perder presión de aire y el largo pit stop para resolverlo nos costó el quinto puesto".

BAR no estuvo a la altura

El tono de Jenson Button tras la carrera delataba su decepción por el cuarto puesto final. Tercero en parrilla, Button se mantuvo con los líderes pero perdió el tercer lugar ante Barrichello en la segunda parada. Luego se fue para atrás, con tiempos muy lejanos de la tercera vuelta rápida que estableció con anterioridad.

"Llegamos a esta carrera esperando mucho más de lo que pudimos conseguir", dijo Button. "Nuestro rendimiento de hoy distó mucho del mostrado en nuestros tests a principios de temporada. Comparados con los Ferrari, nos faltó agarre; era como si estuviéramos en otra carrera".

El 11º puesto de Takuma Sato y el espectacular ascenso de McLaren exacerbaron la decepción de BAR-Honda.

Renault, a pasar página

Jarno Trulli salió por su propio pie de un gran accidente en la salida de Bridge, por la presunta rotura de la suspensión trasera. "Lo importante es que Jarno salió ileso", dijo Pat Symonds, director de ingeniería. "Hasta ese momento, Jarno no pareció tener la velocidad que esperábamos, aunque aún no sabemos por qué. En cuanto a Fernando, estaba claro que iba a tener una carrera difícil". Alonso cayó de sexto a 16º en parrilla tras tener que cambiar el motor después de los libres del sábado. "La rotura llegó sin previo aviso", dijo Rob White, director técnico motorista. "Fue un problema que no habíamos tenido antes y ya hemos tomado medidas".

Trulli rodaba octavo cuando se estrelló, justo por delante de Alonso, y para cuando el equipo le llamó a boxes Fernando ya había superado la entrada del pit lane, teniendo que dar una vuelta más y perdiendo la posición frente a Webber y Massa, que no pararon.

Minardi, de luto

Los Minardi corrieron con el mensaje 'John Boy' en lugar de los logos de sus sponsors, en honor de su director deportivo, John Walton, que falleció el viernes tras un ataque al corazón sufrido el lunes anterior (véase página 24).

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

Todos los datos Silverstone

Tiempo Frío y seco 17° **Temperatura asfalto** 27° **Vueltas** 60 **Distancia** 308,355 km **Espectadores** 100.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Kimi Räikkönen**	1m 18,233s	11
2	**Rubens Barrichello**	1m 18,305s	9
3	**Jenson Button**	1m 18,580s	11
4	**Michael Schumacher**	1m 18,710s	15
5	**Jarno Trulli**	1m 18,715s	13
6	**David Coulthard**	1m 19,148s	10
7	**Juan Pablo Montoya**	1m 19,378s	11
8	**Takuma Sato**	1m 19,688s	15
9	**Mark Webber**	1m 20,004s	16
10	**Felipe Massa**	1m 20,202s	16
11	**Marc Gené**	1m 20,335s	9
12	**Cristiano da Matta**	1m 20,545s	16
13	**Christian Klien**	1m 21,559s	15
14	**Giorgio Pantano**	1m 22,458s	14
15	**Nick Heidfeld**	1m 22,677s	18
16	**Fernando Alonso**	1m 18,811s*	8
17	**Olivier Panis**	1m 20,335s**	15
18	**Gianmaria Bruni**	1m 23,437s*	11
19	**Zsolt Baumgartner**	1m 24,117s*	13
20	**Giancarlo Fisichella**	sin tiempo	23

** penalización motor ** tiempo anulado*



SILVERSTONE
Longitud circuito 5,141 km

© 2004 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

¿Lo sabías?

Fue el 25º aniversario de la primera victoria de Williams en F1. Ross Brawn, hoy en Ferrari, trabajaba en Williams en 1979, pero se perdió la carrera porque su mujer iba a dar a luz. Jacques Villeneuve obtuvo el 100º triunfo del equipo en Silverstone 97.

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Salida limpia de todo el grupo. Räikkönen líder por delante de Barrichello, Button, Schumacher, Trulli y Coulthard
VUELTA 9 Barrichello para y sale 10º
VUELTA 11 Räikkönen, Button y Montoya paran. Schumacher líder
VUELTA 15 Schumacher para sin perder el liderato sobre Räikkönen, Button y Barrichello. Fisichella, tras salir último, ya es quinto
VUELTA 23 Fisichella para y sale 8º
VUELTA 27 Button para
VUELTA 28 Kimi y Rubens paran
VUELTA 37 Michael para por segunda y última vez y sale justo por delante de Räikkönen, que aún ha de volver a parar
VUELTA 40 Sale el Safety Car tras el accidente de Trulli en Bridge
VUELTA 41 Los que van a tres paradas (y Fisichella, que va a dos) paran
VUELTA 46 Bandera verde; Schumacher líder por delante de Da Matta y Klien (doblados), Räikkönen, Barrichello y Button
VUELTA 60 Schumacher cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 18,739s en la vuelta 14 (235,049 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Michael Schumacher 290,5 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Zsolt Baumgartner 258,3 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Jarno Trulli 20,997s
PIT STOP MÁS LENTO
Gianmaria Bruni 71,727s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 24m 42,700s	4
2	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+2,130s	1
3	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+3,114s	2
4	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+10,683s	3
5	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+12,173s	8
6	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+12,888s	17
7	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+19,668s	6
8	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+23,701s	9
9	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+24,023s	10
10	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+24,835s	14
11	**Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin)	+33,736s	7
12	**Marc Gené** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+34,303s	11
13	**Cristiano da Matta** Toyota TF104 (Michelin)	+1 vuelta	12
14	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+1 vuelta	15
15	**Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+1 vuelta	16
16	**Gianmaria Bruni** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 vueltas	19

NO CLASIFICADOS

Giorgio Pantano Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	trompo – 47 vueltas	13
Jarno Trulli Renault R24 (Michelin)	suspensión/accidente – 39 vueltas	5
Zsolt Baumgartner Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	motor – 29 vueltas	20
Olivier Panis Toyota TF104 (Michelin)	extintor – 16 vueltas	18

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Bahrein	San Marino	España	Mónaco	Europa	Canadá	EE UU	Francia	Gran Bretaña	Alemania	Hungría	Bélgica	Italia	China	Japón	Brasil
Michael Schumacher	1	1	1	1	1	R	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	4	2	6	2	3	2	2	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	5	2	13	3	R	4	8	DC	DC	8	5	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	4	R	7	7	6	10	R	DC	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marc Gené	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	12	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	8	6	R	12	10	R	R	6	7	6	7	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	R	R	R	8	11	R	R	5	6	7	2	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	7	5	4	5	3	1	4	R	4	4	R	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	7	6	4	4	R	5	R	R	2	10	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	6	3	3	2	8	2	3	3	R	5	4	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	9	15	5	15	5	R	R	R	3	R	11	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	10	11	11	9	7	R	6	4	9	12	6	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	R	8	12	10	9	5	9	R	R	13	9	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	8	13	12	R	7	R	R	9	8	-	-	-	-	-	-	-
Christian Klien	11	10	14	14	R	R	12	9	R	11	14	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	12	9	10	R	13	6	R	DC	R	14	13	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	13	12	9	11	R	8	11	DC	5	15	R	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	R	15	R	R	7	10	8	R	16	15	-	-	-	-	-	-	-
Giorgio Pantano	14	13	16	R	R	R	13	-	R	17	R	-	-	-	-	-	-	-
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	R	14	17	R	R	R	14	R	R	18	16	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	R	16	R	16	R	9	15	10	8	R	R	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: R Retirado/NS No salido/DC Descalificado

MAPAL: ALAN ELDRIDGE

Con viento de cara y de costado

El viento dio protagonismo a la aerodinámica en Silverstone. Por Stéphane Samson. Ilustraciones de Patricia Soler

R24 Mónaco 2004



R24 Silverstone 2004



En busca del máximo apoyo, Renault introdujo dobles apéndices en el capó motor del R24 en Mónaco y desde entonces han jugado con su ubicación. Variaciones tan sutiles ilustran gráficamente la complejidad del diseño aerodinámico, y lo difícil que es acertar de lleno. La colocación de estos apéndices varía según la velocidad del circuito.

▲ Alas en movimiento

Renault fijó nuevos apéndices al capó motor del R24 en Silverstone. Por la manera en que está diseñado su coche, el director ejecutivo de ingeniería del equipo, Pat Symonds, temía que el viento pudiera suponer un problema mayor para Renault que para otros equipos. Tenía razón.

El efecto del viento en un F1 es muy espectacular. Si sopla contra la dirección de marcha, la velocidad del viento se suma a la de las ruedas para producir un apoyo adicional. Si sopla en la dirección de marcha, entonces se resta de la del vehículo para producir menos apoyo.

"Podría pensarse que el viento, que rara vez sopla a más de 20 km/h, no afectará mucho a un vehículo que puede estar yendo a 320 km/h", dice Symonds. "Pero en un coche de carreras siempre se intenta actuar en el límite mismo del

> 'INCLUSO CAMBIOS PEQUEÑOS EN LA VELOCIDAD DEL VIENTO PUEDEN INFLUIR EN LO QUE SIENTE EL PILOTO'

conjunto del rendimiento, y por eso incluso cambios relativamente pequeños pueden influir en lo que siente el piloto.

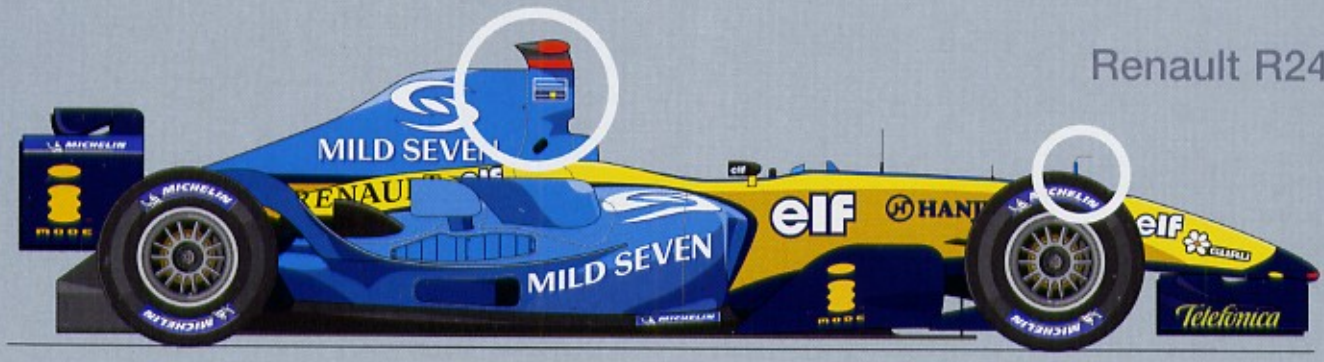
"Como el apoyo es proporcional al cuadrado de la velocidad del coche, un viento contrario de 20 km/h –un aumento del 6% en la velocidad del aire a 320 km/h– aumentará de hecho el apoyo en un 13% aproximadamente, y su efecto sobre lo que sienta el piloto será mayor cuanto más rápido vaya, porque el apoyo es proporcional al cuadrado de la velocidad".

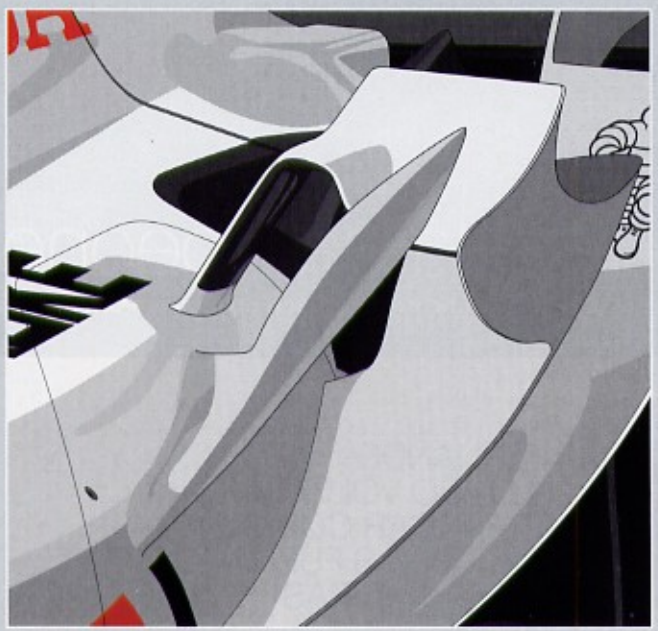
El lugar principal en el que se investigan estos efectos es el túnel de viento. Lo revelador es que cuanto menos sensible a condiciones anómalas de viento pueda hacer un equipo al coche, más rápido será, independientemente de las condiciones actuales.

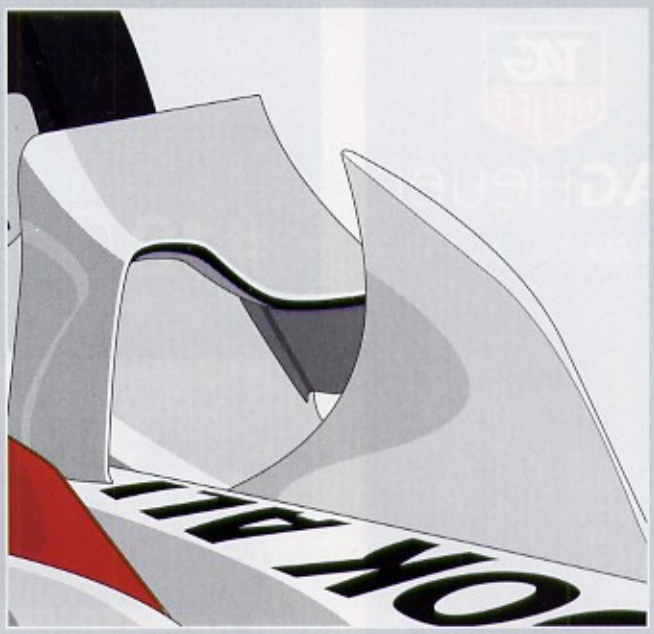
"Para comprender lo que el viento le ha hecho al coche, también registramos continuamente el 'viento aparente' al que se enfrenta el monoplaza, usando dos métodos", dice Pat. "En la parte delantera de todos los F1 hay un tubo Pitot, un aparato que mide la velocidad del viento. La velocidad que mide es la combinación del viento atmosférico real y el 'viento aparente' (la velocidad del aire generada por el movimiento del coche). Al comparar la velocidad del aire con la del coche, medida por la rotación de las ruedas, podemos calcular la velocidad del viento".

En la presentación, el R24 (abajo) todavía no llevaba alas en la toma de aire; lo que sí llevaba, cómo no –como todos los F1– era un tubo Pitot (círculo pequeño) para medir la velocidad del viento.

Renault R24







BAR instaló una aleta (arriba) justo delante del winglet del pontón; a diferencia de los elementos similares de Ferrari, Renault y Williams, que también hacen las veces de chimenea de aire caliente, el de BAR sólo tiene función aerodinámica; el nuevo montante de carbono (dcha.) bajo la aleta longitudinal condiciona el flujo de aire a las ruedas.

▲ La aleta tendrá que esperar

BAR introdujo un nuevo paquete aerodinámico en Silverstone, incluida esta 'aleta' en el pontón. Pero el equipo la quitó el viernes por la tarde, al decidir que había que ensayarla más antes de usarla durante un fin de semana de carrera.

El viento variable de Silverstone hizo que BAR no pudiera dar en pista con lo encontrado en el túnel de viento.

Durante muchos años, los ensayos en el túnel se hacían con el viento soplando directamente sobre el morro de un coche colocado todo recto. Hoy día se sabe que eso sólo es parte de la historia, así que los modelos del túnel de viento se disponen en muchas posturas distintas.

Uno de los tests más importantes es el de deriva, que puede imaginarse como la rotación del vehículo sobre un eje vertical por el centro del coche. Para este test el vehículo se coloca formando un pequeño ángulo respecto al viento en contra. Cuando se observa la aerodinámica de un coche de carreras, se aprecia que elementos como las derivas laterales de los alerones, que son muy efectivas cuando el viento sopla de proa a popa, también producen el efecto de enmascarar ligeramente el alerón si el aire llega desde un ángulo. Y eso significa que la cantidad de apoyo generada se reducirá en cuanto el coche gire. Si el coche topa con viento de costado, esto produce lo que se llama 'deriva aparente'. Además, BAR usó un nuevo apéndice bajo las aletas longitudinales de los pontones, para condicionar el flujo de aire alrededor de las ruedas traseras.

'EL VIENTO HIZO QUE BAR NO PUDIERA DAR EN PISTA CON LO ENCONTRADO EN EL TÚNEL DE VIENTO'





Melbourne 2004



Silverstone 2004

◀ El túnel da sus frutos

El nuevo túnel de viento de Sauber está en marcha, y de ahora en adelante el equipo tiene previsto introducir diversas evoluciones en cada carrera, como la nueva carrocería trasera del C23 vista en Silverstone. Los radiadores doblados han permitido a Sauber ceñir un poco más los pontones y rediseñar las chimeneas de escape. El brazo que sostiene el winglet está ahora más arriba, y se han colocado nuevas rejillas de refrigeración. ¿Resultado? El coche se mostró increíblemente rápido en carrera.

Gracias a los ingeniosos retoques aerodinámicos surgidos del nuevo túnel de Sauber, Fisichella consiguió remontar de la cola de la parrilla al sexto puesto en Silverstone.

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



#12 Carrera de campeones

Mientras Michael iba a lo suyo, los pretendientes corrieron de fábula. Por P. Windsor



'FERNANDO ALONSO VOLVIÓ A ARRANCAR COMO SI LOS DEMÁS FUERAN MARCHA ATRÁS'

Se juntaron con casi medio GP de Alemania todavía por disputar, Fernando Alonso con su ágil Renault de seis marchas, Jenson Button con su perfectamente equilibrado BAR-Honda de siete. Los dos pilotos tienen edades y estatus parecidos; los dos coches, dados los altibajos de la tecnología en F1, estaban ese día muy igualados. Lo que el Renault cedía en velocidad punta lo recuperaba en manejabilidad; lo que el BAR pudiera haber perdido en velocidad inicial de salida lo compensaba al subir marchas vertiginosamente. Ambos pilotos optaron por calzar el neumático Michelin más duro, el Principal. Ambos sabían que el Hockenheim diseñado por Tilke proporciona mucho margen para el piloto, para la creatividad; y, sí, para ese arte del pasado que llaman correr. No adelantar. *Correr.*

Jenson fue rápido desde el inicio de los libres del viernes, pero sufrió dos golpes en rápida sucesión: uno, el viernes por la noche le dijeron al equipo que sacara un nuevo diferencial delantero que habían estado probando (con el visto bueno inicial de la FIA). Benetton probó un diferencial delantero hace unos años, pero fue desechado porque su desventaja en peso (mejor dicho, la de la *ubicación* del mismo) se reveló mayor que su ventaja (evitar el bloqueo en frenada de la rueda delantera más descargada). Por razones obvias, Geoff Willis, de BAR, se limitó a decir que la posición de la FIA sobre el diferencial iba "evolucionando", pero tengo entendido que la cuestión era si el diferencial era puramente mecánico o de algún modo hidráulico; supongo, viendo cómo fueron las cosas, que era esto último (véase Pitpass Técnica, página 16).

Segundo, el viernes por la tarde Jenson sufrió su primera rotura de motor en un fin de semana de carrera. De nuevo, no respondía a un patrón determinado. Honda creía haber localizado la causa de la racha de desastres de Takuma Sato –reducía a un régimen más bajo que Jenson o Anthony Davidson– pero aquí, en Hockenheim, sucedió algo distinto. Jenson se resignó a partir 10 puestos más atrás de donde se calificara el sábado. ▶

El punto culminante de la jornada fue el duelo entre Jenson y Fernando (abajo), por detrás del ganador, Schumi (recuadro); primera curva (en la otra página, arriba) y otra salida cañón de los Renault; Kimi persiguió de cerca a Michael (en la otra página, abajo) hasta su accidente.



> Pilotos: 12ª prueba, Alemania

1	Michael Schumacher	110
2	Rubens Barrichello	74
3	Jenson Button	61
4	Jarno Trulli	46
5	Fernando Alonso	39
6	Juan Pablo Montoya	33
7	David Coulthard	19
8	Kimi Räikkönen	18
9	Takuma Sato	15
10	Giancarlo Fisichella	13
11	Ralf Schumacher	12
12	Mark Webber	7
13=	Felipe Massa	5
13=	Olivier Panis	5
15=	Nick Heidfeld	3
15=	Cristiano da Matta	3
17=	Timo Glock	2
17=	Antonio Pizzonia	2
19	Zsolt Baumgartner	1

> Constructores

1	Ferrari	184
2	Renault	85
3	BAR-Honda	76
4	Williams-BMW	47
5	McLaren-Mercedes	37
6	Sauber-Petronas	18
7	Toyota	8
8	Jaguar-Cosworth	7
9	Jordan-Ford	5
10	Minardi-Cosworth	1





EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: PATRICK GOSLING; REDUCIDO: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA: CHARLES COATESSULAT





¿Fue esto? ¿Fue saber que ya no había nada que perder? Tal vez, ya que desde ese momento el conjunto Jenson/BAR se convirtió en el único en desafiar de verdad a Michael Schumacher y Ferrari. Jenson cargó unos 10 kg (cuatro vueltas) más de gasolina que cualquiera de sus rivales directos, y aun así calificó en un gran tercer puesto, a sólo 0,3s de Michael. Claro que tuvo que alinearse 13º, tan atrás, de hecho, que tenía bastantes posibilidades de evitar los accidentes de la primera o segunda curvas, pero permaneció optimista. En Hockenheim nunca se había calificado entre los 10 primeros, pero había puntuado en tres de sus cuatro carreras.

Mientras tanto, Fernando efectuó un intento limpio que le llevó a la tercera fila de la parrilla. Después de la falta de aliento de Silverstone, Renault esperaba que sus seis marchas se adaptarían a la perfección a Hockenheim. Tal como fue, todavía les faltó algo. En Hockenheim se va gas a fondo durante el 63% de la vuelta; y, en el tramo curvo entre las curvas 2 y 4, con velocidades punta de más de 300 km/h, el pie derecho está en la tabla durante 15 segundos.

Fernando volvió a arrancar como si los demás fueran marcha atrás. Indy estuvo muy bien, pero allí sus sensacionales pasadas por el exterior en la primera curva hicieron tantos estragos como el fabuloso sistema de arrancada de Renault. Aquí, desde la parte limpia de la pista, se precipitó entre Michael y Kimi antes de que alguien pensara siquiera en la frenada de final de recta. Kimi trató de colarse, Fernando le dio algo de espacio –un par de metros– y ganó la curva. ¡Segundo!

Por su parte, Jenson evitó el susto de su compañero en la curva 1, perdió algo de tiempo, pero pudo completar la primera vuelta sin percances en 12ª posición



'MICHAEL VENCIÓ, PERO HOY EL PODIO PERTENECÍA A LOS TRES: SCHUMI, BUTTON Y ALONSO'

(gracias al segundo motor calado del año de Olivier Panis). Y, prácticamente desde ese momento, sintió que iba sentado seguramente en el coche de mejor comportamiento que había pilotado jamás. El truco era no pecar de ambicioso en esta temprana fase, dejar que su mayor carga de combustible le hiciera ganar puestos, adelantar sólo cuando el espacio estuviera firmado y sellado.

Mientras Fernando se las tenía con Kimi Räikkönen, que le superó en la segunda vuelta, Jenson se escurría entre los pilotos que le precedían. Primero Cristiano da Matta y Christian Klien. Luego, cuando Antonio Pizzonia fue el primero en parar (junto con Alonso, en la novena vuelta), las cosas se le pusieron más cómodas. De hecho, en cuatro vueltas, con Jenson que marcó tres buenas vueltas en 1m 14s bajo, pasó de 10º a primero. Paró, por fin, en la vuelta 14, y se reincorporó quinto. Kimi estaba fuera (rotura del alerón trasero) y Michael iba primero por delante de Fernando, David Coulthard (la zaga dañada por Rubens, el alerón delantero por restos de Kimi), Juan Pablo Montoya (muy mala salida desde la primera fila) y Jenson.

Presionado, Juan Pablo empezó a parecer irregular. Su pinzas de freno traseras empezaron a calentarse –¿qué pasa este año con los frenos de Williams?– y para compensar desplazó el reparto de frenada hacia delante. Pero, añadiendo las ampollas en sus Michelins traseros, sólo era cuestión de tiempo que JPM entrara pasado en una curva, se le escapara la zaga... y dejara espacio para Jenson. Cuando se acercaba la segunda tanda de pit stops, Jenson había atrapado a Fernando y DC; y, cómo no, llevaba más gasolina a bordo. Podría dar más vueltas que ellos.

De este modo pasó a DC, y ahora, recién superado el ecuador de la carrera, con un pit stop todavía por efectuar, Fernando y Jenson estaban juntos, corriendo dura pero limpiamente, creando huecos, defendiendo a la perfección. Una vez, trazando la curva 4, la segunda horquilla de la vuelta, desde el exterior, y tomando el interior en la salida, pareció como si Jenson pudiera ganar la posición. Pero Fernando siguió a por todas, por el exterior, y mantuvo esa trazada por la curva 5, en cuarta a 260 km/h. Casi con incredulidad, Jenson dejó espacio a Fernando. Y luego, claro está, Fernando tuvo el interior en la mucho más cerrada izquierda siguiente. Fue así durante varias vueltas: Jenson presionaba, Fernando respondía, Jenson llenaba los retrovisores del Renault, Fernando

Jenson (arriba) bien podría haberse mostrado aún más impresionante si hubiera podido ocupar su tercera plaza en la parrilla y plantar cara desde allí a Schumi (recuadro).



Otra imagen de la primera vuelta (izda.): en primer término, Alonso bloquea ruedas en la segunda plaza, igual que Schumi por delante de él; más atrás Barrichello se prepara para disputarle la frenada a Coulthard... con este resultado (abajo izda.): el brasileño entra pasado y rompe su alerón contra la rueda del McLaren; Montoya, por fuera, se verá estorbado por los bigotes errantes del Ferrari; futuros compañeros en 2005, Kimi y Juan Pablo (abajo) charlan animadamente.

EL DATO: Button es el piloto con más puntos sin ganar ningún GP; con 106 puntos en 78 GP supera los 98 en 158 de Martin Brundle.





EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: PATRICK GOSLING; RECUADRO: PETER SPINNEYLAT. ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; STEVE ETHERINGTON/LAT; PETER SPINNEYLAT

permanecia impasible...

Tampoco se trató sólo de competición pura: en lugar de doblar a su compañero en la vuelta 47, Fernando entró para su último repostaje y cambio de neumáticos. Suponiendo que el Renault por delante de Jenson seguía siendo Fernando, los oficiales de pista dejaron que Jarno Trulli diera casi una vuelta entera sin una sola bandera azul; Jenson perdió tiempo. Y, cuando salía de su tercera parada, todavía un pelín por detrás de Fernando, Jenson notó que su casco se levantaba de repente, casi ahogándole, mientras aceleraba por la recta. Se imaginó que de algún modo golpeó el casco con su brazo –tal vez en el pit stop– y se aflojó la hebilla. Protegida como estaba por una solapa de velcro, no había nada que pudiera hacer al respecto. Se resignó a tratar de encasquetarse el caso en las rectas, para preservar los músculos del cuello.

El problema de Fernando era mucho mayor. En la vuelta 52, todavía por delante de Jenson, sintió de repente que el morro de su Renault se aligeraba absurdamente. Subviraba por todas partes, como si algo se hubiera roto. Llamó por radio al equipo, preguntando si el morro del coche parecía estar bien. Afirmativo. ¿Y la suspensión delantera? También afirmativo. A la postre, Jenson le superó con facilidad.

Seis endemoniadas vueltas después, al golpear un piano en pleno subviraje, Fernando sacó de debajo de su Renault lo que más tarde resultó ser un deflector perdido. Dio esas vueltas con un enorme 8% de equilibrio aerodinámico desplazado hacia atrás, y sobrevivió, todavía en el tercer puesto, todavía por delante de DC y JPM.

Cómo no, Michael venció –venció su 11ª carrera del año, sexta consecutiva– pero hoy el podio pertenecía a los tres por igual. Jenson y Fernando no sólo habían dado vida a uno de los mejores ejemplos de competición sostenida y diestra vistos en mucho tiempo; también ganaron sus propias batallas, acabando en posiciones para las que, en teoría, parecían no tener permiso.

#12 Cajón de sastre

Schumi considera que fue difícil, Kimi echa humo y Juan Pablo explica qué salió mal. Por Maurice Hamilton







Schumi (izda.) lleva 13 temporadas haciendo esto, y todavía parece como si fuera la primera vez; así acabó la carrera de Kimi (arriba); Webber adelanta a Trulli (abajo).

FOTO GRANDE: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; REDUARDOS: STEVE ETHERINGTON/LAT; GETTY IMAGES

Victoria difícil. ¿Ah, sí?

Michael Schumacher no suda, ni siquiera estando resfriado ni tras pasar una hora y 24 minutos compitiendo –bueno, pilotando deprisa– bajo un sol abrasador. Pero al parecer la victoria no fue el paseo que su porte sugería.

"Fue dura", afirmó Schumi, entre estornudos. "Kimi [Räikkönen] fue una gran amenaza. Vale, abandonó pronto, pero estaba pegado a mí y era rápido. Estaba preocupado porque no quería dejar ningún hueco y Jenson [Button] no estaba muy lejos en la última fase. Pude mantener la diferencia pero no había manera de ampliarla".

A Kimi le cortan las alas

De dos coches en la segunda fila a un cuarto puesto y un montón de chatarra: eso fue todo cuanto sacó un renaciente equipo McLaren de una carrera que produjo más dudas que resultados sólidos.

Kimi estaba listo para plasmar el potencial del MP4-19B hasta que rompió un elemento del alerón trasero justo antes de la frenada de la primera curva, a 270 km/h. Räikkönen fue un pasajero mientras el McLaren se salía contra la barrera de neumáticos.

"No cabe duda de que hoy teníamos posibilidades de ganar", dijo Räikkönen. "Era más rápido que Michael después de mi primer pit stop y sólo necesitaba unas vueltas más para preparar un verdadero ataque".

McLaren atribuyó la rotura a un error de fabricación y no a un problema de diseño. Pero un rival se preguntó en voz alta si no sería que McLaren había dejado a propósito que el elemento se flexionara a gran velocidad, un truco que hay que reconocer que no es nuevo en F1.

David acaba pese a todo

La preocupación por el rendimiento inconsistente de su MP4-19B no ayudó a la digestión de David Coulthard mientras comía un plato de pasta tras la carrera. "Esperaba sobreviraje, pero tuve subviraje. La curva de entrada al estadio era fácil durante los entrenamientos, pero no fue así en carrera".

Para colmo, su difusor resultó dañado cuando Barrichello le embistió en la horquilla en la primera vuelta. Luego, por añadidura, rompió un deflector del alerón delantero con restos del accidente de su compañero.

No hacían falta alforjas

BMW-Williams sumó un punto más que McLaren, pero no fue un consuelo después de que Juan Pablo Montoya colocara su FW26 en la primera fila, sólo por segunda vez esta temporada.

"Qué salida más mala tuve", dijo Montoya. "El embrague no mordió lo bastante pronto y luego me patinaron tanto las ruedas que el coche ni se movía de sitio".

De hecho, se fue para atrás en cuanto a posición en pista, perdiendo cinco plazas de golpe. Contraatacó, pero "el coche era muy difícil de pilotar porque se iba de morro y era caprichoso. Eso me impidió atrapar y plantar cara a Coulthard". Además, a sus gomas les salieron ampollas.

Pizzonia puntúa y poco más

Después de un año sin correr, Antonio Pizzonia acabó séptimo para Williams. Mostró una buena velocidad en los libres y la precalificación, pero todo se malogró en la calificación misma, cuando un cambio en el coche, y un enfoque demasiado conservador, le colocaron 10º en la parrilla.

"El tráfico me estorbó y me costó mucho tiempo en los dos primeros relevos", dijo. "Cuando rodaba solo, marqué tiempos rápidos [a 0,14s de Montoya]. En general, estoy contento con los dos puntos".

Como gato panza arriba

Mark Webber pasó de 11º a sexto en una azarosa carrera, repleta de luchas rueda con rueda.

"¡Extraordinario!", dijo Mark. "El equilibrio era genial y es evidente que nuestro nuevo paquete fue de fábula. Tuve buenas batallas y la estrategia fue perfecta. Acabar sexto por delante de un Williams, un Renault y un BAR, todos ellos por delante de mí en parrilla, fue magnífico para el equipo".

TAGHeuer
Te ofrece...

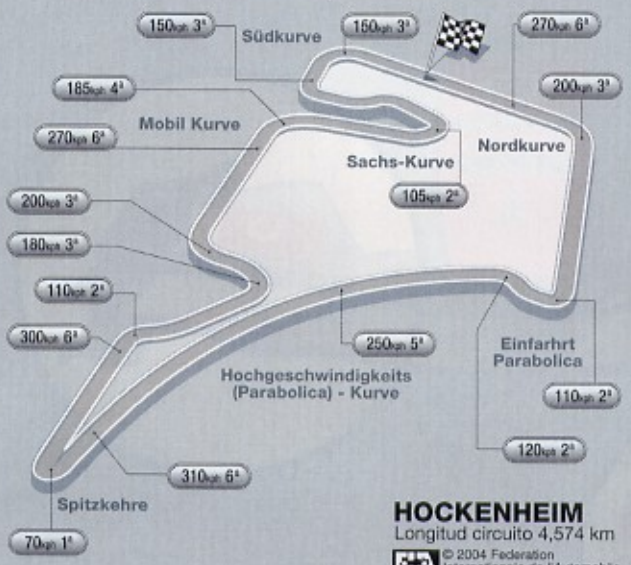
Todos los datos Hockenheim

Tiempo Cálido y soleado 26-29° **Temperatura asfalto** 45° **Vueltas** 66 **Distancia** 301,884 km **Espectadores** 101.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Michael Schumacher**	1m 13,306s	10
2	**Juan Pablo Montoya**	1m 13,668s	11
3	**Kimi Räikkönen**	1m 13,690s	11
4	**David Coulthard**	1m 13,821s	10
5	**Fernando Alonso**	1m 13,874s	9
6	**Jarno Trulli**	1m 14,134s	10
7	**Rubens Barrichello**	1m 14,278s	1
8	**Takuma Sato**	1m 14,287s	10
9	**Olivier Panis**	1m 14,368s*	11
10	**Antonio Pizzonia**	1m 14,556s	9
11	**Mark Webber**	1m 14,802s	12
12	**Christian Klien**	1m 15,011s	13
13	**Jenson Button**	1m 13,674s**	14
14	**Giancarlo Fisichella**	1m 15,395s	21
15	**Cristiano da Matta**	1m 15,454s	10
16	**Felipe Massa**	1m 15,616s	23
17	**Giorgio Pantano**	1m 16,192s	12
18	**Nick Heidfeld**	1m 16,310s	18
19	**Gianmaria Bruni**	1m 18,055s	16
20	**Zsolt Baumgartner**	1m 18,400s	15

** salió desde el pit lane ** penalización motor*



HOCKENHEIM
Longitud circuito 4,574 km

© 2004 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Panis cala y sale del pit lane. Montoya sale mal y Alonso salta de quinto a segundo. Barrichello embiste a DC en la horquilla. Schumi líder, seguido de Alonso, Räikkönen, Trulli, Coulthard y Webber. Barrichello para a cambiar el morro
VUELTA 9 Alonso inicia los pit stops
VUELTA 10 Schumi para cuando le sacaba 3,3s a Räikkönen
VUELTA 11 Räikkönen para, Button líder
VUELTA 14 Accidente de Kimi. Button para y sale quinto. Schumi líder
VUELTA 28 Segunda parada de Schumi cuando le sacaba 12,5s a Alonso
VUELTA 29 Alonso para. Button líder
VUELTA 34 Button para y sale tercero; Schumi líder seguido de Alonso a 13,4s
VUELTA 37 Alonso y Button luchan rueda con rueda. Alonso sigue por delante
VUELTA 47 Última parada de Schumi y Alonso. Button líder
VUELTA 50 Button para, sale detrás de Alonso y le ataca de inmediato
VUELTA 52 Button adelanta a Alonso
VUELTA 66 Schumi cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Kimi Räikkönen
1m 13,780s en la vuelta 10 (223,182 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Giancarlo Fisichella 340,5 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Gianmaria Bruni 321,8 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Olivier Panis 19,895s
PIT STOP MÁS LENTO
Gianmaria Bruni 1m 14,061s

¿Lo sabías?

Hockenheim tiene 19.000 habitantes. En 1932 se disputó la primera prueba, de motos, en un circuito sin asfaltar. El óvalo alargado se construyó en 1938, y la sección del estadio se añadió en 1966, llegando a 6,789 km. En 2002 se estrenó el trazado actual.

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 23m 54,848s	1
2	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+8,388s	12
3	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+16,351s	2
4	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+19,231s	5
5	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+23,055s	7
6	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+41,108s	6
7	**Antonio Pizzonia** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+41,956s	8
8	**Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin)	+46,842s	9
9	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1m 07,102s	13
10	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+1m 08,578s	10
11	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	+1m 10,258s	4
12	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+1m 13,252s	20
13	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	15
14	**Olivier Panis** Toyota TF104B (Michelin)	+1 vuelta	19
15	**Giorgio Pantano** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+3 vueltas	14
16	**Zsolt Baumgartner** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 vueltas	17
17	**Gianmaria Bruni** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 vueltas	18

NO CLASIFICADOS

Nick Heidfeld Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	comportamiento – 42 vueltas	16
Cristiano da Matta Toyota TF104B (Michelin)	pinchazo/trompo – 38 vueltas	11
Kimi Räikkönen McLaren MP4-19B (Michelin)	alerón/accidente – 13 vueltas	3

MAPA: ALAN GELDROZ

Resultados hasta la fecha

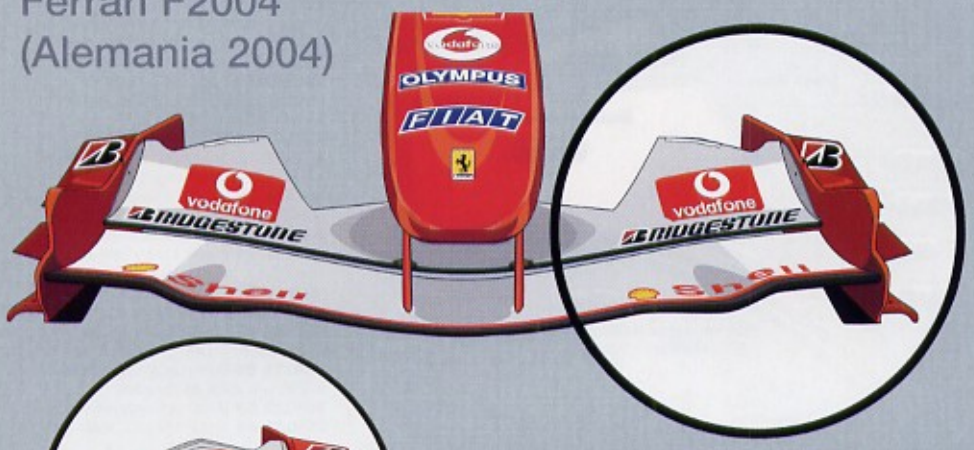
Piloto	Australia	Malasia	Bahrein	San Marino	España	Mónaco	Europa	Canadá	EE.UU.	Francia	Gran Bretaña	Alemania	Hungría	Bélgica	Italia	China	Japón	Brasil
Michael Schumacher	1	1	1	1	1	R	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	4	2	6	2	3	2	2	2	3	3	12	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	5	2	13	3	R	4	8	DC	DC	8	5	5	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	4	R	7	7	6	10	R	DC	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marc Gené	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	12	-	-	-	-	-	-	-
Antonio Pizzonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	8	6	R	12	10	R	R	6	7	6	7	4	-	-	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	R	R	R	8	11	R	R	5	6	7	2	R	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	7	5	4	5	3	1	4	R	4	4	R	11	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	7	6	4	4	R	5	R	R	2	10	3	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	6	3	3	2	8	2	3	3	R	5	4	2	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	9	15	5	15	5	R	R	R	3	R	11	8	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	10	11	11	9	7	R	6	4	9	12	6	9	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	R	8	12	10	9	5	9	R	R	13	9	13	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	8	13	12	R	7	R	R	9	8	6	-	-	-	-	-	-
Christian Klien	11	10	14	14	R	R	12	9	R	11	14	10	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	12	9	10	R	13	6	R	DC	R	14	13	R	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	13	12	9	11	R	8	11	DC	5	15	R	14	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	R	15	R	R	7	10	8	R	16	15	R	-	-	-	-	-	-
Giorgio Pantano	14	13	16	R	R	R	13	-	R	17	R	15	-	-	-	-	-	-
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	R	14	17	R	R	R	14	R	R	18	16	17	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	R	16	R	16	R	9	15	10	8	R	R	16	-	-	-	-	-	-

CLAVE: R Retirado/NS No salido/DC Descalificado

El Toyota de Gascoyne, y más...

Retoques en Ferrari; astucias en Williams y BAR; remodelación en Toyota. Por S. Samson. Ilustraciones de Patricia Soler

Ferrari F2004 (Alemania 2004)





Ferrari F2004 (Australia 2004)

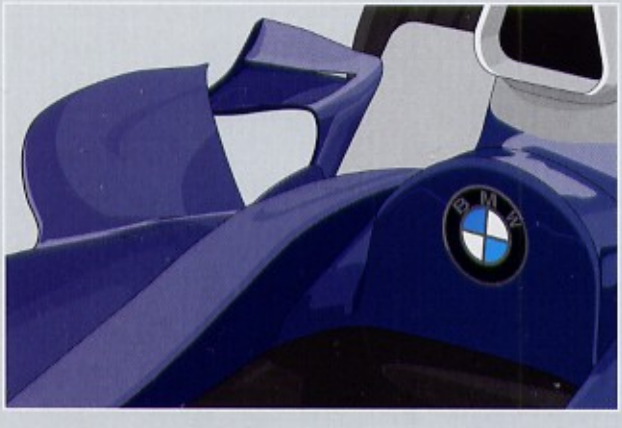
El alerón delantero de Melbourne es mucho menos extremo que el diseño de Hockenheim, que fue perfilado para contribuir a neutralizar la tendencia al subviraje del coche.

◀ Un alerón para volar

Para ayudar a remediar el subviraje potencial de sus coches en Hockenheim, Ferrari montó este agresivo alerón delantero con su todavía característica forma (véase también el pequeño flap Gurney en su borde de fuga). Parece que funcionó. El ritmo de Michael en carrera fue impresionante, aunque los ingenieros de Bridgestone afirman que no tuvo que apretar muy duro.

Según Ross Brawn, es poco probable que veamos más cambios importantes en 2004, aparte del paquete necesario para Monza, claro. "Ahora todos los esfuerzos se dirigirán al proyecto de la próxima temporada", dice. "No hay razón para proseguir el desarrollo del paquete actual, a no ser que esto pudiera ser útil para 2005". Malas noticias para Renault y BAR, que todavía no pueden hacer otro tanto.

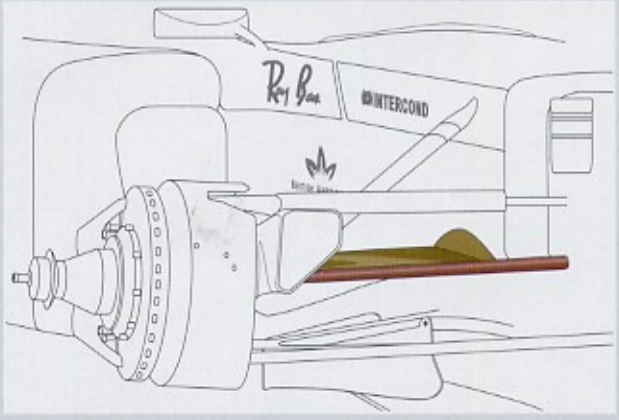
'AHORA TODOS LOS ESFUERZOS DE FERRARI IRÁN AL PROYECTO DEL PRÓXIMO AÑO'
ROSS BRAWN



▲ Chimeneas cerradas en Williams

Williams mejoró su rendimiento en Alemania. El coche pareció más competitivo y pudo acabar quinto, aunque Montoya tuvo sus problemas. El FW26 seguía usando su nuevo paquete aerodinámico (véase página 76) y esta vista muestra la forma poco común de la chimenea. Además, el equipo corrió con las chimeneas cerradas, lo que demuestra que tienen una doble función: no sólo se usan como salidas de aire caliente, sino también como condicionadores de flujo.

El nuevo paquete aerodinámico de Williams se inspiró en Ferrari y Renault; las chimeneas cerradas en Alemania delatan la función aerodinámica de estos apéndices.



▲ La FIA pone freno a BAR

En Hockenheim, BAR usó un mecanismo de transferencia de par en la parte delantera (véase página 16). El sistema es el desarrollo de una idea probada por Benetton en 1998; contribuye a compensar el 'par' desigual generado por las ruedas delanteras en frenada en curva, transmitiéndolo de la rueda cargada exterior a la más ligera interior. El viernes por la noche la FIA prohibió el sistema, contrario al reglamento técnico, dijeron. BAR se propone apelar contra la decisión.

El mecanismo de transferencia de par en la parte delantera (FTT por sus siglas en inglés) contribuye a retrasar si no eliminar el bloqueo de la rueda interior en frenada.





El perfil más ceñido y curvado del capó motor (izda.) está diseñado para mejorar el flujo de aire; las aletas del nuevo coche también están mucho más bajas; el apéndice modificado en el pontón (extremo izda.) tiene un montante y un plano horizontal curvos. Normalmente el montante es un elemento vertical.

Toyota TF104 (presentación 2004)



Toyota TF104B (Alemania 2004)



▲ Toyota inicia el Plan B

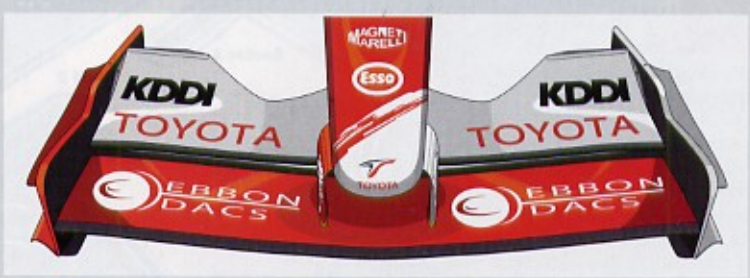
El nuevo Toyota debutó en Hockenheim. El chasis se terminó a tiempo para un ensayo preliminar de cuatro días en Jerez, pero sin la carrocería acabada. El coche también montaba una nueva evolución de motor. Desde fuera, el TF104B presenta bastantes componentes modificados.

Capó motor: En la parte trasera, la forma de botella de Coca-Cola (superior dcha.) es mucho más estrecha, lo que debería ayudar al flujo de aire sobre el coche. Las chimeneas de escape no son tan altas como llegaron a ser, y ahora están colocadas más hacia el centro del coche.

Pontones: El TF104B utiliza chimeneas de escape de aire caliente con un nuevo apéndice de una pieza (superior izda.). La aleta en el pontón es más larga y más baja: nótese la posición del logo Panasonic, modificada a raíz de este cambio.

Alerón delantero: Ahora los pilares son arqueados en lugar de rectos, y más cortos porque el plano inferior está colocado un poco más alto. Por último, las aletas sencillas en las derivas laterales son mucho más gruesas, con perfil de ala, algo único en 2004.

El alerón delantero del TF104B está colocado más alto y presenta pilares arqueados más cortos; el nuevo monocasco no sólo tiene un centro de gravedad más bajo, sino que también es más ligero.



Mejoras internas: Reducción de peso y centro de gravedad más bajo. Una revisión tan sustancial exigió la rehomologación de la FIA.

Después de la carrera, el director técnico Mike Gascoyne era optimista acerca del rendimiento del TF104B, aunque el coche no brilló en Hockenheim.

"Al coche no le pasa nada", dijo. "Si los ensayos en el túnel de viento se llevan a cabo como es debido, y se lo hace funcionar con el nivel adecuado de precisión, entonces lo que tienes en el túnel es lo que tienes en la pista".

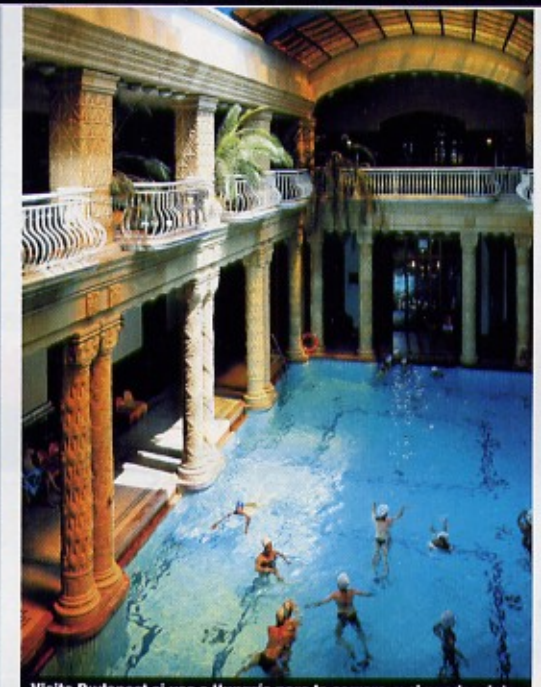
Panis y Da Matta fueron noveno y 15º en calificación. El francés caló en parrilla y su compañero se salió por un pinchazo.

#13 Duro, cálido y resbaladizo

El año pasado Schumi salió escaldado de Hungría, así que tal vez nos depare un resultado no tan previsible en 2004

Así corrieron

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



Visita Budapest si vas a Hungría para la carrera, y si puedes date el gustazo de alojarte aquí, en el Hotel Gillert, un triunfo del Art Nouveau, construido en 1918, que tiene vistas al río Danubio.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **Fernando Alonso**
Renault R23 1h 39m 01,460s (185,810 km/h)
2 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D +16,768s
3 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +34,537s
4 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +35,620s
5 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17D +56,535s
6 **Mark Webber**
Jaguar R4 +1m 12,643s
7 **Jarno Trulli**
Renault R23 +1 vuelta
8 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +1 vuelta

Ocho primeros parrilla

1 **Fernando Alonso**
Renault R23 1m 21,688s
2 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +0,256s
3 **Mark Webber**
Jaguar R4 +0,339s
4 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,492s
5 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +0,492s
6 **Jarno Trulli**
Renault R23 +0,922s
7 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D +1,054s
8 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +1,067s

Fastest lap
Juan Pablo Montoya
Williams-BMW FW25
1m 22,095s (192,114 km/h)

Horarios
Entrenamientos libres
11.00-12.00 viernes 13 agosto
14.00-15.00 viernes 13 agosto
9.00-9.45 sábado 14 agosto
10.15-11.00 sábado 14 agosto
Precalificaciones
13.00 sábado 14 de agosto
Calificaciones
14.00 sábado 14 de agosto
Carrera
14.00 domingo 15 de agosto
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?
Información circuito
www.hungaroinfo.com/formel1
Tel.: 00 36 28 444 444

Según el piloto



Zsolt Baumgartner
"Por supuesto, el Hungaroring es muy especial para mí, porque soy húngaro y porque allí debuté en F1 el año pasado con Jordan. El circuito fue modificado para la carrera del año pasado para aumentar los adelantamientos en la primera curva. Sin duda, fue una mejora. La pista siempre está un poco sucia porque no se usa mucho, y esto causa problemas a los pilotos, sobre todo el viernes. Eso también hace que sea muy resbaladiza fuera de la trazada. Pero me gusta el circuito porque es muy técnico. Lo mejor es la cuarta curva, una izquierda muy rápida y ciega. También me gustan las enlazadas después de la chicane: allí hace falta un buen ritmo. Cuando lo haces bien es fenomenal".



HUNGARORING
Número de vueltas 70
Longitud circuito 4,381 km
Distancia de carrera 306,663 km



De 16º a cuarto en 1992: como Nigel, Mika demostró que la obstinación da sus frutos en el Hungaroring.

GETTY IMAGES, ARCHIVO LAT

RINCÓN HISTÓRICO

Cómo ganar en el Hungaroring

Consejo: calificarse superbien, a no ser que uno sea un héroe como Mansell, claro

Como Mónaco, el Hungaroring tiene fama de ser uno de los circuitos en los que resulta crucial una buena posición en parrilla, especialmente si se aspira a ganar.

Es cierto que nueve de los 18 vencedores hasta ahora han triunfado desde la pole, incluidos los tres últimos: Fernando Alonso (2003), Rubens Barrichello (2002) y Michael Schumacher (2001). Y ocho de los otros nueve ganadores partieron o segundo (tres veces) o tercero (cinco veces), así que la parrilla parece realmente esencial aquí.

Pero el otro vencedor, Nigel Mansell, en 1989, es la excepción que confirma la regla, y sus atrevidas acciones para llevar su Ferrari de 12º a primero han sido bien documentadas; y su coche distaba mucho de ser el mejor del pelotón. Pero aparte de Mansell ha habido otras remontadas impresionantes en Hungría. El sexto lugar de Martin Brundle tras salir 16º en la primera edición (1986) fue debido en gran parte a las bajas, pero el mismo año que ganó Mansell, Eddie Cheever y Nelson Piquet le siguieron los pasos.

Cheever (Arrows) y Piquet (Lotus) sólo se calificaron 16º y 17º en parrilla, pero remontaron hasta las dos últimas plazas en los puntos. Se mantuvieron en la misma vuelta del líder, y Cheever recibió el banderazo a un segundo escaso del McLaren del cuarto clasificado, Alain Prost.

Tres años después Mika Häkkinen lo hizo mejor todavía que Cheever, llevando su Lotus de 16º a cuarto. Le ayudó un accidente en la primera vuelta que eliminó a cuatro de los que le precedían: Thierry Boutsen, Erik Comas, Johnny Herbert y Gabriele Tarquini, y se deshizo de Aguri Suzuki y Bertrand Gachot con facilidad.

El accidente de Michael Schumacher con Martin Brundle hizo ganar otro puesto a Mika, y Brundle, con problemas de cambio, también sucumbió a Häkkinen. Y aún hubo más: Mika trataba de birlarle el tercer puesto a Gerhard Berger cuando hizo un trompo; se recuperó y acabó a sólo cuatro segundos de Berger.

Stewart Williams

'NIGEL MANSELL LLEVÓ SU FERRARI DE 12º A PRIMERO; Y SU COCHE DISTABA MUCHO DE SER EL MEJOR'

BOLA DE CRISTAL

Ferrari, más rojo que nunca

El resultado del año pasado fue un bochorno para Schumi



La primera victoria para Fernando Alonso.

Aquí, a Ferrari no le hará falta que se lo recuerden, todo se torció en 2003. Michael Schumacher acabó octavo, y doblado. ¿Quién lo habría creído? Desde luego no el vencedor, Fernando Alonso, mientras se despachaba el Ferrari de camino a su primera victoria.

¿Tendremos más de lo mismo 12 meses después? Dada la superioridad de Ferrari en todo tipo de circuitos y la determinación de Bridgestone a hacerlo bien este año, hay que decir que un susto de proporciones tan embarazosas es poco probable. Y sin embargo…

El Hungaroring es un lugar extraño; 4,381 km de inconsistencia debido a las finas partículas de polvo que se arremolinan continuamente por esta revirada pista a 20 km al este de Budapest. Unos centímetros fuera de la trazada ya no hay agarre. Pero yendo por el carril, si la temperatura del asfalto supera los 50ºC, como es habitual, entonces el lugar es 'mermelada de goma', como decía un técnico de neumáticos.

Adelantar es una pesadilla. Peor aún, los doblados son un estorbo continuo, ya que se muestran reacios a pisar las virutas y pasarse la vuelta siguiente como si pilotaran sobre hielo.

Es un trabajo duro y físico. El número de vueltas se habrá reducido de 77 a 70 gracias a los cambios al principio y al final de la vuelta, pero aún exige esfuerzo debido a la elevada carga aerodinámica (mayor, incluso, que Mónaco) y los constantes cambios de dirección por las curvas lentas y medias.

Además, los grandes alerones delanteros pueden perjudicar el flujo hacia los radiadores, y el tráfico aumentará aún más las temperaturas; un factor crítico en una pista que produce cargas térmicas extremas y sólo tiene una recta no muy larga para estimular la refrigeración.

Que no quepa duda, la norma de un solo motor se pondrá a prueba al máximo en el Hungaroring. Y si se trata de fiabilidad, será en beneficio de Ferrari.

Pero eso es lo que dijimos en 2003.

Maurice Hamilton

#14 Spa: no hay otro igual

El calendario del año pasado fue mucho más pobre por la exclusión de Spa; los coches de 2004 deslumbrarán allí

Así corrieron

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



A los belgas les gustan las obras de arte florales, y cada dos años adornan la Grand Place de Bruselas con 700.000 begonias. Además, este año casi va a coincidir (13-15 de agosto) con el GP.

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2002 1h 21m 20,634s (225,970 km/h)
2 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2002 +1,977s
3 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24 +18,445s
4 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17 +19,358s
5 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24 +56,440s
6 **Eddie Irvine**
Jaguar R3 +1m 17,370s
7 **Mika Salo**
Toyota TF102 +1m 17,809s
8 **Jacques Villeneuve**
BAR-Honda 004 +1m 19,855s

Ocho primeros parrilla

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2002 1m 43,726s (241,663 km/h)
2 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17 +0,424s
3 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2002 + 0,609s
4 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24 +0,622s
5 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24 +0,908s
6 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17 +1,033s
7 **Jarno Trulli**
Renault R202 +1,660s
8 **Eddie Irvine**
Jaguar R3 +2,139s

Vuelta rápida
Michael Schumacher
Ferrari F2002 1m 47,176s (233,884 km/h)

Horarios
Entrenamientos libres
11.00-12.00 viernes 27 agosto
14.00-15.00 viernes 27 agosto
9.00-9.45 sábado 28 agosto
10.15-11.00 sábado 28 agosto
Precalificaciones
13.00 sábado 28 de agosto
Calificaciones
14.00 sábado 28 de agosto
Carrera
14.00 domingo 29 de agosto
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?
Información circuito
www.spa-francorchamps.be
Tel.: 00 32 87 27 51 38

Según el piloto



Anthony Davidson

"Correr en Spa con un Minardi en 2002 fue extraordinario. Este año con mi BAR será alucinante. Eau Rouge es abrumadora, como tener una pared delante de ti. Notas las fuerzas G comprimiendo tu columna, y luego el efecto contrario al girar a la izquierda por la cima de la colina: tu cuerpo casi flota sobre el asiento. Pero el pedal, a fondo. Hay que pilotar con la punta de los dedos, ser tan suave como sea posible para llevar la mayor velocidad en la recta. Pouhon es impresionante, una de las curvas más emocionantes en F1. Se nota mucha velocidad porque es en bajada. Este año han cambiado la chicane Bus Stop. Era una izquierda-derecha normal. Ahora la izquierda es como una pequeña horquilla y debería contribuir a los adelantamientos".



SPA-FRANCORCHAMPS
Número de vueltas 44
Longitud circuito 6,973 km
Distancia de carrera 306,812 km



Jacky Ickx fue tercero en Spa en 1968 con su Ferrari 312, en su primer intento.

ARCHIVO LAT; D.M. MASON/GETTY IMAGES; GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

Tribulaciones de los belgas en Bélgica

Spa será un gran circuito, pero no ha estimulado una serie de grandes pilotos belgas

Durante un tiempo pareció que el GP de Bélgica de 2002 –el 49º– sería el último. Sólo Francia, Alemania, Italia, Gran Bretaña y Mónaco han organizado más carreras de F1; con todo, las hazañas de los pilotos belgas no han pegado fuego ni a la F1 ni al GP de Bélgica.

Hasta la fecha sólo 21 han tratado de calificarse para un GP, incluido el italiano de nacimiento Lucien Bianchi, que corrió como belga. De ellos, dos (Bernard de Dryver y Alain de Changy) no lograron calificarse en su único intento, y otros dos (André Milhoux y Christian Goethals) sí que lo hicieron, pero no fue en casa.

El más famoso de los otros 17 ha de ser Jacky Ickx, vencedor de ocho GP. Sin embargo, ninguna de esas victorias fue en casa, aunque es uno de los tres belgas que ha subido al podio en Bélgica.

El solitario tercer lugar de Ickx en Bélgica llegó en su primer intento, en Spa 68 (su quinto gran premio). Su Ferrari acabó por detrás de Bruce McLaren y Pedro Rodriguez, y dos carreras después ganó en Francia. Pero en otros siete intentos no pudo pasar de un octavo puesto en 1970, de nuevo con Ferrari.

Olivier Gendebien fue tercero en Spa 60 con un Cooper-Climax, un GP marcado por los graves accidentes en los entrenamientos de Stirling Moss y Mike Taylor, y la muerte en carrera de Chris Bristow y Alan Stacey.

Pero lo más cerca que estuvo un belga de ganar en casa fue en 1956, cuando Paul Frère acabó su carrera en F1 con su mejor resultado: segundo por detrás de Peter Collins.

¿Y el belga que ha disputado más grandes premios, Thierry Boutsen? De los 163 que inició, 11 fueron en Bélgica. Abandonó siete veces y su mejor resultado fue un cuarto en Spa en 1989, aunque en 1988 fue tercero en ese mismo circuito con Benetton, pero le descalificaron por irregularidades en el combustible. Y no sólo debutó en F1 en Bélgica en 1983, con Arrows, también disputó su último GP en casa, 10 años más tarde, con Jordan.

Stewart Williams

'JACKY ICKX ES UNO DE LOS TRES BELGAS QUE HA SUBIDO AL PODIO EN EL GRAN PREMIO DE BÉLGICA'

BOLA DE CRISTAL

De vuelta al mejor circuito

Un gran circuito siempre le va bien a un gran piloto...



Schumi camino a la victoria en Spa en 2002.

La última vez que fuimos a Spa-Francorchamps, en 2002, Michael Schumacher había ganado ocho carreras y se esperaba que barriera con ésta. El campeón fue casi medio segundo por vuelta más rápido que los demás y no tuvo que hacer uso de toda su cuota de neumáticos para el antiguo sistema de calificación. Luego fue líder de punta a punta en el que fue el sexto doblete de Ferrari esa temporada. ¿Les suena?

La F1 habrá faltado a este circuito glorioso un año de más, pero seguramente el guión seguirá igual. Y también, por fortuna, el aura y el desafío de Spa, el circuito más largo en uso. Ha habido cambios en la difícil chicane Bus Stop, pero no desmerecerán el carácter veloz y abierto del trazado rutero por las Ardenas.

No obstante, en los entrenamientos será preocupante cómo administrar una vuelta de casi siete kilómetros en esta época de un solo motor por fin de semana. En 2002, seis de los nueve abandonos fueron por rotura de motor, muy en particular el Mercedes de Kimi Räikkönen (que ya entonces partió en primera fila) y los Renault de Jarno Trulli y Jenson Button.

Habrá que calcular cuidadosamente la cantidad de trabajo en los libres, porque uno no querrá mandar a su hombre a la pista para dar otra vuelta de siete kilómetros con el gas a fondo durante el 60% de la misma si no es absolutamente necesario. Más que ningún otro sitio, Spa les vendrá bien a equipos como BAR-Honda y Toyota, con probadores capaces y sus motores sin problemas de kilometraje.

Spa es un verdadero placer para pilotos y espectadores. La superficie lisa no castiga los neumáticos, aunque ofrece un elevado agarre y exige una construcción rígida para lidiar con curvas como Pouhon y Blanchimont, dos izquierdas rapidísimas.

Por suerte para los equipos, habrá una pausa de dos semanas entre Spa y la siguiente carrera; tiempo suficiente para reparar coches tocados en la inevitable colisión en la primera curva, o los que hayan sufrido un despiste a alta velocidad.

Maurice Hamilton

Querido Fisi:
Vaya, vaya, de modo que vuelves con los chicos de Briatore, ¿eh? Desde la banda tengo que decir que dicha maniobra parece un poquito rara, sobre todo cuando tras dejar a Flavio al final de 2001 te pasaste dos años de trabajos forzados con Eddie.

De todas formas, al menos la brigada amarilla consiguió ofrecerte la espectacular victoria en esa carrera plagada de bajas en Interlagos, aunque una brisa repentina hizo que se les cayeran los lapiceros a los cronometradores de la FIA y nos obligara a esperar una semana antes de que ordenaran sus blocs de notas y convencieran al mundo de que el mudito del Ártico con la Flecha Plateada de Ron no había recibido el banderazo antes que tú.

Tendrás que perdonarme, querido Fisi, pero está claro que me he hecho un pequeño lío con el guión del campeonato del mundo de 2004. Ahí estabas al principio del año, poniéndote cómodo *chez* Sauber, yendo y viniendo alegremente de los Alpes. El jefazo suizo y sus chicos te ofrecieron como cabía esperar su muy competente variación de un Ferrari de 2003 y, a fuerza de no parar más que lo estrictamente necesario, empezaste a devorar puntos con muy buenos resultados.

De lo que no me había dado cuenta es de que podías marcharte sin penalización al final de tu primer año con Sauber si te llegaba una oferta de Ferrari, McLaren o Williams. Evidentemente, dudo que lo de Maranello resultara: está claro que el omnicompetente Schumi no va a parar hasta haberse hecho con 356 carreras y 19 títulos mundiales, de modo que eso bloquea ese puesto de número uno durante al menos los próximos 15 años. En cuanto al papel de número dos, haciendo de escudero de Schumi en la Guerra de los Mundos de la F1, parece atraer tanto como ser el chófer de Tony Blair (has de conducir despacio todo el rato mientras te dan órdenes sin parar). Una perspectiva no muy atrayente.

No, todavía no, Fisi. Aléjate de ese letrero Renault. Recuerda: tendrías que seguir cantando a la tirolesa.



WORLD RACING IMAGES

Claro que las posibilidades en McLaren y Williams no estaban tan definidas, aunque ambos equipos empezaron el año sumidos en el caos. Williams había conseguido enfadarse con sus dos pilotos, y la intervención de Ron para birlarles al colombiano de oro para 2005 tuvo el beneficio tangencial de poner nervioso a David Coulthard. Por tanto, ambos equipos se vieron aún más desestabilizados incluso antes del inicio de 2004. Cómo no, esto dio a Michael (Schumacher, no Sam) tal ventaja psicológica que ni siquiera ha tenido que esforzarse mientras su control de crucero le lleva hacia su séptimo título, el aire acondicionado encendido, Wagner en el cargador de CD, y el codo apoyado en la ventanilla de su limusina F2004.

Tengo entendido que soñabas con San Francisco de Grove, pero las complejidades del eje Briatore/Webber/Trulli/ Toyota –y siento que me viene otro de esos dolores de cabeza– se combinaron para asegurar que nuestro querido Frank sólo pudiera concretar uno u otro de vosotros para 2005 sin recortar excesivamente el margen de beneficios de Flavio. Pero lo que no acabo de entender es cómo te has subido a bordo del Renault express sin fichar por la empresa de representación FB Management de Briatore. O por qué Renault decidió poner fuera de juego al pobre Jarno –perdón, no *renovar* su contrato– después de que ejecutara tal vez la mejor carrera de la temporada para ganar en Mónaco, en un día en que tanto Fernando como Michael acabaron estampados contra el decorado.

En mi humilde opinión se armó demasiado alboroto y demasiado públicamente por el hecho de que Jarno no aguantara a Barrichello en la última vuelta del GP de Francia. Comparado con su éxito en las calles del Principado, fue un desliz menor, pero supongo que para entonces los tambores de la jungla ya tocaban el mensaje de que Jarno debería dejar sus guantes en la mesa y tener la amabilidad de marcharse.

Francamente, Giancarlo, todo esto de los traspasos de pilotos me parece totalmente incomprensible. Esperemos tan sólo que tu segunda carrera en Renault sea considerablemente más exitosa que la primera. Sería una lástima que dentro de 12 meses te quedaras lanzando miradas de envidia al box Williams. O al box Sauber, si vamos a eso.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

'Lo que no acabo de entender es cómo te has subido al Renault express sin fichar por la empresa FB Management de Briatore'