

F1

100%
FORMULA 1

RACING

JULIO 2003 - N°53 - 4,5 €

ALONSO A TOPE ASÍ SE PREPARA UN CAMPEÓN



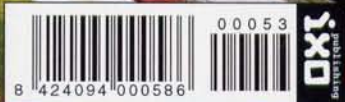
EXCLUSIVA
YA ESTÁ AQUÍ
EL FORMIDABLE
McLAREN MP4-18A

El monoplaza de F1
más revolucionario de la
historia, descrito en detalle

PERFIL
EL ASCENSO DE
MARK WEBBER

Jaguar apuesta por otra
estrella de la F1 en ciernes

¿CUÁL ES EL MEJOR EQUIPO MICHELIN?
McLAREN, RENAULT o WILLIAMS
LOS TRES GRANDES DE MICHELIN QUIEREN VENCER A FERRARI



Contenido

Julio 2003

> Secciones

8 Parade

La F1 puede explicarse en imágenes

14 Joan Villadelprat

Un comentarista de excepción de la F1

16 Javier del Arco

¿Alguien me puede decir cómo van?

EN PORTADA

18 Pitpass

¡Exclusiva! Los secretos del McLaren MP4-18A

24 Correo

Nuestros lectores opinan sobre la F1

92 Previo GP

Tenemos tres: Canadá, Europa y Francia

98 Bandera negra: Patrick Head

'Mr. Paddock' lee la cartilla al Team Willy

> Artículos

EN PORTADA

26 Así se prepara un campeón

Explicamos el régimen de entrenamiento de Fernando Alonso para competir en F1.

EN PORTADA

30 Los tres grandes de Michelin

¿McLaren, Renault o Williams? Los expertos de F1 Racing se enfrentan en busca del mejor.

EN PORTADA

38 El Renault R23 en pedazos

¡Exclusiva! El monoplaza de Fernando Alonso desarmado, fotografiado y explicado para ti.

EN PORTADA

46 Webber: el supermán de Jaguar

En manos de Mark Webber, sólo hay un camino para Jaguar: ¡arriba, arriba, y fuera!

52 ¿De qué va el GPWC?

¿Confuso por el futuro de la F1? ¿Habrán un certamen disidente? Despejamos tus dudas.

58 Ingenieros de pista

Las nuevas normas han variado el trabajo de los tipos que han de hacer correr los F1.

64 Y Surtees encontró a Rossi

Una leyenda, Surtees; una leyenda en ciernes, Rossi. Les hicimos hablar de coches... y motos.

68 Al habla con Jim Clark

Hay pocas exclusivas así: una entrevista con Jim Clark nunca antes publicada. En serio.

75 GPs de Austria y Mónaco

La lucha por el título empieza a animarse. Y Alonso vuelve a ser tercero del campeonato.



26 Así se prepara Fernando Alonso

Está en forma, no cabe duda alguna al respecto. Veamos qué hace Alonso para mantenerse a tono.



Fotografías Portada: Lorenzo Bellanca/LAT; Steven Tee/LAT; RV Racing Press
Fotografías Contenido: Andy Earl; Darren Hoar; RV Racing Press; Clive Rose/Getty Images; Neale Hayes; Wake Up; Archivo LAT
Agradecimiento especial a: Simon Aron; Gina Barnes; Suk Bhupkar; Ruth Butah; Steve Butt; Agnes Carlier; Katie Carrick-Buchanan; Liam O'Logan; Luca Colajanni; Marie Pierre Dupasquier; Becci Edwards; Andrea Ficarelli; Mike Gascoyne; Silvia Hoffer; Kathy Hunter; Rachel Ingham; Anthony Kayne; Jane Knibbs; Eilan Kolby; Jörg Kottmeier; Alan McNish; Daria Miskovic; Stuart Morrison; Ann Neal; Jim Perkins; Lee Pettifer; Bonnie Rakhit; Barry Reynolds; Rae Shirvington; Nav Sidhu; Jane Stewart; Pat Symonds; Philippe Tardivel; Helen Temple; Michelle Tomlin; Desmond Turnulty; Pavel Turck; Pascal Vasselon; Robert Watherston; Bob Wiesinger; Jonathan Williams; Chris Willocks; Bob Wright

Próximo número El próximo número de F1 Racing saldrá a la venta el día 17 de julio.



> 46

Mark lleva todo el año levantando Jaguars, así que no le viene de uno.

> 52

¿Dónde encaja Bernie en esto del certamen rival de la F1? Lean, lean.



> 38

Descubrimos todo lo que esconde el esbeto Renault R23.



> 64

Reunimos a las leyendas de la velocidad Surtees y Rossi. En exclusiva, claro.

> 30
El mejor equipo Michelin: ¿McLaren, Renault o Williams? Veámoslo...



> 68

Rara vez se grabó a Jim Clark, pero hemos encontrado una cinta.

Un mundial abierto



Casi hemos llegado a la mitad del campeonato y Michael Schumacher no encabeza la clasificación general, impensable un año atrás. Después de siete grandes premios, el finlandés Kimi Raikkonen se mantiene como líder de una disciplina que esta temporada se está llenando de sorpresas a cada carrera que pasa. El campeón alemán estrenó coche nuevo y aunque algunos aseguran que es el más equilibrado, es evidente que está lejos de ser aquella arma letal que combinada con la genialidad de Michael los convertía en una pareja imbatible. Coulthard, Raikkonen,

Fisichella, Schumacher y Montoya han ganado carreras, ¡cinco pilotos diferentes para siete grandes premios!, desde luego nada parecido a lo vivido anteriormente. 'Iceman' sólo ha subido en una ocasión a lo más alto del podio, pero es tremendamente regular, una cualidad especialmente valiosa con el nuevo sistema de puntuación y poco común en un piloto joven.

Lo mismo sucede con Fernando Alonso, tercero del mundial, al volante de un Renault dinámicamente competitivo y escaso de potencia. En su equipo están encantados, los resultados obtenidos en las primeras pruebas del año los esperaban al final de la temporada, no tan pronto. El asturiano se arriesga, vuela, acaba las carreras sin cometer errores y normalmente supera a su compañero Jarno Trulli. Si entre los pilotos asistimos a un relevo generacional claro, entre las escuderías la jerarquía no está tan marcada como antes. Ferrari no avasalla, McLaren está dando una lección ejemplar con el coche del año pasado, Williams se tambalea cuando se debía comer el mundo y Renault ha subido como la espuma. Las nuevas normas, el progreso de Michelin y las actuaciones de pilotos como Alonso y Raikkonen nos regalan un mundial más abierto que nunca.

Xavier Guillén Elena

> Allan McNish

Nos apostamos algo a que os gustaría saber qué esconden las entrañas del monopla con el que Fernando Alonso va tercero del mundial. Vuestros deseos son órdenes, así que desarmamos una unidad para vuestro deleite y le pedimos al piloto probador de la marca del rombo, McNish, que nos lo describiera a fondo (página 38).



> Sergio Rinland

El McLaren MP4-18A es la evolución más extrema hasta la fecha del revolucionario diseño 'doble quilla' inspirado por este reputado ingeniero argentino hace un par de años, cuando trabajaba en Sauber. ¿Quién mejor, pues, para ir a espiar el coche durante su primer test en el Paul Ricard? Sus impresiones, en la página 18.



> Alan Henry

Algo gordo se cuece entre los bastidores políticos de la F1. Es difícil de comprender, pero nuestro Alan está tan metido que incluso está escribiendo un libro sobre la disputa entre los equipos, el GPWC, la FIA y Bernie, que aparecerá a finales de este año. De momento, todo lo que querías saber sobre el GPWC, en la página 52.



> Andrew Benson

Andrew es un legendario cazador de primicias de la F1. Por ejemplo, allá en 1996 dio la noticia de que Damon Hill iba a ser despedido de Williams. Menudo golpe. Este mes, para *F1 Racing*, explica las implicaciones que han tenido las nuevas normas para los ingenieros de pista. Como veréis, son muchas (página 58).



Administración y redacción
Álava 140, 7ª planta.
08018 Barcelona
teléfono
93 241 81 00
fax 93 414 45 34
e-mail
fracing@ixxo.es

Delegación comercial Madrid
Moreto 5, bajos
28014 Madrid
teléfono
91 360 12 72
fax 91 360 12 73

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franc Machado

redacción
Xavier Guillén
Valenti Fradera
Javier Moncayo

colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez
fotografía
Alain Richard
Darren Heath
LAT, Getty Images

jefe de producción
Guillermo Escudero
maquetación
Montserrat Planas
fotomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez

director comercial
François Perez
secretaria comercial
Lourdes Lozano
publicidad.f1racing@ixxo.es

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
grand prix editor
Tom Clarkson
features editor
Stuart Codling
sub-editor
Suzanne Arnold
consultant editor
Peter Windsor

editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett
secretary
Emily Kearns

art editor
Liz Wallace
senior designer
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd

publisher
Karl Penn
international commercial manager
James Watson
commercial manager
Matthew Warren

advertisement manager
Jonathan Haines
senior sales executive
Martin Cragg
publishing manager
Robin Shute
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director
Peter Foubister
chairman
Tony Schulp

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Ixo Publishing en francés y español.
F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa, Suecia, Suíza y Turquía por Haymarket Autosport Publications Ltd., una división de:
Haymarket Magazines Ltd.
director editorial
Mel Nichols
director financiero
Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roe
Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,50 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 4,65 €

PRINTED IN SPAIN
impresión Gesa-Fotografik
distribución España

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

16/07/2003
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Magazines Ltd. 2003.

parade





El reflejo de la gloria

¡Y tú que pensabas que la parienta te hacía limpiar mucho! Este chico ya no debe sentir los brazos de tanto frotar. Todo en aras de una imaculada presentación.

Circuito: A1-Ring, Austria

Hora/fecha: 18.01 h, viernes 16 de mayo

Fotógrafo: Michael Cooper/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 300 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F2,8

Ejercicio acrobático

Un Ferrari frena para la Castrol Kurve mientras un mecánico de BAR levanta su 'piruli'. Una yuxtaposición casual, captada para la posteridad por un fotógrafo muy despierto.

Circuito: A1-Ring, Austria

Hora/fecha: 14.46 h, domingo 18 de mayo

Fotógrafo: Lorenzo Bellanca/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 500 mm, película Fuji Velvia, 1/60 a F11





Joan Villadelprat

Mónaco es un circuito muy exigente, una pista para valientes. Se necesita mucho coraje para ganar.

Mónaco es un circuito lleno de *glamour*, pero donde los mecánicos y técnicos trabajan con dificultad, no hay boxes fijos y todo el movimiento de los equipos es complicado. Hay mucha gente pululando por todos los sitios y resulta una aventura desplazarse de un lado a otro. Se mantiene en el campeonato por el atractivo y por los sponsors.

El circuito es muy exigente, se necesita mucha valentía, porque un pequeño error representa un golpe, y un golpe muy fuerte. A veces los pilotos se ayudan aguantándose en el guardarrail, por eso se acostumbra a reforzar las barras de suspensión y dirección, muchas veces se rozan las protecciones y eso implica que el coche está sometido a unas fuerzas muy duras. En un circuito normal te sales o haces un trompo y con suerte vuelves a la pista, aquí no se permite ni un solo fallo. Es muy típico trabajar noche y día para reparar los coches accidentados en los entrenamientos. Tiempo atrás, vencer en Mónaco con un F3000 representaba un pasaporte para llegar a la Fórmula 1 porque es una pista muy considerada, para valientes, donde todos los coches están más igualados. Las condiciones de la pista van cambiando con el paso de los coches, la pista se limpia poco a poco, y no tiene nada que ver del primer día al momento de la carrera. Es algo que ocurre en todos los circuitos, pero en este caso particular es más exagerado. A pesar de la velocidad media baja, se necesita mucha potencia, aunque la gente piense lo contrario, ahí está el ejemplo de Ralf Schumacher consiguiendo la pole y Montoya la victoria, los dos con el motor más potente de la parrilla. Necesitas caballos, un buen motor para acometer las subidas y la recta del túnel, la potencia influye bastante.

Es un gran premio que a veces se puede considerar como un poco ajeno al campeonato, donde pilotos que no disponen de coches para luchar por el mundial destacan sobremanera. Recuerdo

(Abajo)
Contrariamente a lo que se piensa, en Mónaco se necesita un motor potente, como el BMW de Williams. Ralf se hizo con la pole y Montoya ganó.



‘Mónaco es el lugar elegido por los patrocinadores, es así, toda una institución que difícilmente dejará de ser una cita obligada’

el ejemplo de Jean Alesi con el Tyrrell ‘achuchando’ a Ayrton Senna o el del brasileño con un Toleman persiguiendo a Alain Prost. Fue en 1984, un año muy importante, se paró la carrera por la lluvia y eso quizá salvó a Prost de ver cómo Senna lo superaba. Ayrton brilló con pocos medios, podía haber ganado y eso es lo que significa Mónaco.

Es un circuito donde resulta muy difícil adelantar y sólo se consigue si eres valiente de verdad. Reglar el coche es sencillo, el trabajo se debe centrar en la tracción y la máxima carga aerodinámica, el *set-up* es bastante claro para todo el mundo.

Creo que las modificaciones lo han convertido en algo más aburrido, porque ahora se rueda muy rápido y es más difícil adelantar. Anteriormente, la zona que sigue a los boxes era un sitio idóneo, si se salía muy enganchado en la frenada se podía adelantar. Al dejar la Rascasse y Ste. Devote más abiertas se han eliminado en cierta manera los lugares donde los pilotos se la jugaban. Lo mismo sucede en la chicane previa al túnel y en la frenada de la antigua Loews. Los cambios han mejorado la seguridad, pero han borrado la incertidumbre típica de Mónaco.

La prueba de ello es que no se vio ni un solo adelantamiento, al margen de los de la salida en la primera vuelta (que tienen mucho que ver con los controles de tracción) y que sólo se produjo el accidente de Heinz-Harald Frentzen, el clásico choque en la zona de la piscina.

Los tiempos han bajado sensiblemente, entre tres y cuatro segundos, y eso es mucho en F1. La estrategia que es tan importante en otras carreras aquí pasa a un segundo plano si te encuentras con un piloto lento delante o si en el primer cambio de gomas vuelves a la pista con mucho tráfico. Todo lo que tenías calculado no te sirve de nada. Así lo vimos en la carrera de este año, donde Ralf, Alonso y Michael se encontraron con un Trulli que los retardó claramente. Hemos asistido a un renacimiento de Williams que se necesitaba, un Raikkonen eficaz y un Michael que consiguió puntos pero que decepcionó. Sin duda el dominio de Michelin sobre Bridgestone tiene mucho que ver.

De Fernando se esperaba mucho más en calificación, pero en carrera cumplió. El coche no está en condiciones de hacer podio y es un mérito acabar quinto con todos los pilotos de los grandes clasificados. Fue más aburrido que otros años, porque no falló nadie de los grandes y nadie adelantó, no hubo ninguna lucha directa.

Mónaco es la única pista urbana que queda en Europa. Montjuïc desapareció del campeonato y era mucho menos peligroso y conflictivo, pero Mónaco se mantiene, es el lugar elegido por todos los patrocinadores para disfrutar de la Fórmula 1 y donde muchos que no han entrado en la categoría deciden hacerlo después de haber vivido en directo una carrera. Mónaco es así, toda una institución que difícilmente dejará de ser una cita obligada. ❶



Javier del Arco

¿Alguien me puede decir cómo van? Las imágenes del televisor no cuentan lo que está sucediendo de veras.

Renault se las prometía muy felices en Mónaco: con un buen chasis y un control de tracción que tiene fama de ser uno de los mejores –si no el mejor...– de cuantos se utilizan en F1, la aerodinámica cargada a tope y un circuito ‘de manos’, el motor dejaba de tener la importancia habitual y el piloto adquiría, de repente, una importancia inusitada. Que es lo que tendría que ser, pero que no es.

Y no lo es por varios motivos. El primero de ellos, los entrenamientos ‘al estilo Indy’ y el artículo del reglamento que obliga a dejar el coche en régimen de parque

(Abajo) Este año más que nunca, las nuevas normas ponen más énfasis en los repostajes en boxes que en la conducción en pista.

cerrado y acudir con él al lugar de la parrilla de salida en el mismo estado en que se dejó el sábado por la tarde tras marcar el tiempo definitivo.

En ese momento, el piloto está ya predestinado: si ha dado su vuelta de calificación con poca gasolina en el depósito para obtener un buen tiempo y salir delante, lo más probable es que tenga que parar muy pronto a repostar; y si ha rodado con mucha gasolina para no tener que repostar tan pronto, lo más probable es que salga desde bastante atrás.

¿Qué hacer? ¿Qué opción elegir? Hasta la propia Scuderia, pese a la superioridad mecánica de que gozaba, tuvo que jugársela... y perdió. Si Michael Schumacher y Rubens Barrichello hubiesen ido a una sola parada en boxes, probablemente ahora el alemán estaría empatado con Ayrton Senna a seis victorias en el Principado y sería el nuevo líder del mundial. Porque no creo que hubiese salido desde mucho más atrás si en Ferrari hubiesen decidido salir cargados y dejarles la pole a los chicos de Williams-BMW o McLaren-Mercedes. Claro que Mónaco es un circuito ‘en el que no se puede adelantar’. Pero

Williams-BMW o McLaren-Mercedes. Claro que Mónaco es un circuito ‘en el que no se puede adelantar’. Pero



tampoco hubiese hecho falta: los pocos segundos que separaban a Schumi de Montoya en la meta se hubiesen visto más que compensados por el casi medio minuto ahorrado (según Pedro de la Rosa) al efectuar una sola parada en vez de dos.

Así pues, ¿dónde está la verdad? Pues, francamente, no lo sé. Pero donde sí es seguro que no lo está –antes de que todo el mundo haya hecho sus repostajes– es en las imágenes de la pantalla o, si estás en el circuito, en lo que está ocurriendo ante tus ojos: por mucho que el comentarista se excite y pretenda hacernos creer (vuelta 59) que “¡Alonso ya va tercero!”, se trata de una falacia, pues al asturiano le queda todavía por efectuar una parada cuando todos los demás ya han llevado a cabo la totalidad de las suyas.

En un momento determinado de la retransmisión, pudimos ver fugazmente (si lo grabaste, rebobina y ‘replay’...) el ordenador cargado con un programa que indica en qué posición se reincorporaría el piloto a la carrera si se detuviese en aquel momento. Y en función del dato, el director del equipo toma la decisión de llamarlo a boxes o dejarle dar otra vuelta... si es que el otro ordenador le indica que al coche le queda suficiente combustible para hacerlo. Estas vueltas son las más cruciales para el equipo, pues es cuando el monopla va más ligero de peso y su piloto puede hacer mejores tiempos.

Lo malo es, querido lector, que ni tú ni yo tenemos a la vista estos ordenadores y sin ellos no podemos divertirnos como los ingenieros.

Finalmente, hay que tener en cuenta que los equipos confiaban en la tradicional dureza del circuito monegasco para –si no les tocaba la china a ellos...– ganar posiciones a costa de los abandonos. Pero, mira por donde, aparte de que este año han acabado bastantes, entre ellos estaban los ocho monoplazas de los cuatro equipos ‘que entran en la rifa’: Williams, McLaren, Ferrari y Renault. Y en estas condiciones, las dos plazas ganadas por Montoya y M. Schumacher y las tres ganadas por Alonso son muy meritorias. Aunque en el caso de nuestro compatriota, la posición final no fuese la deseada.

Y ahora, a esperar a Montreal, uno de los Grandes Premios que –no me lo preguntes, pues no sé por qué– suele ofrecer anualmente el resultado más atípico de la temporada.

¿La primera victoria de Fernando? Casi no me atrevo ni a pensarlo. Pero si dentro del oprimente corso que la FIA impone a los equipos, Flavio Briatore sabe encontrar la táctica adecuada, las manos ya las pondrá Ayrton, digo, Fernando, que es lo suyo (y perdón por el lapsus). ❶

‘Por mucho que el comentarista se excite, las carreras de F1 con repostajes sólo son emocionantes para el espectador –si es que lo son...– en su tercio final’

ASÍ ES EL MP4-18A

¡Primicia! Secretos del nuevo McLaren

El MP4-18A lleva la filosofía de diseño del chasis doble quilla a un nuevo extremo. Enviamos a Sergio Rinland —que, en Sauber, fue el artífice de la doble quilla— al primer test del McLaren. He aquí su reportaje exclusivo.

El McLaren MP4-18A es la máxima expresión de uno de los campos más discutidos del diseño de chasis en F1: la doble quilla. El director técnico Adrian Newey no sólo ha continuado con una filosofía rechazada por otros equipos punteros, sino que la ha llevado a su siguiente fase lógica, desafiando a los escépticos que afirman que la doble quilla compromete la rigidez estructural de la parte delantera del coche (como pasaba en el MP4-17).

La última versión de Newey de un concepto que debutó en el Sauber C20 de 2001 parece haber sido diseñada para vencer la mayor sensibilidad al cabeceo vinculada en el pasado con la disposición de doble quilla.

Cuando Sauber probó el sistema en el C20, resultó evidente que el paso despejado de aire por detrás del alerón delantero y hacia la parte central del coche proporcionaba ventajas. Pero pronto averiguaron que la pega era una mayor sensibilidad al cabeceo.

Con el alerón delantero tan próximo al suelo, y con el aire trabajando con fuerza por detrás de él, la inclinación del morro (en frenada, por ejemplo) supondría un claro aumento de apoyo aerodinámico en la parte delantera. Sin embargo, cuando el morro se levantara sucedería lo contrario: el centro de presión se desplazaría hacia atrás y el coche empezaría a subvirar. La mayoría de los diseñadores se esfuerzan por controlar el centro de presión del coche en relación con su centro de gravedad, así que obviamente el sistema doble quilla se podía mejorar mucho. Cuando el circuito era liso, y el coche no se movía mucho, proporcionaba una clara ventaja, como Sauber demostró en 2002 en



(Abajo, izda. y dcha.) El MP4-18A en acción; el tercer piloto de McLaren, Alex Wurz, llevó a cabo los tests en el bautismo del coche. Alex sólo apretó el tercer día, cuando el circuito presentaba una configuración más lenta. Sin duda, los tiempos caerán.

> El primer test del MP4-18A: circuito Paul Ricard

Día	Piloto	Vueltas	Mejor tiempo
Miércoles 21 de mayo	Alex Wurz	17	1m 16,121s
Jueves 22 de mayo	Alex Wurz	10	1m 14,621s
Viernes 23 de mayo	Alex Wurz	30	1m 33,562s

Montmeló (acabaron cuarto y quinto). Pero en condiciones no tan ideales, la sensibilidad al cabeceo siempre era un problema.

AERODINÁMICA El diseño de los alerones del MP4-18A muestra unos buenos conocimientos del control del flujo de aire con la flexibilidad aerodinámica, un tema que Ferrari ha dominado estos últimos años. Su peculiar forma, sobre todo la del alerón delantero, parece indicar un enfoque de diseño totalmente nuevo. En lugar de desarrollar algo heredado, se ha partido de cero a través de la variación sistemática de parámetros como la cuerda del plano principal y los flaps, la distancia entre flaps y las alas por toda la envergadura. Su forma hace pensar que se han diseñado con una

especie de 'método inverso': tras establecer el caudal de aire que el resto del coche necesita para trabajar mejor, se obtiene una geometría para el alerón. De ser así, el MP4-18A habrá dejado atrás la práctica estándar del diseño en F1, acercándose a la norma en la industria aeronáutica.

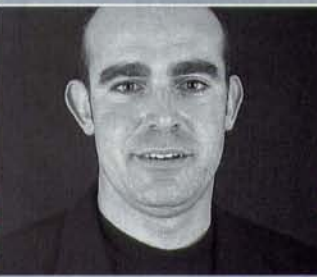
EL MORRO La sección central del alerón delantero está mucho más lejos del suelo pero con una sección elevada y arqueada que lleva el aire hacia arriba y luego hacia atrás entre los dos pilares de la suspensión, generando una velocidad adicional y por tanto recuperando (y quizá superando) la carga aerodinámica perdida con la sección central más elevada del alerón. Es casi seguro que el 18A no será tan sensible al





Punto de vista

Gran Premio de Mónaco: adiós al chocolate del loro.



Mónaco sigue siendo una de esas tradiciones rancias de la F1 que, por mucho que nos empeñemos, seguirá figurando en el calendario. Todo el mundo sabe que se trata del peor GP del Mundial, pero año tras año las calles de Montecarlo siguen acogiendo una carrera que de no ser por los abandonos y los accidentes siempre acabaría como empieza.

El trazado de Mónaco es peligroso, no cabe duda, y todos los pilotos lo admiten. Los guardarraíles a un palmo de los monoplazas, las escapatorias que van a dar al mar, las tribunas colgadas del circuito y un túnel al que se pasa a toda castaña son esos ingredientes mágicos que hacen de Mónaco una carrera sin igual... por suerte.

Pero esto no parece afectar a nadie. Ni siquiera la cohorte de periodistas que sigue cada carrera del Mundial se atreve a decir nada en contra de la prueba monegasca. Las condiciones de trabajo son infames, los accesos casi infranqueables, las comunicaciones fallan y, además, los precios son abusivos. Si ante tanta retahíla de hechos probados no se hace nada para que Mónaco desaparezca del calendario es que hay otro tipo de intereses. Y no deportivos, precisamente.

Es, tal vez, el *glamour* de Mónaco lo que lleva a la gente a acudir a la cita, pero las razones económicas y el escaso interés a nivel deportivo han provocado este año un descenso del número de entradas.

Muchas entradas son pisos y apartamentos colgados del trazado. Por una entrada normal con derecho a algún que otro canapé el precio rondaba los 1.500 euros, cifra nada despreciable. Ese descenso de visitantes de este año podría levantar la señal de alarma de cara al futuro y, quién sabe, igual a Mónaco se le está acabando el chocolate del loro.

XAVIER PÉREZ

'LA SUMA DE SUS PARTES SUPERA CON CRECES SUS PUNTOS FUERTES INDIVIDUALES'

cabeceo como otros coches doble quilla. Además, es significativo que el alerón esté montado casi a ras del morro, 'sellando' de hecho el flujo de aire por debajo de él. El plano principal pasa por debajo del morro, mientras que el doble flap de ranura no. Con esta solución de compensación, es probable que eviten la obstrucción generada por un dispositivo de elevada sustentación, como el doble flap, instalado a una corta distancia debajo del morro, mientras que la parte central del alerón sigue produciendo suficiente apoyo pero sin demasiada perturbación bajo el morro. Han de pagar por la resistencia adicional procedente del vórtice que se encontrará en la unión de los flaps con el morro.

INTEGRACIÓN/SUSPENSIÓN Los pontones son relativamente anchos

y cuadrados, a diferencia de los del nuevo Ferrari. Adrian Newey y Mike Coughlan [con el que Rinland trabajó en Arrows] han integrado tantos elementos auxiliares (tales como sistemas electrónicos y de refrigeración) como ha sido posible contra el chasis. Esto beneficia la distribución de pesos y el momento polar de inercia (la facilidad con la que un coche se mueve alrededor de su eje) y probablemente sea la efectividad de la parte delantera del 18A la que lo haga posible.

Tan compacta y bien integrada parece ser la zaga del 18A, que McLaren ha sacado la conclusión de que no pierde nada aerodinámicamente haciendo salir los conductos de los radiadores por los extremos de los pontones: la ingeniosa evolución de la

doble quilla les ha permitido este lujo. También parece que el MP4-18A, como el Ferrari F2003-GA, tiene elementos de la suspensión anclados directamente al motor, aumentando así la integridad estructural del coche y reduciendo la masa del cambio.

EN CONJUNTO El McLaren MP4-18A parece un coche diseñado sin miedo a cambiar (a diferencia de ciertos rivales, para los que parece que vale lo contrario). Si el coche es mecánicamente fiable, la lógica de su aerodinámica y la ejecución de esos conceptos debería otorgarle una notable ventaja sobre sus rivales Michelin y plantar cara a Ferrari. Es un diseño integral y único de cabo a rabo. La suma de sus partes supera con creces sus puntos fuertes individuales.

• Véase 'El mejor equipo Michelin', p30 ▶

> Pero ¿cuándo correrá realmente?

Puede que el MP4-18A sea audaz y hermoso, pero varios factores han conspirado contra su debut en carrera.

El director técnico Adrian Newey reconoce "problemas de producción" en su desarrollo, como el diseño y construcción simultáneos de dos tipos de cambio, lo que no ha acelerado

precisamente la introducción del coche.

Además, tenemos entendido que el primer monocoque sufrió un leve problema en el crash-test. No es nada raro para un nuevo chasis, pero sí la causa de más demoras.

Para colmo, su primer test en el Ricard reveló problemas

con la temperatura del escape y los sistemas hidráulicos.

El coche debería debutar en el Nürburgring el 29 de junio, pero ¿se arriesgará McLaren a hacer correr el coche por primera vez en Alemania, ante cientos de VIP de Mercedes?

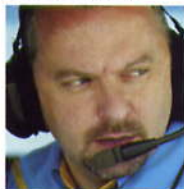
Una semana más tarde tenemos Francia, sin tiempo

para probar entre carreras, así que su debut podría llegar a ser en Silverstone, el 20 de julio.

Por tanto, quienes esperen que el nuevo McLaren sea el salvador de la lucha por el título de este año tendrán que confiar en que el MP4-17D siga siendo competitivo, y que el 18A pueda debutar lo antes posible.

▽ ¿Gascoyne rumbo a Japón?

Puede que Toyota ya tenga la solución a sus problemas de chasis, pero no saldrá barata. En el pitlane se dice que Mike Gascoyne, de Renault, ha firmado un contrato de 6,5 millones de dólares con Toyota, para trabajar junto al director técnico Gustav Brunner. Si es así, saltarán chispas...



Mosley está resuelto a hacer valer su opinión. Si los motores han de ser baratos, ¡lo serán!

V-10 MILLONES

No se apaga el ruido de los motores

El elevado precio de los motores cliente es ahora mismo el tema más conflictivo en F1 y, en Mónaco, el presidente de la FIA Max Mosley echó más leña al fuego al declarar que los fabricantes "habían perdido contacto con la realidad". ¿Cuánto cree Mosley que debería costar un motor de F1? "Menos de 10 millones de dólares". ¿Cuánto menos, Max? "Bueno, cinco sería razonable".

El presidente de DaimlerChrysler, Jürgen Hubbert, dijo tiempo atrás que los motores Mercedes cliente costarían 10 millones. Como Jordan paga 18 millones a Cosworth y Sauber 24 millones a Ferrari, la noticia entusiasmó con razón a Eddie Jordan y Peter Sauber. Pero, desde entonces, el director de competición de Mercedes, Norbert Haug, ha dicho que el precio sería "más bien 11 ó 12 millones de dólares". En Mónaco dijo que la cifra propuesta por Patrick Faure, de Renault,

—"unos 15 millones de dólares o quizá algo menos"— tal vez fuera "más realista". También confirmó que Mercedes estaría en posición de suministrar a un único equipo además de McLaren en un futuro previsible. ¿Qué pasará, pues? Lo más probable es un compromiso. Mosley ha dicho a los motoristas que a menos que suministren motores por 10 millones, equipos como Minardi, Jordan y Sauber quebrarán. Los grandes de la F1 no se caracterizan que digamos por su compasión por los pequeños, así que Mosley también ha tenido que recurrir a amenazas. A no ser que haya motores "a precio razonable", dice que al fin y al cabo prohibirá el control de tracción en 2004... lo que costaría a los fabricantes muchos millones para rehacer sus motores.

Como siempre, Max tiene la sartén por el mango, y no la quiere soltar.

▽ La apuesta de Eddie Jordan

Tiene 17 años y es inglés, pero de raíces asiáticas. Se llama Adam Langley-Khan y Eddie Jordan en persona se ha erigido en 'padrino' de su carrera deportiva. Lo curioso es que Adam no debutó en competición hasta el año pasado. Además, habla español (e inglés, francés e italiano), pues reside y estudia en Alicante.



▽ Oriol Servià como Alonso!

El piloto gerundense Oriol Servià ha hecho historia al alzarse con su mejor resultado en la CART con el segundo puesto en el óvalo de una milla de Milwaukee. En la foto, el piloto del RACC (dcha.) lo festeja con el vencedor, el mexicano Michel Jourdain Jr (centro). Lo sabíamos: va a ser el mejor año de Uri.



IN FRAGRANTI: HOMBRE DE ANUNCIO



Acostumbrado a las altas velocidades de su Renault R23 de F1, Fernando Alonso cambió de chip para participar en el rodaje de un anuncio de televisión en el que compartió cartel con el Renault Mégane, Coche del Año en Europa. El mensaje está claro: en carretera, precaución.



INCIDENTE EN EL A1-RING

Intertechnique se defiende

Intertechnique, fabricante de los aparatos de repostaje de la F1, ha aremetido contra las críticas tras el incidente en el primer pitstop de Michael Schumacher en Austria.

Ha acusado a los equipos de no mantener correctamente sus aparatos y de manejarlos sin seguir los procedimientos especificados.

Un portavoz dijo: "Después de Austria encontramos un precinto deteriorado en el aparato de Ferrari. Cometieron un error con su mantenimiento". Añadió que el fuego fue "el peor posible", porque el diseño de la boquilla evita un vertido importante. Un incendio como el de Jos Verstappen en Hockenheim 94 ya no es posible, continuó.

Una fuente de Renault dijo que los equipos realizan este mantenimiento porque Intertechnique factura una cantidad absurda por hacerlo.

ADIÓS A LA 'V' ANCHA

Renault va a lo seguro

Renault va a deshacerse de su V10 a 108° a favor de una unidad menos radical a 72° para 2004. La decisión se tomó en marzo, y los ingenieros de Renault en Enstone ya trabajan con maquetas del Supertec de 2000. Una versión evolución de este V10, que se servirá de mucho de lo aprendido con el de ángulo ancho, se ensayará en noviembre, y el nuevo RS24 estará listo a mediados de enero de 2004.

El equipo no ha logrado que el complejo diseño de ángulo ancho dé tanta potencia como sus rivales. Aunque su arquitectura otorgaba ventajas en cuanto a integración, bajo centro de gravedad y aerodinámica, otros aspectos del diseño del chasis se resentían. Además, el paladín de dicho concepto, Jean-Jacques His, se ha ido. El Grupo Ferrari Maserati lo ha fichado para su departamento de motores Granturismo (de calle).



Ralf Schumacher empleó los anchos y cuadrados Michelin con gran resultado en los oficiales de Mónaco, pero al proveedor de neumáticos de Williams le encantaría hacer una carcasa más estrecha para que las ruedas delanteras tuvieran un efecto aerodinámico menos perjudicial. Pero las gomas blandas y estrechas duran poco...



... entonces, ¿cómo es que Bridgestone puede producir un neumático delantero de hombros redondeados, tanto más estrecho que el Michelin, y que puede durar una fase de carrera hasta con un compuesto relativamente blando? Bueno, no aguantaron muy bien en Mónaco, pero ¿fue porque utilizaron unos más duros que antes?

LA GUERRA DE NEUMÁTICOS

Bridgestone en el punto de mira

Que su rival Bridgestone pudiera hacer correr neumáticos delanteros más estrechos (y por tanto mejores para la aerodinámica) sin comprometer su rendimiento tenía mosqueada a Michelin. Así que sacaron el tema a colación...

Durante el GP de Austria se supo que ciertos peces gordos de Michelin empezaban a desconfiar de la capacidad de Bridgestone de ofrecer a sus equipos neumáticos delanteros muy robustos pero notablemente estrechos este año. De hecho, era tal el desconcierto de los hombres de Michelin que plantearon una serie de preguntas apenas encubiertas al director de competición de la F1, Charlie Whiting, cuya lectura estaba clara: Michelin cree que Bridgestone podría haber hecho trampas.

¿Cómo? Bien, los neumáticos delanteros suponen un desastre aerodinámico inevitable para todos los diseñadores de monoplazas, y más en la aerodinámicamente crítica F1. De ser posible, los aerodinamistas querían que los neumáticos delanteros fueran más pequeños de lo que son (pero no tanto que perjudicaran el agarre mecánico; sin embargo, cuanto más pequeño es el neumático, más probable es que se degrade... un pomenor irritante que, combinado con la importancia de conservar elevados niveles de agarre mecánico, implica que las marcas de neumáticos -Michelin en concreto- se vean forzadas a seguir suministrando una mole de neumático delantero.

Entonces, ¿cómo es que Bridgestone puede suministrar gomas delanteras relativamente estrechas? Las preguntas de Michelin a la FIA parecen insinuar que usando compuestos más duros delante que detrás... lo cual está prohibido por las normas deportivas y técnicas de la F1.

Pero ¿está en lo cierto Michelin? Cuando *F1 Racing* preguntó a un ingeniero de un equipo Michelin si incumplir esta regla podría otorgar una ventaja importante, su respuesta fue clara: "Sí. Sin duda. Lo ideal sería que los neumáticos traseros fueran blandos y adherentes, porque ahí la tracción es la clave; y que los delanteros fueran algo más duros, para evitar las ampollas causadas por la dirección contra el sentido de la marcha, sobre todo si hay subviraje. Pero, como usar compuestos dispares es ilegal, tenemos que pecar de 'duros', a expensas del agarre y la buena tracción en la zaga. Bueno, al menos Michelin lo hace...".

En Mónaco, *F1 Racing* facilitó sus averiguaciones a la FIA. Cuando preguntamos si habían recibido reclamaciones respecto a la supuesta violación por parte de Bridgestone de la norma de compuestos idénticos delante y detrás, un portavoz de la FIA

dijo que no. Al insistir, dijo: "A lo largo del fin de semana en Mónaco, efectuamos pruebas para asegurar que se cumplían las normas".

Es decir, no hay reclamación formal, pero, confirmando nuestras sospechas, Michelin ha hablado del tema con la FIA. No obstante, no han hecho acusaciones concretas, con la esperanza de que una medida más sutil lleve a la FIA a estudiar detenidamente lo que ha estado haciendo Bridgestone.

¿Lo ha tenido en cuenta la FIA? Tal vez, sí. Al principio del fin de semana en Mónaco, los equipos Bridgestone estaban encantados con sus gomas. "Esperábamos que Michelin fuera muy fuerte aquí, como en 2002", dijo un ingeniero de BAR el jueves, "pero Bridgestone ha hecho una gran labor".

Aunque parezca extraño, antes de los oficiales del sábado Bridgestone ya no parecía tan fuerte como 48 horas atrás. Cuatro coches de tres equipos distintos calzados por Michelin se calificaron por delante del coche Bridgestone más rápido (el Ferrari de Michael Schumacher). E incluso si una carga de combustible relativamente pesada pudiera haber tenido algo que ver con las modestas plazas en parrilla de los coches rojos,

la decepción en los rostros de los hombres de Ferrari en el muro de boxes cuando los tiempos de Michael y Rubens Barrichello aparecieron en sus pantallas resultaba inequívoca: estaba claro que esperaban más.

Lo más decepcionante fueron los últimos sectores de sus vueltas respectivas. "Bueno, no es nada sorprendente, ¿no?", comentó un directivo de un equipo Michelin justo después de la calificación. "Les han pillado, ¿verdad? Y lo sabían. De modo que volvieron a unos delanteros del mismo compuesto que los traseros. No es de extrañar que se les ampollaran al final de sus vueltas".

¿Y qué pasará ahora? Nada, probablemente. Parece como si alguien de la FIA hubiera tenido unas palabras con algún avergonzado equivalente suyo en Bridgestone, y que se hubiera logrado el efecto deseado. Pero si las sospechas de Michelin eran correctas -y la oscilación en la forma de Bridgestone en Mónaco no hizo nada para disiparlas-, entonces el todopoderoso Ferrari F2003-GA no lo tendrá todo de cara de ahora en adelante. Sobre todo con Williams de nuevo en forma, y con el McLaren MP4-18A en camino. Y calzando Michelins.

De compras

Los secretos de la velocidad

Trazadas, errores, adaptación a problemas, aprendizaje. En suma, cómo ser un piloto completo. "Si hay una diferencia entre Michael Schumacher y tú hoy, sólo es consecuencia de lo que los dos habéis hecho con el talento con el que nacisteis".

Precio: 24,90 €. Inglés.

SPEED SECRETS 2



MORE PROFESSIONAL RACE DRIVING TECHNIQUES

El polo de Fernando Alonso

Éste es el polo oficial de Fernando Alonso. Una cómoda prenda de manga corta con el logo de Alonso y del equipo Renault bordados en el pecho. De color azul, claro.

Precio: 48,50 €



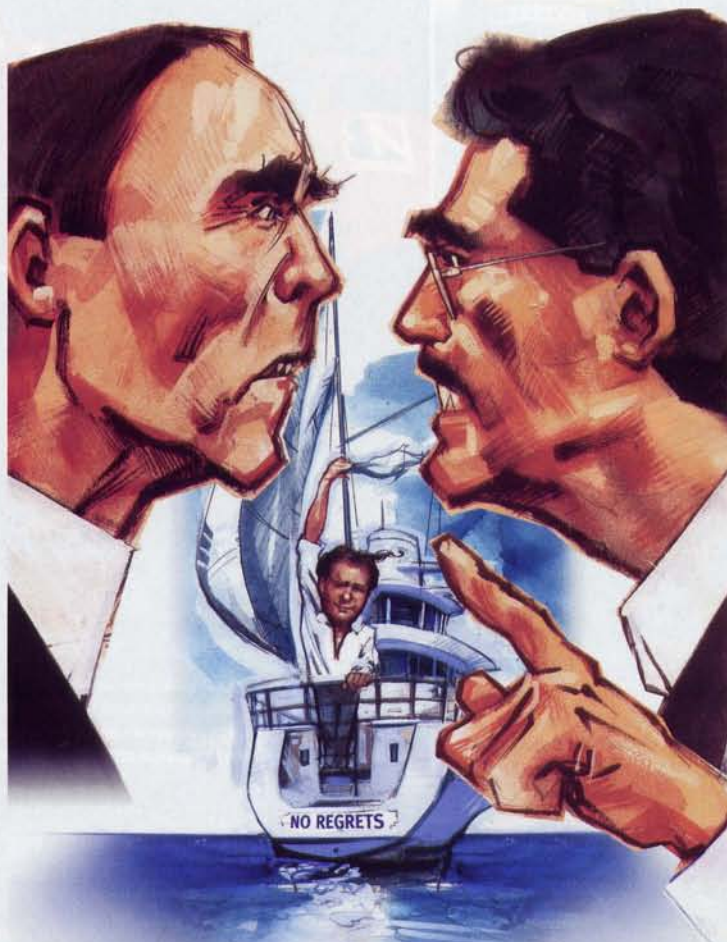
La gorra 2003 del número 1

El enorme número 1 y la firma bordados en la visera distinguen la gorra oficial del gran Schumi.

Precio: 31,95 €



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



Berger ya se fue (de la lengua)

Las relaciones son tensas entre BMW y Williams, y el último suspiro del director de competición saliente de BMW, Gerhard Berger, no ayudó. "Los coches Williams siempre nos han entorpecido", dijo. Menuda despedida. Ahora, a dar la vuelta al mundo en yate.

PARECIDO RAZONABLE: ¡FISI ES UN X-MAN!



Giancarlo Fisichella
Instinto asesino



Cíclope
Mirada asesina

Un tipo algo especial

Guía de las futuras promesas de la F1: Bjorn Wirdheim

¿Otro astro sueco y rubiales?

En ciernes. Y, siguiendo la tradición deportiva sueca, se llama Bjorn. Nació en 1980, el año de la última victoria de Bjorn Borg en Wimbledon.

Y cuando Abba encabezaba las listas...

No me hagas hablar de Abba. Hagamos de carreras, de todos esos grandes pilotos suecos del pasado: Ronnie Peterson, Gunnar Nilsson y, el más reciente, Stefan Johansson...



¿Ronnie Wirdheim?

¿Cómo? Ah, entiendo. Es algo pronto para decir si Bjorn es *tan* bueno, pero sin duda ha hecho lo que debía en las fórmulas inferiores. Ha ganado muchos títulos de karting y carreras de F-Ford, F3 y ahora F3000. Es el favorito para el título de la F3000.

Pero ¿a quién le importa la F3000?

En primer lugar, a los patronos de los equipos de F1. No menos de 14 pilotos de la parrilla actual de F1 han comido en F3000 o su equivalente japonés. ¡Así que cállate la boca!

¿Se ha 'licenciado' en la escuela escandinava de la simpatía?

No hay comparación con el otro escandinavo de la F1, Kimi Räikkönen (no es muy difícil). Vive en Viareggio, Italia, y algo de esa pasión latina ya se le ha pegado. De todos modos, los suecos son bastante más extrovertidos que los finlandeses.

¿Puede llegar a la F1?

Es pronto para decirlo, pero si gana el título de F3000 este año (y si no repite tonterías como la de Mónaco, donde perdió la victoria por 'pararse' a saludar antes de la línea de meta), sólo será cuestión de tiempo que consiga un test. Se sabe que el jefe de BAR, David Richards, ya ha mostrado su interés. Suecia vuelve a soñar con la F1... Por supuesto. Soñar es gratis.



BMW-WILLIAMS A LA GREÑA

Por el humo se ve dónde está el fuego

El abandono envuelto en humo de Juan Pablo Montoya en el GP de Austria puso de relieve los problemas que tiene Williams con su FW25. Pero eso no es nada en comparación con sus disputas entre bastidores con sus socios de BMW...

BMW podría dejar a Williams y llegar a un acuerdo con otro equipo para seguir en F1 más allá del final de 2004.

En pocas palabras, así están estos dos ilustres socios, que durante los últimos dos meses han estado en desacuerdo como nunca antes. Una serie de actuaciones decepcionantes del Williams FW25, aliviada en parte con el triunfo de Juan Pablo Montoya en Mónaco, ha tensado sus relaciones y ha puesto a Williams un tanto a la defensiva mientras BMW trata de imponerles otros métodos de trabajo.

BMW quiere una estructura de ingeniería más integrada entre las dos empresas, un galimatías corporativo que significa: "Queremos tener más voz y voto en cómo se dirige el equipo". Pero todo indica que han errado el tiro. Frank Williams y Patrick Head no son del tipo de personas a quienes les gusta que les digan cómo dirigir su equipo, razón por la cual la relación con sus socios es tan tensa en la actualidad.

A medida que ambas partes han tratado de avanzar hacia un acuerdo aceptable para las dos, que ampliaría su asociación más allá de 2004 (cuando expira el contrato actual), han mantenido "duras discusiones" y "francos intercambios" de opiniones. No es que Williams necesite que les digan que no están haciendo un gran trabajo hoy por hoy, y menos por parte de una marca de coches, por muy bueno que sea su V10.

'FRANK ES EL PATRÓN MÁS DURO DE LA F1. PLANTARÍA A BMW SI TUVIERA QUE HACERLO'

"La situación en la que estamos no es aceptable", dijo Patrick Head con firmeza. "Williams no está haciendo el mejor de los trabajos y, aunque tampoco en BMW son perfectos, hay que decir que por lo general lo hacen mejor con su parte que nosotros con la nuestra.

"Pero estas cosas pasan y se trata de analizarlas para llegar a un término satisfactorio".

A pesar de todo esto, el director de competición de BMW, Mario Theissen, insiste en que quedan por resolver muchos temas complejos y diversos.

"No estamos contentos con nuestra posición y competitividad en este momento", dijo. "Seguimos teniendo varias opciones si no prolongamos la asociación con Williams, pero mantenemos conversaciones [con Williams] para ver cómo habría que estructurar el equipo en el futuro para llegar a lo más alto.

"La cuestión es cómo trabaja la gente, la capacidad del personal implicado y los recursos disponibles".

Cualesquiera que sean los eufemismos

que escondan las observaciones de Theissen, BMW puede despedirse de la idea de que Patrick, accionista al 30% del equipo, vaya a dejar la F1 para dedicarse a navegar. Cuando está entre la espada y la pared, Head muestra una resistencia numantina, y está más claro que el agua que no aflojará hasta que Williams vuelva a ganar.

Con este propósito, un segundo túnel de viento se halla en la fase final, y hace apenas unos meses sustituyeron al aerodinamicista Jason Somerville por Antonia Terzi, procedente de Ferrari. Y el mes pasado Williams fichó a Frank Dernie, el veterano ingeniero que trabajara en el desarrollo aerodinámico de los Williams-Honda campeones de los años 80. Fuentes del equipo insinúan que su papel será ayudar al director técnico Head a organizar toda la ingeniería del conjunto.

Los cínicos sostienen que Frank está más cómodo rodeándose de gente que conoce y con la que se siente a gusto. Pero es una opinión simplista. Frank es el patrón más duro del pitlane. Si no obtiene el trato que cree que su equipo merece, es muy capaz de dejar plantado a BMW, igual que ha hecho en el pasado con pilotos que no cumplían de forma constante. Un hecho histórico que debería preocupar a Ralf Schumacher, dada su forma reciente.

• Véase 'El mejor equipo Michelin', p30 ▶

• Véase 'Bandera Negra', p98 ▶

GP de Austria, vuelta 33. El FW25 de JPM rinde el alma. Se calificó tercero y lideraba la carrera. Dos semanas más tarde, en Mónaco, llegaría la merecida recompensa para el piloto y el equipo.



(Arriba) Alonso ha disparado el interés de los españoles por la F1, un hecho positivo que tiene otras lecturas; (abajo dcha.) pocos hablan ya de Pedro de la Rosa, pero McLaren no ha dejado escapar la oportunidad de servirse de su experiencia.

¡Adelante, Nano!

¡Once años de pasión por la F1! ¡Sabía que el momento llegaría! Paisanos, tenemos un pequeño 'Ayrton'. Hacía tiempo que no sentía ese hormigueo en el estómago al ver pilotar a alguien. Con esta revista, los aficionados sobrevivíamos a la sequía de información sobre F1 en este país. *F1 Racing* es la publicación más profesional y completa que he podido encontrar en todos estos años.

Ah, y no sólo existen aficionados; también, aunque no lo crean, somos muchas las aficionadas al deporte del motor.

¡Adelante, Nano!

Carol Gómez-Caro

El oportunismo español

Llevo toda mi vida de aficionado al motor, y en este último mes me he visto sorprendido por algo que tarde o temprano tenía que pasar. No es la primera vez que sucede algo parecido, baste recordar la situación creada cuando Carlos Sainz consiguió su primer Mundial, o cuando aparecieron Miguel Indurain o Pau Gasol.

Hace años que los aficionados auténticos a la F1 sufrimos el maltrato televisivo nacional a la F1, originado por la escasez de adeptos a dicho deporte. TVE nos despreció, y Tele 5 nos maltrató emitiendo los grandes premios en diferido. Más tarde tuvimos que ver las carreras en cualquier

idioma menos en castellano, porque se llegó al punto de no existir ninguna cadena española interesada en el deporte de la F1.

De pronto, tras la aparición de un par de españoles en las parrillas del gran circo, TVE se interesó, remotamente, por emitir la F1. Pero llegó 2002 y, al no haber piloto nacional alguno con posibilidades (pobre Pedro de la Rosa), se suspendió la emisión.

Esta temporada se presentaba incierta y la primera carrera no fue retransmitida, pero gracias al esfuerzo de Renault volvemos a disfrutar de la F1 en televisión.

Pero ha pasado lo que se veía venir: Alonso, a quien sigo desde su época en el karting y la F-Nissan, ha despuntado –como todos esperábamos– y ahora, como por arte de magia, todos los españoles se confiesan seguidores de la F1, y ocupa gran parte del espacio televisivo dedicado al deporte. El público español surge de debajo de las piedras, y los futboleros de toda la vida resultan ser aficionados “desde hace mucho tiempo” a la F1.

Odio el oportunismo español típico de nuestro país, que parece ser recurrente. Me encantaría que se fomentase la afición, pero una afición de calidad, no una que se olvide del tema en cuanto no aparezcan resultados.

Y una afición al mundo del motor no se culturiza con un comentarista que no cesa de soltar datos y anécdotas de fútbol, y que realmente deja mucho que desear en conocimientos y maneras de tratar tanto a los espectadores como a sus propios compañeros.

Cuánto envidio un Valentín Requena para la F1, y cuánto



temo el día que la F1 deje de ser el deporte de moda, porque volveremos a dejar de disfrutar de ella de manera gratuita.

Apuntarse a caballo ganador siempre es fácil, pero basta ya de oportunismo.

Suerte, Fernando; guardo la gorra que me firmaste hace ya años, y no dudo que llegarás a ser campeón del mundo.

Guillermo García Alfonsín
Logroño (La Rioja)
egosprint@hotmail.com

Joven ferrarista

Soy un joven de 13 años, *tifoso* de Ferrari y de Michael Schumacher.

Mis amigos no entienden que me levante a las cuatro de la madrugada para ver una carrera de F1 o que lllore de emoción por la consecución de un título de Ferrari y Schumi.

Me gustaría poder conocer aficionados a la F1 a través de Internet. Saludos a todos.

Juan Ortiz, Aranjuez (Madrid)
murcielago9999@yahoo.es
juanitoom@hotmail.com

De la Rosa también existe

Quiero expresar mi descontento por la marginación del genial piloto Pedro de la Rosa por parte de los medios de comunicación.

Sigo la F1 desde hace dos años, y desde entonces no he dejado de seguirle y admirarle.

Me gustaría saber (aunque vosotros no tengáis la respuesta) por qué se deja a Pedro de lado.

El año pasado, TVE nos dejó tirados a todos los aficionados a la F1, porque, al parecer, el fichaje de Pedro por Jaguar no era lo bastante importante para ellos. Sin embargo, este año se han volcado con Alonso, cosa que no me parece justa.

No me pude informar del fichaje de Pedro por McLaren hasta que *F1 Racing* llegó a mi casa. Os doy las gracias por ello.

Saludos a Pedro; si McLaren lo ha fichado, será por algo.

Marcos González García
Arakil (Navarra)

a los lectores

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

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

Cinco minutos más

Sigo la F1 desde que Lauda ganara su tercer título mundial, y recuerdo esa lucha de titanes con Prost, los dos en McLaren...

Vivo la F1, la siento, río y sufro con ella, es muy intenso.

Soy un estudioso de libros y revistas –en especial *F1 Racing*–, y no me pierdo ni una carrera desde ese año, sea donde sea.

Lo que quiero pedirle a TVE es que, por favor, no nos corten la emoción de ver cómo los pilotos levantan sus trofeos, y que nos den sus opiniones en la rueda de prensa.

Por favor, aguanten cinco minutos más. ¿Es mucho pedir para la afición española? Las cosas se hacen bien o no se hacen. Carlos Blanco, Madrid
garrapato19@hotmail.com

Un GP inolvidable

Les envío esta carta para agradecerles que me brindaran la oportunidad de poder ir a ver el GP de España de F1, ya que fui uno de los 25 ganadores de las entradas que ustedes sorteaban.

Fueron cuatro días inolvidables, en los que me divertí mucho con las diversas carreras que se realizaron, y en los que no paré de hacer fotos.

Antonio Pardo Miguel
Binéfar (Huesca)

Puertas más abiertas

Desde su puesta en marcha, he acudido en varias ocasiones a la jornada de puertas abiertas que organiza el Circuit de Catalunya, con motivo del GP de España.

Debo decir que cada año la cosa ha ido a peor. Al principio podías ver los coches preparados, algún ejercicio de cambio de neumáticos y, con un poco de suerte, algunos pilotos.

Poco a poco, los pilotos han desaparecido, siendo muy difícil ver a alguno de ellos. Los coches están en su mayoría desmontados y en el fondo del box, y en la parte delantera hay cuatro morros y alerones, y un montón



de seguridad para decirte que puedes hacer fotos, pero no filmar, como si uno fuera a construirse un Fórmula 1 en casa con lo que su modesta cámara pudiera recoger.

Señores del Circuit, me parece muy bien que presuman de ser el único circuito que organiza esta jornada pero, la verdad, para seguir así mejor no hacerla. Creo que deberían implicar más a las escuderías para que realmente sea una jornada de puertas abiertas, y no una ligera visión de coches desmontados.

Para eso nos quedamos en casa leyendo esta maravillosa revista y observando las excelentes fotos que publica. Joan Pepió Peradejordi
jpepio@terra.es

Viaje a Magny-Cours

La agencia de viajes Kultur Bidaiak organiza un viaje en aubobús litera al GP de Francia de F1, en el circuito de Magny-Cours, a celebrar el día 6 de julio.

La salida será el viernes día 4 por la noche y el regreso el mismo domingo día 6.

Los interesados se pueden poner en contacto con la misma agencia en el teléfono 943 29 70 25 o por e-mail: sauber900@hotmail.com. Félix Jáuregui, e-mail

Ferrari quiere a Alonso

Me quedo con una imagen del podio del pasado GP de España. Ross Brawn, Rubens Barrichello y Michael Schumacher abrazados con Fernando Alonso.

¿Tanto le quieren? Yo diría que más de la cuenta. Es bien sabido que Ferrari luchó por Fernando

con Renault. Michael siempre se ha llevado bien con el español y lleva tiempo diciendo que le gustaría formar a un piloto joven que le sustituyera y velar así por el futuro de Ferrari. Raikkonen ya está en McLaren, así que...

Creo que Briatore tiene un serio problema. ¿Os imagináis? Fernando en Ferrari, algo difícil de creer. También era difícil creer que un español subiría al podio.

En los años 50 existía el equipo de las tres 'F': Fangio, Farina y Fagioli. Podría repetirse en un futuro cercano, aunque sólo con dos: Fernando y Ferrari.

Si algún día ocurre, recordad una cosa: como dice *F1 Racing*, ¡lo leiste aquí primero!

Pedro Expósito Ruiz
Arahal (Sevilla)

Montoya no será campeón

Vamos, señores. Con la cabeza, y no con el corazón, ¿ustedes creen que el señor Montoya será alguna vez campeón del mundo?

No hay duda alguna de que Montoya es rápido; alguna pole, alguna victoria, pero nada más. Para ser campeón hace falta algo más que él no tiene.

Esta opinión no va contra Montoya, sino contra los 'entendidos' de la F1. Saben que Montoya vende y no paran de ponerlo en un sitio donde no está y dudo que llegue a estar.

Josep Molist, Aiguafreda (Barcelona)

(Arriba izda.) La jornada de puertas abiertas del GP de España permite penetrar en una zona 'tabú' del circuito, pero, como todo, se puede mejorar; (abajo) desde su debut en F1 en 2001, a Juan Pablo Montoya se le ha colgado la etiqueta de futuro campeón. El tiempo pasa y el impacto inicial se desvanece.



'ALONSO ES UN APASIONADO DE LOS DEPORTES COMO EL CICLISMO Y EL FÚTBOL'



Alonso

COMO UN GLADIADOR

La vida de Fernando Alonso ha experimentado un cambio espectacular en los dos últimos años. Su preparación física también. Es el instrumento para atacar la competición y el estrés de la F1.

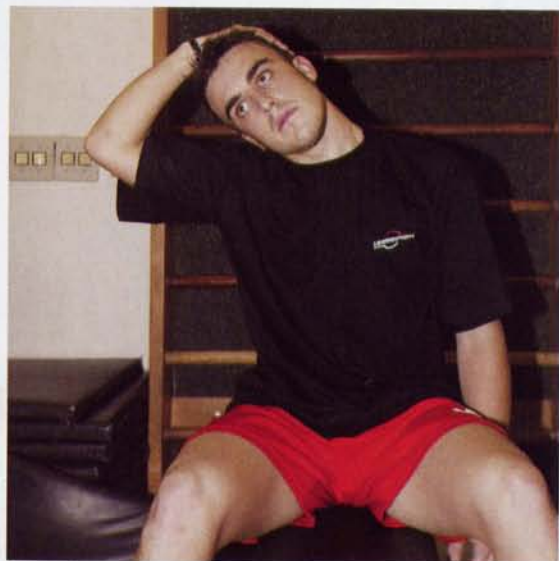
Texto de Xavier Guillén; **fotografías de** Álvaro Rubio

SOBRADAMENTE PREPARADO



'SE DESPLAZA POR
MEDIO MUNDO,
DE HOTEL EN HOTEL,
PERO SIEMPRE EN
PERFECTO ESTADO
DE REVISTA'





(Arriba) Los ejercicios para fortalecer los músculos del cuello y reforzar las cervicales son fundamentales en cualquier piloto de élite.

Incluso cuando participó en la F3000 la dedicación en cuerpo y alma al deporte no era tan exigente como ahora. Alonso, piloto oficial de Renault F1 está sometido a una presión que muy pocos son capaces de soportar. Jornadas interminables de test, preparación física, actos sociales del equipo, de los patrocinadores...

Y desde luego lo fundamental, correr como el que más, exprimir su monoplace al máximo y exigir a su gente que le den un coche todavía más rápido. Y todo esto sin despeinarse. Por suerte Alonso tiene un carácter tranquilo, a prueba de bombas y eso le ayuda a pasar de puntillas por encima de los problemas y los conflictos. Pero además cuenta con un programa de entrenamiento que no sólo busca fortalecerlo físicamente sino también liberarlo de la tensión y relajarlo.

El italiano Edoardo Bendinelli es su ángel de la guarda particular, el encargado de diseñar los movimientos de Fernando antes y después de pilotar el monoplace.

"El entrenamiento físico que realizamos es diferente dependiendo de la época del año, bien sea en pretemporada o en pleno mundial. Ahora mismo también es distinta la semana que hay carrera a la que no. Después de un gran premio, la siguiente jornada es de descanso absoluto, al segundo día realizamos una sesión muy suave de estiramientos y al tercero comienza ya una jornada habitual".

Un día normal pasa por unas dos horas continuas de ejercicio alternando el gimnasio con las actividades al aire libre y también los deportes con una fuerte significación de juego, como el fútbol, el squash, el tenis o la bicicleta en grupo.

"Normalmente trabajamos mucho la capacidad aeróbica para conseguir un nivel muy alto, el entrenamiento general se basa en este aspecto y en reforzar las partes del cuerpo que más sufren en un Fórmula 1, es decir el cuello, y la espalda. Y por supuesto todo lo que afecta al sistema cardiaco. En los aparatos del gimnasio ejercitamos cuello y espalda y en el exterior nos centramos en la capacidad aeróbica. Es un programa ▶



En el gimnasio...

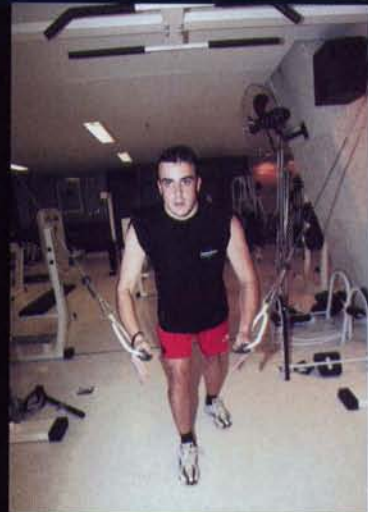
Fernando pasa muchas horas en los 'aparatos' entre carrera y carrera, pero también al aire libre practicando deportes como el squash o el fútbol. La consigna es entrenar pero también pasarlo bien para borrar la tensión y el estrés.



(Izda.) Edoardo y Mateo son las personas que vigilan de cerca los pasos de Alonso. Ellos son siempre los sparings del asturiano, tan bueno o mejor que Michael Schumacher jugando al fútbol; (abajo) Alonso realizando una sesión para mantener la flexibilidad y la elasticidad.



(Dcha.) El anterior equipo Benetton fue uno de los pioneros en la preparación exhaustiva de sus pilotos. El actual Renault ha continuado con esta política y sus pilotos siempre tienen al lado un completo gimnasio para entrenar, estén donde estén.



específico para él, nosotros le enseñamos a hacer un tipo de movimientos muy concretos. Al menos unos cuarenta minutos los dedicamos sólo a trabajar el cuello".

Las fuerzas G que un piloto debe soportar en un gran premio son tremendas, las frenadas y las aceleraciones también castigan mucho cervicales y espalda, una buena manera de recuperarse pasa por el agua.

"Durante una semana de entrenamiento específico también realizamos ejercicios de 'aquagym' dentro del agua porque eso nos ayuda a entrenar de manera suave, evitando lesiones o contracturas. También concedemos mucha importancia a los juegos deportivos, son muy interesantes y cuando se trata de 'enfrentamientos' con otra persona suponen diversión y estímulo. Normalmente Fernando, Jarno [Trulli] y Allan [McNisch] más nuestros monitores lo pasamos bien jugando a fútbol [Fernando es bastante bueno] o squash".

Cuando se trata de la misma semana del gran premio la intensidad baja, por un lado se encuentran con menos disponibilidad de tiempo, se han de desplazar, ubicarse en un hotel, llegar al circuito... y por otro conviene encarar entrenamientos y carrera con un cuerpo y mente relajados.

"La actividad es mucho más suave, un setenta por ciento son básicamente ejercicios de alargamientos, activación motora y un calentamiento previo a la carrera. Una parte muy importante son los masajes que se aplican antes y después de la carrera. Sirven de calentamiento y para activar los puntos que están tensionados y conseguir flexibilidad y recuperación".

A Fernando le gusta especialmente practicar el ciclismo, recientemente con motivo del Gran Premio de España cumplió uno de sus sueños al poderle enseñar a Miguel Indurain como era su monoplaza y conversar con el pentacampeón del Tour.

El habitual *stage* que los pilotos de Renault realizan con Flavio Briatore en Kenia sirve para concretar el plan de trabajo de los pilotos.

"De alguna manera significa el último test de la temporada y el primero de la pretemporada, nos sirve para conocer en que punto se encuentra el piloto y en que condición física, a partir de este momento diseñamos todo el trabajo".

Las características de una carrera son totalmente distintas a cualquier otro deporte, durante casi dos horas el piloto está sometido a mucha presión, a una concentración absoluta y a un esfuerzo físico que afecta pocas partes de su cuerpo. Por eso la preparación física es muy particular.

"En menor medida y salvando las distancias, el tipo de entrenamiento se asemeja al de un deportista de decatlon, una especialidad que mezcla muchas disciplinas, algo que nosotros también hacemos como el rafting o la canoa".

Edoardo Bendinelli tiene su 'cuartel central' en la ciudad de Viareggio, cerca de Pisa, desde donde elabora toda la programación de Fernando Alonso, un proyecto para preparar a un campeón. **1**



(Izda.) Fernando enmarcado entre las torres Kio de Madrid. El asturiano se dio un auténtico baño de masas pilotando el Renault por el Paseo de la Castellana.



(Dcha.) No es que haya pensado en dejar la Fórmula 1 por la Copa de Europa de Camiones, pero a Fernando le gusta conocer de primera mano todos los detalles de su equipo, incluso el asiento del conductor del camión-taller de Renault.



(Arriba) Descansando en la habitación de un hotel, después de los entrenamientos; (izda.) el casco deja el cabello chafado como una boina, para volverlo a su estado natural, el empleo del secador es obligatorio.





CONFIDENCIAL

¿Volverán a ganar el título Ferrari y Bridgestone? No si McLaren, Renault o Williams pueden evitarlo. Pero ¿cuál de los tres equipos punteros calzados por Michelin tiene más posibilidades de aguar la habitual fiesta italo-japonesa? En las siguientes páginas, tres especialistas de *F1 Racing* se enzarzan en un encendido debate...

Fotografías de Darren Heath



EN FAVOR DE McLAREN

Matt Bishop explica por qué el MP4-18A, diseñado para los nuevos Michelin, machacará a los demás.

Aunque les duela reconocerlo, el cometido que se les plantea a Ron Dennis (McLaren), Flavio Briatore (Renault) y Frank Williams (Williams) en 2003 es igualar los logros de Jean Todt, cuyo equipo Ferrari, codirigido por Michael Schumacher, ha redefinido parámetros consolidados de la excelencia en F1 durante los últimos 50 y tantos grandes premios.

En el mundillo de la F1, Todt es conocido por sus escasos amigos como 'Napoleón', referencia jocosas a su nacionalidad, su baja estatura y, sin duda, su

aptitud para encauzar su patología a fines constructivos (o, desde la perspectiva de sus enemigos, destructivos). Pero, en mi opinión, Ferrari bajo Jean Todt es más napoleónico porque han asumido, aprendizaje de memoria y prometido vivir de acuerdo a uno de los conceptos militares más corrosivos de Bonaparte: "Cuando observes a tu enemigo, nunca atribuyas a la malicia lo que puede explicarse fácilmente por la incompetencia", escribió.

Esto es, extrapolándolo al contexto de la F1, no escudriñes los actos de tus rivales con demasiada diligencia. En vez de eso, no te duermas en los laureles y ve a lo que importa. Hazlo, y es muy posible que tus rivales menos competentes caigan rendidos a tu paso.

Eso es lo que Ferrari ha hecho, y hace... con Bridgestone, desde luego. Pero este artículo y los dos siguientes tratan de Michelin; en concreto, del modo en que los tres principales equipos Michelin utilizan los productos de la más quijotesca de las marcas de neumáticos.

Y, en mi opinión, es McLaren el que ha hecho el mejor apaña hasta ahora este año. De acuerdo, como Stéphane explica en la página 34, Renault ha mejorado mucho en 2003; hasta el insensato Anthony ha conseguido hacer alguna observación inteligente en su vano intento de demostrar que Williams está haciendo un buen trabajo en estos momentos

McLAREN Y MICHELIN

"Este año Michelin ha hecho un muy buen trabajo, sin duda, pero no hay que subestimar los progresos que hemos efectuado con nuestros chasis y motor. Ya no hay magia en el desarrollo de neumáticos. Los tiempos en que se rebajaba medio segundo con un compuesto especial son historia".

Ron Dennis
Presidente

McLaren empezó el año 2003 resuelto a ser más competente que sus rivales. El resultado fueron un par de tempranas victorias, incluida la primera del impresionante Kimi Raikkonen (arriba).

(véase página 35). Pero lo que ha hecho de McLaren el mejor de este grupo particular fue su aceptación de que un MP4-17D (de 'desarrollo') bien resuelto y fiable sumaría más puntos a principio de temporada que cualquiera de las extrañas y no muy bonitas máquinas nuevas de sus rivales Michelin. Hablando en plata, como Ferrari, como Todt —como Napoleón—, han comprendido que lo más importante es ser menos incompetente que sus rivales.

Y lo han sido. Y lo son.

El director gerente de McLaren, Martin Whitmarsh, muy ducho desde el punto de vista técnico, lo expresa de otro modo: "Cuanto más competitivo eres, más reacio a asumir riesgos te vuelves". Es decir, para un mequetrefe en busca del éxito como Renault resulta perfecto divertirse con cargas de combustible excéntricas, neumáticos ultrablandos y qué sé yo, y se comprende perfectamente que el antaño poderoso Williams intente resolver su cada vez más embarazosa falta de competitividad mediante estrategias de carrera cada vez más arriesgadas; pero si tu presa son las victorias, vas a lo seguro y sigues las reglas, como hizo McLaren, con gran éxito, en las tres pruebas extraeuropeas del inicio de temporada.

Aun así, a menudo sus creadores exageran las diferencias entre los F1. Por ejemplo, en Austria, McLaren, Renault

y Williams preseleccionaron los mismos dos neumáticos entre la selección múltiple de la que disponían la semana anterior, a pesar de sus tan cacareadas diferencias técnicas de planteamiento y filosofía. Pero eso no debería suponer una sorpresa. Cuando, a finales de los años 90, McLaren y Ferrari dominaban una F1 monopolizada por Bridgestone, presionaron a los japoneses sin descanso para que suministraran neumáticos hechos a la medida de las respectivas idiosincrasias de sus coches, y más tarde constataron con interés que de hecho habían facilitado a Bridgestone más o menos exactamente los mismos requisitos en cuanto a especificaciones. Y sin embargo, cuando Bridgestone, como era de esperar, produjo neumáticos según estas instrucciones, a los demás equipos les resultaron más o menos inservibles. Es decir, los buenos coches suelen rendir bien con los mismos tipos de (buenos) neumáticos; los coches malos suelen tener problemas con ellos.

Forzosamente, pues, este año Michelin ha efectuado más ensayos de neumáticos con McLaren que con todos los demás. Y, cuando llegue el momento, el MP4-18A servirá para saber si son buenos. Su diseño ha girado alrededor de la próxima generación de neumáticos Michelin, y viceversa, lo que es tan o más importante. Debería poder ir a estrategias de dos

> ¿Y LOS DEMÁS?

Hay dos equipos más que caizan neumáticos Michelin, y también les van bien las cosas...

Hasta hace poco, Jaguar y Toyota se movían en un terreno de importancia marginal para Michelin. Sumaron apenas 10 puntos entre ellos en 2002, insuficientes para ganarse un puesto en la primera línea del desarrollo. Pero, con el nuevo baremo de puntos, desempeñarán un papel más importante en los esfuerzos de Michelin por reducir el botín quincenal de Bridgestone, porque ahora que puntúan los ocho primeros tienen más posibilidades de hacerlo. Aun así, eso no bastará para que su voz se oiga por encima de las de McLaren, Renault o Williams.

Pese a las roturas de suspensión en las primeras carreras y el lío alrededor del segundo piloto, Jaguar cuenta al menos con una buena plataforma desde la que trabajar. Pero andan escasos de dinero, y es probable que eso repercuta en el desarrollo del R4.

El dinero no es problema para Toyota, pero al TF103 le ha costado cumplir las promesas iniciales, lo bastante para hacerles corregir ligeramente sus objetivos para 2003 (clasificaciones entre los 10 primeros y algún que otro podio). ¿Los 10 primeros? Deberían aspirar a los ocho primeros, ¿no?

Robert Holmes

paradas sin provocar ampollas en los compuestos ultrablandos que Renault sólo ha hecho funcionar a tres paradas. ¿Por qué? Porque se ha diseñado para ser ligero, estable en frenada y constante a la hora de tomar curvas y de 'meter' el control de tracción: o sea, *competente*.

El Renault R23 también parece bueno en esos apartados, y por eso resulta suave con sus neumáticos. Pero no es la única razón. No, para tratar bien a las gomas, montar un engranaje motor de 810 CV es una ventaja, porque no proporciona el 'patadón' a la salida de las curvas lentas que hace que las ruedas se degraden. El problema es que resulta menos eficaz en las rectas...

A Williams le sucede lo contrario de

Algunos equipos Michelin sufren degradación de neumáticos (abajo) cuando montan 'blandos'. McLaren arriesga menos, lo que ha reducido el problema para ellos.

**'McLAREN
COMPRENDIÓ LA
IMPORTANCIA DE
SER MENOS
INCOMPETENTE
QUE SUS RIVALES'**

Renault. Su BMW V10 ofrece brío en cantidad pero, con la devoción del FW25 por el subviraje en la entrada seguido del sobreviraje a la salida, sus 900 CV mascan la goma a troche y moche.

En resumen, Renault carece de potencia y Williams, de agarre. Por tanto, McLaren es el único equipo Michelin capaz de plantar cara a Ferrari y Bridgestone este año. ►





EN FAVOR DE RENAULT

Stéphane Samson explica por qué los estrechos lazos de Renault con Michelin les dan tal ventaja.

Los usuarios de neumáticos Michelin se dividen en dos categorías muy distintas: los que destrozan sus neumáticos traseros y los que no abusan de ellos. Sencillo. En la primera categoría están Williams y Jaguar. En la segunda, McLaren y Renault, con Toyota navegando entre dos aguas. Y si tenemos que escoger un ganador –y así es, en efecto–, Renault se destaca sin discusión posible. Las esperanzas de

Michelin para las próximas temporadas deberían reposar en la marca del rombo.

Sí, Renault calzó los neumáticos más blandos que Michelin llevó a España, donde el R23 hizo juego igual con el Ferrari F2003-GA.

Pero este parámetro es engañoso. Olviden la elección entre 'duro' y 'blando' a efectuar en cada carrera. En efecto, las diferencias entre ellos son marginales y explican apenas un 10% de la superioridad de la que Renault hace alarde este año en la explotación de las gomas. Sí, *superioridad*.

Porque incluso con la goma más dura, los Renault habrían obtenido idéntico resultado en el Circuit de Catalunya. Como en casi todas partes. Los ingenieros de Michelin lo confirman. En España, los R23 fueron los únicos coches Michelin que conseguían no sobrecalentar sus gomas en las largas curvas La Caixa y Banc de Sabadell, y no flaquear en los dos últimos virajes. De manera casi sistemática, eran los más rápidos en el tercer sector. No, la explicación reside en otra parte.

El pasado invierno, Renault dio un gran salto adelante. El R23 ha ganado un 17% de eficacia en el terreno aerodinámico sobre el anterior R202. El monocasco también es más ligero y rígido. El motor V10 de ángulo ancho está mejor integrado en el chasis, pero en cierto modo decepciona: es más pesado que el de 2002 (120 kg contra 95 kg) y ha avanzado poco en potencia (810 CV).

"En realidad, este hándicap acabó siendo una ventaja", confía el director técnico Mike Gascoyne. "Poca potencia y mucho apoyo aerodinámico dan un coche que no patina en curva y por tanto no deteriora sus ruedas".

Pero eso no significa que la vuelta a una

RENAULT Y MICHELIN

"Han hecho una buena labor; trabajamos muy bien juntos. Michelin ha mejorado mucho, aunque, para nosotros, ninguna mejora será nunca suficiente. Avanzamos en la dirección adecuada y han hecho un buen trabajo para nosotros".

Flavio Briatore
Director gerente

(Arriba) Fernando Alonso es una de las estrellas de 2003. Pero un piloto sólo es tan bueno como su coche, y el R23 es pistón. El próximo podría ser aún mejor, con la ayuda de Michelin.

motorización más convencional y más potente en 2004 cambie este equilibrio. "Si hiciera falta poca potencia para ganar en F1", dice Gascoyne, "la receta sería cosa sabida. Tenemos confianza en los progresos realizados a otros niveles".

A otros niveles, dice Gascoyne. Por ejemplo: la suspensión del R23 ha sido concebida a la medida de sus cubiertas. Antes de España, además, fue retocada. Claro está, los reglajes de sus ángulos de caída y convergencia se adaptaron a los deseos de Michelin.

Pero eso no es todo. El gran esfuerzo dirigido al reparto de la disipación energética entre los amortiguadores y la estructura de los neumáticos ha permitido salvar otro listón. El objetivo es mantener el neumático sobre el asfalto tanto como sea posible. Las imágenes de televisión son claras: donde otros coches, rígidos, tienden a rebotar sobre los baches o aligeran una rueda delantera antes del ápice, el Renault absorbe todas las asperezas y permanece pegado a la pista. Su suspensión trabaja. Tampoco hay que subestimar las características aerodinámicas de los Michelin tanto bajo carga como a alta velocidad, que aportan un beneficio notable a la eficacia del alerón delantero. Un terreno en el que Bridgestone aún está por detrás.

Pero el arma secreta de Renault se halla en otra parte. ¿Su nombre? Control de tracción. Puesto a punto por ingenieros

punteros procedentes de la competición y del departamento de 'vehículos de serie' del fabricante francés, hace milagros. Sólo el software de Renault regula el patinaje de ruedas con tanta sensibilidad como el de Ferrari. En efecto, este programa permite determinar con precisión y no rebasar nunca los límites de adherencia del coche, allí donde otros deben hacer prevalecer considerables márgenes de seguridad.

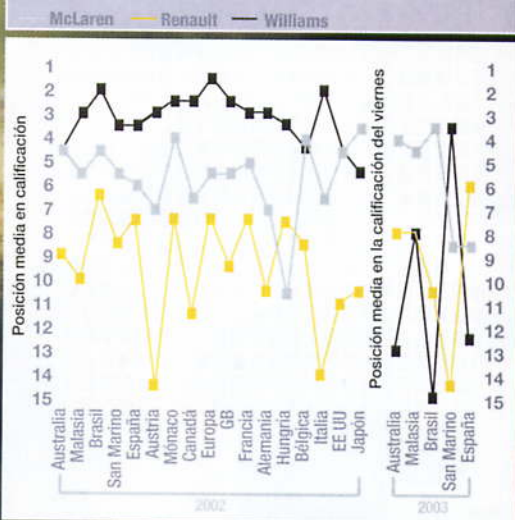
Resta hacer mención de la sesión de tests del viernes por la mañana, en la que Renault toma parte en todos los grandes premios. Su utilidad es un hecho probado: en Montmeló, los R23 se permitieron probar las gomas para el A1-Ring. Al final, lo que Renault quería de Michelin para Austria fue muy particular: combinar una arquitectura dada con un compuesto también específico. Ni Williams ni McLaren han hecho gala de tanto ingenio.

Por último, los proyectos a largo plazo entre Michelin y Renault son numerosos. Uno de ellos es la suspensión OCP (Optimum Contact Patch, área de contacto óptima). Aún en fase de desarrollo, optimiza el rendimiento de las ruedas traseras. Michelin ha ofrecido esta solución temeraria a todos sus socios. Sólo Renault ha dado el paso, señal de cierta anchura de miras. Podría utilizarse ya en 2004, y Renault llevará al menos un año de adelanto. Así que olviden lo que ha dicho Matt (página 32). Olviden lo que dirá Anthony (página 35). Sigán al rombo.

BMW Power

> ¿Y las estadísticas?

Cuando McLaren cambió de Bridgestone a Michelin para 2002, pasó a montar los mismos neumáticos que Williams y Renault. He aquí qué tal lo han hecho en calificación desde entonces:



EN FAVOR DE WILLIAMS

Anthony Rowlinson explica por qué nadie puede igualar a Williams en cuanto a ganancia de prestaciones.

La creencia popular en el paddock insiste en que los chasis Williams de la era BMW son dragsters que trituran las gomas, carentes de una adherencia a la altura de su poderío o de la finura para atar corto a sus caballos. Razón por la cual, dicen, McLaren y Renault —con sus aerodinámicas más sutiles— podrán montar Michelins de compuesto más blando en cualquier carrera de 2003, lo que les ayudará a desbancar a los FW25. Ello también explica, continúan, por qué el FW24 del poleman Juan Pablo Montoya se quedó sin cubiertas traseras en Europa 2002 y embistió al McLaren MP4-17 de David Coulthard, que lo iba a pasar por el exterior de la primera curva. Con los mismos neumáticos...

Además, insisten, explica por qué en 2003, en Imola y Montmeló, el prometedor ritmo inicial de Williams decayó llegado el domingo. Pero se equivocan.

De los tres equipos Michelin punteros, Williams es el que más ha presionado por el desarrollo de gomas blandas de carrera, a raíz de lo aprendido con los ingenieros de Michelin durante todo un año de desarrollo en 2000. Miles de kilómetros afinando compuestos, como preludio del regreso de Michelin a la F1 en 2001, convencieron al equipo de Grove de que Michelin tendría más éxito si llevaba al límite sus compuestos, es decir, si experimentaba con gomas más blandas.

De vez en cuando, el efecto no ha sido el deseado. Por ejemplo, en Hockenheim 2002, Renault —supuestamente el que más podía permitirse calzar compuestos más blandos— optó por el neumático opcional de Michelin (el más blando) y se pasó el domingo resbalando sin agarre en la parte baja del pelotón. Dicha apuesta no mostró otra cosa que su errada elección: necesitaban el compuesto 'principal', el más duro, igual que Williams y McLaren.

Lo que sí es cierto es que el FW24 del año pasado exigía más a sus neumáticos traseros que el McLaren MP4-17 o el Renault R202.

En menor grado, lo mismo vale para el FW25 contra el R23 o el MP4-17D. No obstante, el corolario no es que Williams no pueda montar ruedas blandas; lo que pasa es

WILLIAMS Y MICHELIN

"Estamos muy, muy contentos con ellos. Si, a veces son mejores que Bridgestone y a veces es al revés, pero las cosas van bien. La gente de Michelin es de lo más trabajadora. Estoy seguro de que los de Bridgestone también lo son, pero Williams no tiene ninguna queja".

Frank Williams
Jefe de equipo

Williams ha mejorado mucho el FW25 (arriba) este año. Hacia finales de año habrán ganado medio segundo con la aerodinámica. Sus rivales no podrán igualarlo, ¿no?

que, cuando lo hacen, las desgastan algo más rápido que Renault o McLaren.

Pierre Dupasquier, director de competición de Michelin, explica: "Sencillamente, no es cierto que McLaren y Williams, por ejemplo, hagan un uso muy distinto de sus neumáticos. Los coches punteros son tan parecidos que si uno de nuestros cuatro socios propone una línea de desarrollo que muestra una ganancia de rendimiento, los otros equipos casi siempre reproducen esa ganancia.

"La única diferencia es que por lo general el equipo más rápido es el mejor situado para pedirnos que sigamos una línea concreta".

Lo que nos trae de vuelta a Williams, que, hasta el sólido inicio de McLaren en 2003, era el equipo puntero de Michelin (tanto en cuanto a prestaciones como a lealtad corporativa). Después de todo, fue con ellos que Michelin volvió a la F1 en 2001, con victoria en el cuarto intento y otras tres ese mismo año.

El pasado año fue más difícil, con un solo triunfo. Eso sí, siete poles demostraron que en cuanto a velocidad pura el FW24 era un coche formidable. Por tanto, es absurdo decir que Williams no puede hacer un chasis que se adapte a las gomas blandas: normalmente, esas poles se consiguieron con la opción más blanda del fin de semana.

El problema era la carrera, cuando factores como el apoyo aerodinámico y la eficacia del control de tracción comprometían la durabilidad de los compuestos más blandos.

Sam Michael, ingeniero jefe de Williams, dice: "Los neumáticos se desgastan cuando patinan lateral [en curva] y longitudinalmente [en frenada y aceleración]. Por alguna razón, si el chasis no aprovecha su agarre de manera eficaz, patinan y se desgastan más deprisa". Cualquier chasis con menos 'aplomo' que el R23 y el MP4-17D exigirá más a sus gomas, más aún con un BMW P83 en la zaga.

No obstante, este año el problema es menor que antes. Las estrategias de carrera giran alrededor de dos o tres paradas, así que nunca existen dudas sobre si un compuesto puede aguantar una 'fase' de hasta 25 vueltas. Incluso en una pista de alta abrasión como el Circuit de Catalunya, ningún equipo Michelin (incluido Williams) se quejó de un elevado desgaste de ruedas.

Es verdad que el ritmo de Williams ha sido irregular en 2003, pero ese chasis FW25 casi venció en su debut y se mostró ganador en Austria. Carrera a carrera recibe retoques de cara a cumplir lo que BMW y Michelin le exigen, y si los aerodinamistas pueden dar con medio segundo (y ya han avanzado algo), Juan y Ralf estarán pegados a los Ferrari.

¿Tendrá la suerte el excelente chasis Renault de recibir medio segundo de 'motor' antes de final de año? Es poco probable.

¿Mejorará de forma significativa el nuevo MP4-18A las prestaciones y fiabilidad de su predecesor? Es una incógnita.

Quienes entienden apuestan por Williams.

AMBICIÓN AL DESNUDO

El artículo anterior (página 30) era nuestro análisis de los tres equipos Michelin punteros. El gráfico de la página 35 muestra que Renault avanza a pasos agigantados. Vamos a ver por qué. El piloto probador Allan McNish presenta el R23, que hemos desarmado para ofrecer la mejor vista posible.

Fotografías de Wake Upp



El R23 y yo hemos llegado a conocernos muy bien. Vale, Renault optó por apoyar el pacto que limita los ensayos privados, pero las sesiones del viernes me han dado la oportunidad de descubrir cómo reacciona el coche en distintas situaciones. Algunos

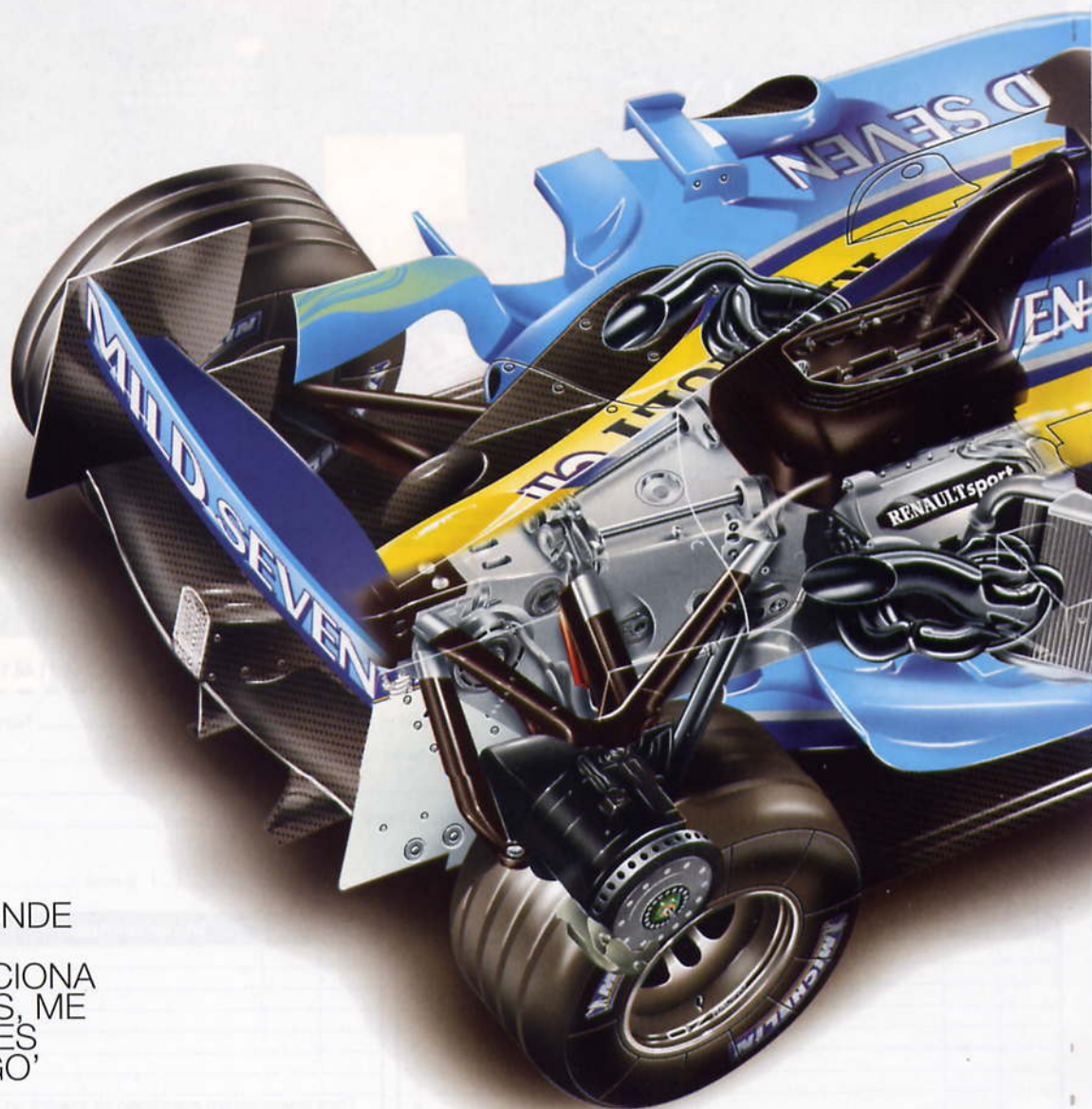
coches son caprichosos; con otros se puede vivir fácilmente. Algunos dan mala espina; otros son mucho más nobles. El R23 cae en esta última categoría. Responde al tacto del piloto, reacciona bien a cualquier ajuste en los reglajes, me tranquiliza. La primera vez que lo piloté, me sentí lo bastante relajado para preocuparme por el crono y mejorar los reglajes. Un buen amigo.

Se nota a primera vista que la calidad de fabricación de Renault ha dado un gran

(Abajo) Nuestra radiografía muestra la pulcra instalación del V10 Renault a 108°; éste es el último año del V10 de ángulo ancho; (izda.) Allan McNish, probador de Renault.

salto adelante. El acabado hasta en el componente más pequeño merece una salva de aplausos. Las pinzas de freno, el cambio de titanio-carbono, los triángulos... no hace falta conducirlo para darse cuenta de que es algo especial, que no te fallará.

El sistema puesto en práctica por Renault, con dos equipos de diseño trabajando simultáneamente, ha dado sus frutos: el programa R23 empezó en octubre de 2001; el proyecto R24 arrancó a finales del año ▶



'EL R23 RESPONDE AL TACTO DEL PILOTO, REACCIONA A LOS AJUSTES, ME TRANQUILIZA. ES UN BUEN AMIGO'

F23



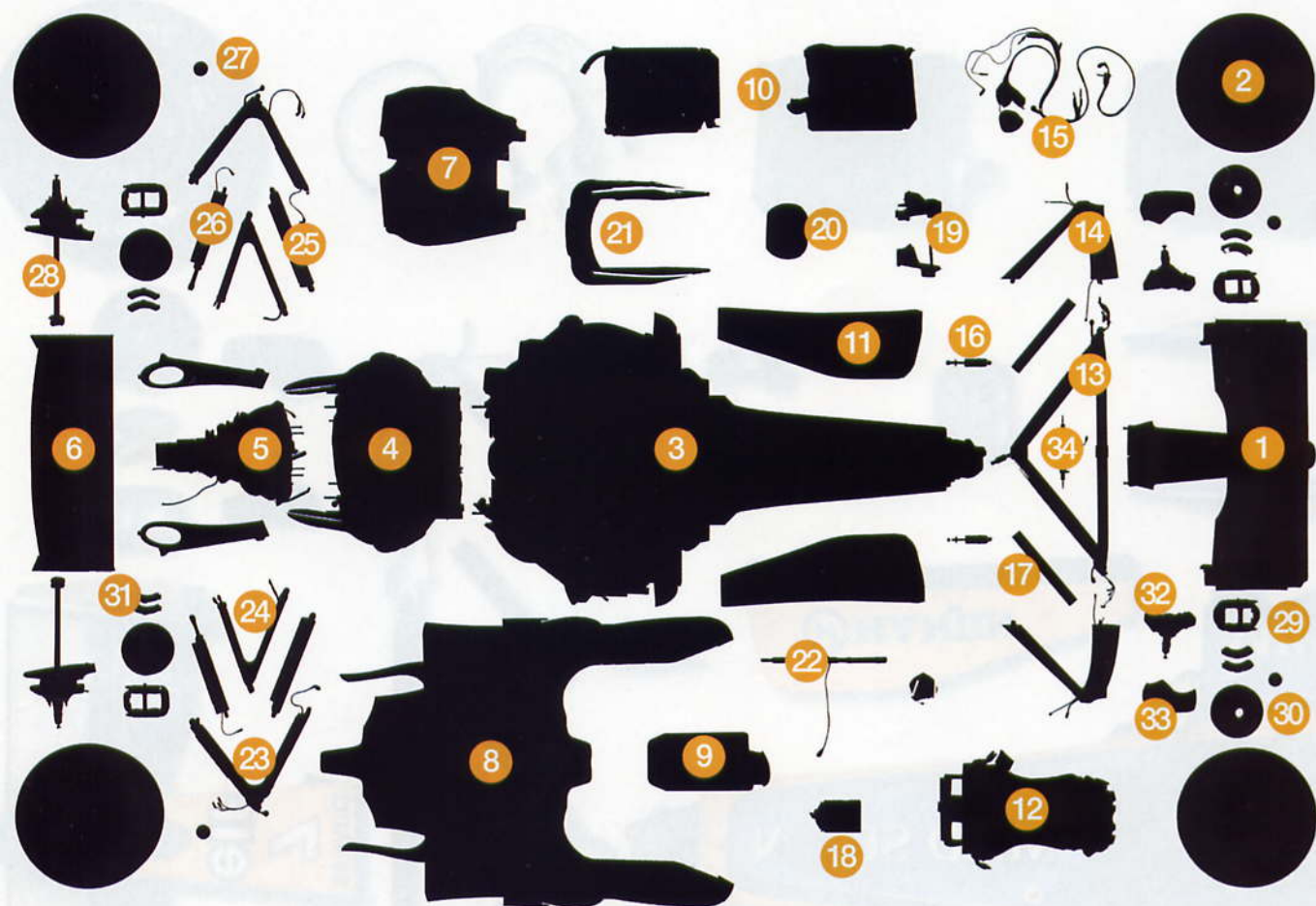
The design of
 the car is
 the result of
 a long and
 difficult process
 of development
 and testing
 with the aim
 of achieving
 the best possible
 performance
 in all conditions
 of the track
 and in all
 circumstances
 of the race
 and in all
 circumstances

R23

La mayoría de equipos procuran no divulgar esta vista. Pero el director técnico Mike Gascoyne y el diseñador jefe Tim Densham están orgullosos del R23. Así que... ¡da rienda suelta al diseñador de F1 que hay en ti y disfruta! He aquí las maravillas de la ingeniería de Renault (al dorso, la nomenclatura).







> Renault R23: cada cosa por su nombre

1. Conjunto alerón delantero/morro. Renault ha optado por terminar pronto el plano principal, adyacente a la cara interior de la rueda. El espacio restante se emplea para acoplar una serie de apéndices a las derivas laterales.

2. Llanta y neumático.

3. Monocasco. Más ligero y estrecho que el de 2002. También ha sido retocado para adaptarse al HANS (soporte de cabeza y cuello).

4. El motor RS23 todavía presenta un ángulo ancho (unos 108°). Justo antes de Melbourne se cambió su distribución para alcanzar mayor fiabilidad. Por desgracia, las culatas son de aluminio, no magnesio, que es lo que Renault quería en un principio. Por tanto, el

RS23 pesa 125 kg (el RS22 del año pasado pesaba 95 kg). El centro de gravedad es más alto de lo esperado, otra razón de que Renault vaya a emplear otro concepto el año que viene. La evolución 'D' montada en Austria daba sólo 810 CV.

5. Cambio. Totalmente nuevo, de titanio y carbono. Seis marchas y marcha atrás.

6. Conjunto alerón trasero.

7. Depósito. Los dos grandes orificios son para fijar la válvula de repostaje. La válvula se coloca a izquierda o derecha según el sentido de giro de la pista y la posición del pitlane.

8. Capó motor. Ahora presenta dos chimeneas. No son salidas de escape, sino evacuación del aire caliente.

9. Toma de aire.

10. Radiadores. El R23 tiene dos caminos distintos para el agua (a la izquierda) y el aceite (a la derecha). Esto permite que la refrigeración se haga de modo asimétrico.

11. Deflectores laterales. Son mucho más pequeños que en 2002 y ya no interfieren con los triángulos delanteros.

12. Asiento.

13. Triángulo delantero inferior de una pieza. Presta servicio a ambos lados del chasis. Ahorra peso y, lo que es más importante, consiente un chasis más estrecho. Ferrari utiliza el mismo concepto.

14. Triángulo delantero superior.

15. Cableado electrónico.

16. Amortiguador delantero.

17. Empujador delantero.

18. Centralita electrónica Magneti Marelli.

19. Pedalier (freno y gas).

20. Volante.

21. Protección cabeza y cuello del cockpit (espuma).

22. Columna de dirección.

23. Triángulo trasero inferior.

24. Triángulo trasero superior.

25. Barra de acoplamiento trasera.

26. Empujador trasero.

27. Tuerca de rueda.

28. Conjunto semieje y porta mangueta trasero.

29. Pinza de freno (limitada a seis pistones por la FIA).

30. Disco de freno.

31. Pastillas de freno (limitadas a dos por rueda).

32. Porta mangueta delantero.

33. Conducto delantero ventilación frenos.

34. Cremallera de dirección.



**'TENER LA
POSIBILIDAD DE
PILOTAR UNO DE
ESTOS COCHES DE
ENSUEÑO A FONDO
ES UN PRIVILEGIO'**

McNish (dcha.) no escatima elogios al R23. Le encanta este coche, al igual que a la 'estrella de 2003', el español Fernando Alonso (arriba, en Austria).



pasado. Y el diseño del coche de 2005 se iniciará a finales de esta temporada.

Para describir el comportamiento de este Renault, elegiría una única imagen. Circuit de Catalunya, *curvone* Renault. No es la parte más fácil, y hay que abordarla con la técnica correcta. Este año fui capaz de tomarla a fondo por primera vez. Y fue fácil. Como piloto, este coche me inspira mucha confianza. Apenas podía creerlo.

El chasis es fabuloso. Su ingeniosa aerodinámica hace que ni se inmute en curvas rápidas, y los ajustes de la suspensión hacen que cambie de dirección como un kart. La estabilidad en frenada es ejemplar, y el control de tracción es muy sensible. No es de extrañar que el R23 sea tan benévolo con sus neumáticos.

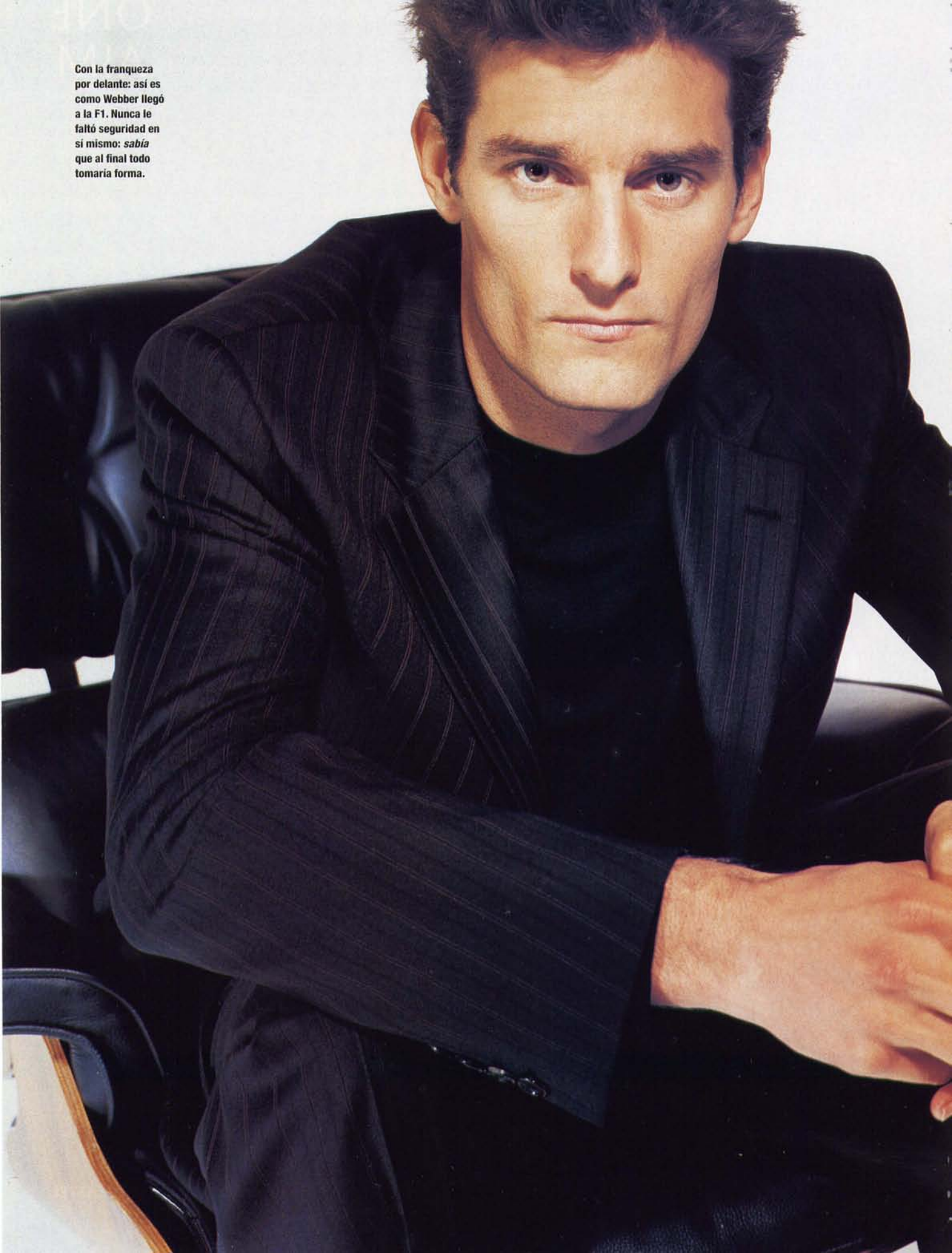
Puestos a criticar algo... ya veo vuestra sonrisa. Creéis que voy a decir el motor. Bueno, sí... y no. Vale, el RS23 V10 no es lo más potente que he pilotado nunca; unos caballos más no vendrían mal. Pero ¿quién puede presumir de tener suficiente

potencia? Este V10 y el monocoque R23 están muy bien integrados. Es más, una 'patada' más floja implica un mejor desgaste de neumáticos. Y el motor es menos sediento, lo que va muy bien para la estrategia. Eso sí, estas últimas carreras hemos montado una nueva especificación de motor que es mucho más potente que la de principios de temporada.

Este año 2003 es muy importante para mí. Sabía que optar por ser probador de Renault no era un error. El equipo parece satisfecho con mis dotes técnicas, y contribuyo a sus esfuerzos por hacer caer a Ferrari de lo alto del cajón. Lo veo como una gran ocasión. He de prepararme física y mentalmente como un piloto de F1, y la cosa no acaba el viernes a media mañana. Asisto a todas las reuniones técnicas y me piden mi opinión. No podría sentirme más involucrado, aunque reconozco que el domingo me pica el gusanillo.

Disfrutad de las imágenes. Un F1 es una caja de sorpresas tecnológicas. Hasta el componente más diminuto requiere la participación de muchos ingenieros. La forma de los retrovisores; el perfil de las antenas; los contornos de las tuercas. Todo. Tener la posibilidad de pilotar uno de estos coches de ensueño a fondo es un privilegio excepcional. No me cambiaría de sitio con nadie, ¡salvo con Jarno Trulli y Fernando Alonso, claro! **1**

Con la franqueza por delante: así es como Webber llegó a la F1. Nunca le faltó seguridad en sí mismo: *sabía* que al final todo tomaría forma.



El chico no lo hace mal

Érase una vez, en Australia, un chaval llamado Mark que decidió que quería ser piloto de F1. Y ahora lo es. Sencillo, ¿no? No, en absoluto. Su viaje supuso trabajo muy duro y un toque de magia.

Entrevista de Peter Windsor; fotografías de Andy Earl

Pensándolo ahora, con su contrato con Jaguar prorrogado hasta el final de 2005, y con todos sus colegas diciéndole que tal vez debería haber esperado más antes de comprometerse a largo plazo con Jaguar, porque hay muchos otros equipos que también habrían requerido sus servicios... pensando ahora en esto, está claro que todo sucedió del modo correcto, del modo en que debía. Mark Webber es lo que es no sólo por su talento natural, sino también por el modo en que este talento ha sido afinado. Su brillantez en el cockpit sólo es equiparable a su lógica y agudeza en las reuniones técnicas. Su tranquilidad bajo presión se complementa con su ingenio y forma de hablar en la sala de prensa o en el Paddock Club. De pronto es el arquetípico gran deportista australiano –un modesto jugador de equipo, muy trabajador, que desarrolla al máximo su potencial– y al poco rato es un dinámico y agresivo miembro fundador del nuevo mundo feliz de la F1.

Pero durante mucho tiempo –tanto que chicos de menos valía habrían abandonado asqueados– Mark Webber fue un don nadie que no podía conseguir un volante. Hoy día, quienes por entonces no le conocían, o no le valoraban, se asombran por el modo en que esta nueva superestrella ha cuajado de repente. Eso no suele suceder así. La gente se fija en los Michaels y Kimis y Juan Pablos bastante pronto en sus carreras y por tanto pilotan coches competitivos casi toda su vida.

Pero Mark Webber nació y creció en

Queanbeyan, Nueva Gales del Sur, en las onduladas colinas cercanas a Canberra, Australia. Tuvo suerte en el sentido de que el GP de Australia entró en el calendario en 1985, cuando Mark tenía nueve años, lo que se tradujo en que su padre, Alan, podía ver las carreras de F1 por TV por primera vez en su vida y que en general había cierto entusiasmo por el oficio, pero eso era más o menos todo. Mientras los Kimis y los Fisis cambiaban los pañales por los karts, Mark Webber trabajaba para... Mal Meninga. Y Laurie Daly, Ricky Stuart, David Furner y Bradley Clyde; esto es, para las estrellas de los Canberra Raiders, el mejor equipo ligero de rugby del mundo. Mark Webber, recogepelotas, aprendió pronto a trabajar hasta no tenerse y a no rendirse nunca.

Pero a su padre le encantaba el automovilismo. De joven, a principios de los años 60, iba a Warwick Farm en coche para ver las carreras de la Tasman. Vio a los grandes pilotos australianos casi vencer a los internacionales; vio a Frank Matich, David McKay, Frank Gardner, Bib Stillwell, Leo y Pete Geoghegan, Spencer Martin y Greg Cusack. Y, en Mark, que nació mucho después de que Warwick Farm cerrara –para levantar una urbanización–, vio la chispa.

No corrieron en karts durante mucho tiempo; Mark era relativamente mayor cuando empezó (de 14 a 15 años) y en aquellos tiempos demasiados padres metían dinero en el karting a cambio de muy poco. No, Alan Webber gastó su dinero con criterio y en ►

'MERCEDES QUERÍA HACERLE CORRER. MARK DIJO QUE NO. ¿HABÍA ECHADO A PERDER SU MAYOR OPORTUNIDAD?'

1994 compró el Van Diemen de F-Ford 1600 ex Craig Lowndes. Mark enseguida cogió el ritmo, mostrando su talento y velocidad y, cuando no corría, trabajaba como monitor de pilotaje en Oran Park, un polvoriento circuito al oeste de Sidney. Pero fue en Amaroo Park -donde los boxes estaban entre árboles gomeros- que conoció a dos personas que cambiarían su vida.

El primero era el padre del chico con el que compartía el box, Spencer Martin. Mientras el hijo de Spencer, Matthew, se batía con su Swift, Alan Webber se hizo amigo de su héroe de la infancia. Mark causó buena impresión a Spencer y éste empezó a presentarle contactos útiles en Australia (por ejemplo, Mike Kable, el periodista más destacado).

En Amaroo Mark también conoció a una de las coordinadoras del campeonato de F-Ford, Ann Neal. Ésta conocía el mundillo británico de las carreras y creyó en Mark Webber de inmediato. Le acompañó en un viaje de tanteo a Inglaterra, recaudando dinero y suscitando publicidad, y le presentó a otros australianos importantes: Alan Docking, dueño de un equipo de F3, y Ralph Firman padre, fundador de Van Diemen.

Un test en Snetterton convenció a Firman de que valía la pena apoyar a Mark. Acabó tercero en su primer Fórmula Ford Festival, en 1995, y fue el ganador absoluto en 1996. En cuanto a competición reñida se refiere, con mangas eliminatorias y semifinales que llevan a una final rueda con rueda al milisegundo, el F-Ford Festival es la madre de todas las carreras. ¡Mark Webber había llegado! ¡En Brands Hatch! ¡Donde se hacen los campeones!

Sin embargo, el teléfono no sonó. Lo observaba nervioso, día tras día, antes de ir al gimnasio, haciendo bicicleta estática, después del gimnasio, esperando, esperando... que le devolvieran las llamadas,

que el sponsor dijera que sí, que el equipo lo fichara. Pero... nada.

Claro está, lo que quería era un buen volante en F3, a ser posible con el australiano establecido en Silverstone Alan Docking, que sabía reconocer a un gran piloto cuando lo veía (como hizo con Mika Salo, por ejemplo). Lo que Mark no tenía, a pesar de su éxito en Brands, era dinero. En Australia, donde su triunfo debería haber impactado en cierta medida, las reservas de dólares estaban tan secas como los montes de Canberra. Irónicamente, allí sólo hablaban de Craig Lowndes, y su incursión en Europa también estaba a punto de malograrse.

Sus amigos australianos se ofrecieron a ayudarlo, como hacen cuando un buen tipo del país demuestra que tiene talento. 'Docko' Docking haría correr el F3 a coste, con la ayuda de su socio australiano, Dick Puxty. Mike Eagles, de Sidney, facilitaría un seguro económico y marcaría de cerca a la colonia empresarial australiana de Londres. Otro amigo habló de Mark al símbolo del rugby australiano, David Campese, que se iba a retirar para fundar una agencia de representación deportiva. Como tenía miedo de que Campese no pudiera encontrar tiempo para verse con él, Mark consiguió su agenda de la oficina del ex jugador, cogió un tren al aeropuerto londinense de Heathrow y se acercó a Campese cuando éste estaba a punto de subirse a un coche. Impresionado por la tenacidad y seguridad en sí mismo de Mark, Campese invirtió su propio dinero en la temporada de Mark en F3.

Pero las cosas empezaron a cambiar de verdad en marzo, en el baile del GP de Australia. Ann vio a Norbert Haug, de Mercedes, sentado en la mesa de honor y aconsejó a Mark que fuera y se presentara.

"Buenos días. Me llamo Mark Webber. He ganado el Fórmula Ford Festival y me gustaría dejarle mi tarjeta como posible piloto si alguna vez surge la oportunidad".

"Muy bien. Gracias. Ya te llamaremos". Unas semanas más tarde, Mark estaba en su domicilio inglés de Aylesbury, saboreando una victoria con Docko en Brands, cuando sonó el teléfono. Era Mercedes, que quería hacerle correr con un sport-prototipo en una semana. Habían seguido sus progresos

y estaban impresionados por sus resultados.

Mark dijo que no. Saltar de la noche a la mañana de la F3 a los sport-prototipos no podía sino acabar mal. Preferiría, dijo, efectuar tests primero y luego correr. Dijeron que volverían a ponerse en contacto con él.

¿Había desperdiciado Mark Webber la mayor oportunidad de su carrera?

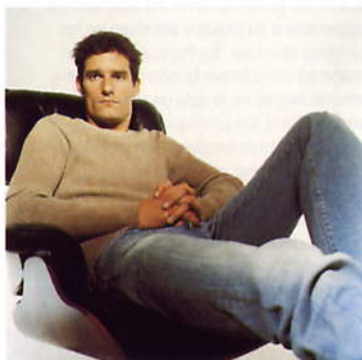
¿Contratarían a otro? No perdió la calma y siguió brillando en F3. Y, muy pronto, Mercedes volvió a ponerse en contacto con él, invitándole a unos tests. Ya estaba en el equipo Mercedes de resistencia, de donde saliera Michael Schumacher.

Fue rápido, se ganó el respeto de uno de los hombres más veloces que han pilotado un Mercedes -Bernd Schneider- pero, al final, le llevó a otro punto bajo. En Le Mans, la única carrera que el equipo trataba de ganar en 1999, el Mercedes de Webber despegó en la recta y acabó destruido tras sendas volteretas en el aire en dos ocasiones separadas, durante los entrenamientos y luego en el warm-up, el día de la salida. Mark salió ileso, pero decidió que ya había tenido bastante de biplazas. Mercedes habló de la CART y tal vez de un test con McLaren, pero había llegado la hora del sólido pragmatismo australiano. Costara lo que costara, tenía que volver a los monoplazas. Con sus condiciones.

Estuvo dando la lata a Eddie Jordan en pos de una prueba, puesto que a esas alturas Damon Hill estaba en decadencia. Eddie escuchó, dijo que no pero le sugirió que hablara con otro australiano, Paul Stoddart. Stoddart, dijo Eddie, pensaba en un equipo de F3000; aún más importante, añadió, parecía tener dinero.

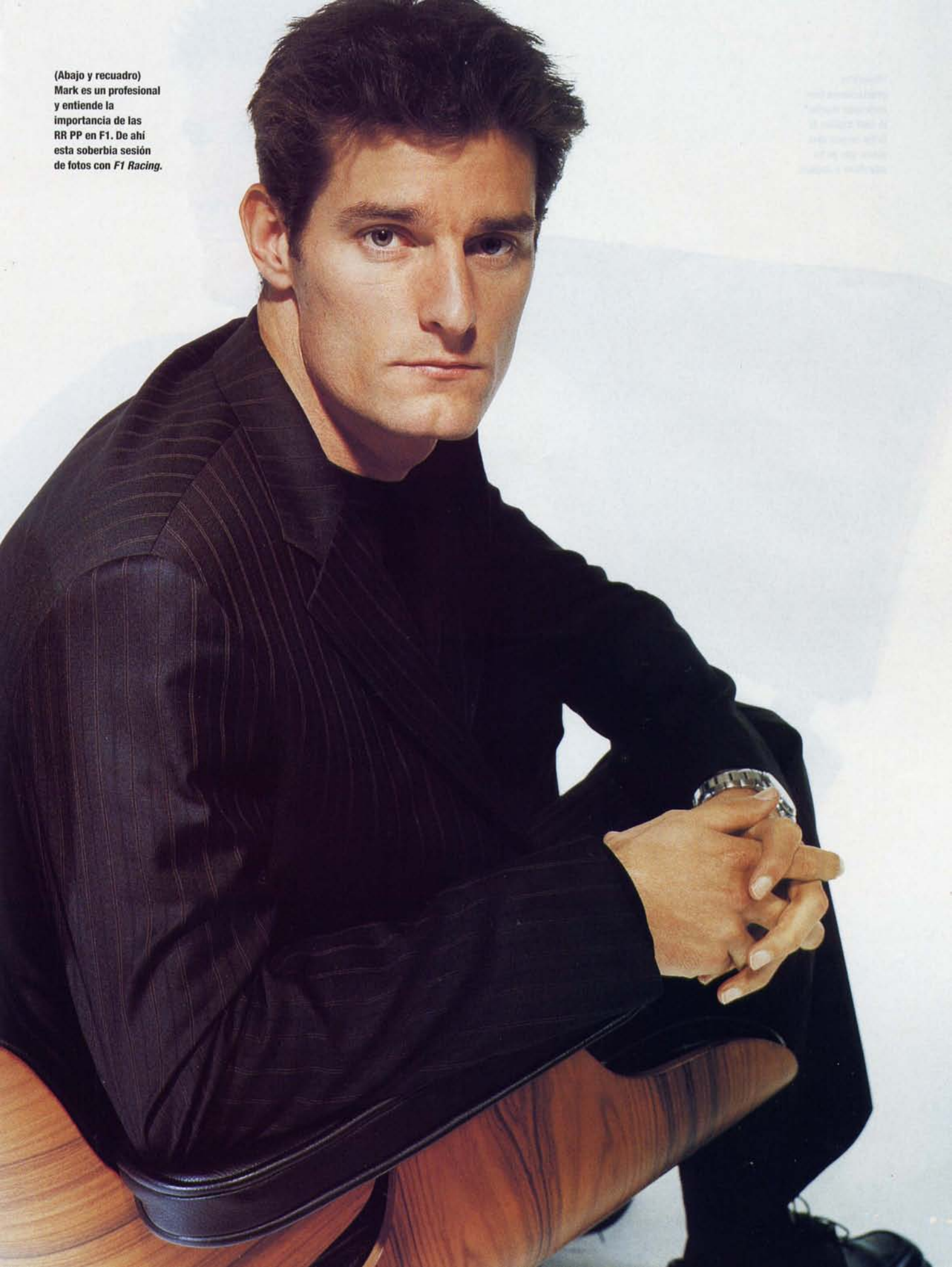
Aun así, Stoddart seguía necesitando un presupuesto mínimo, 750.000 dólares de nada. Ésa era la mala noticia. La buena era que Stoddart, siendo australiano y alguien interesado en ayudar a los jóvenes talentos, estaba dispuesto a financiar la temporada de Mark. La F3000 suponía un gran riesgo para Mark, porque en ese momento tenía 24 años, llevaba un tiempo de acá para allá y pasar de la resistencia a la segunda división de la F1 no era un paso al frente, sino lateral. Pero se entregó a ello, y lo hizo funcionar. El nuevo equipo de Paul subió al podio con asiduidad.

Hacia el final de ese año, Ann también acosó a Gordon Message, de Benetton, para que convenciera a Flavio Briatore de que le concediera a Mark un test en F1. Mark voló, causó buena impresión al director técnico de Benetton, Pat Symonds, y le ofrecieron un contrato como probador para 2001. ▶



(Abajo y recuadro)
Mark es un profesional
y entiende la
importancia de las
RR PP en F1. De ahí
esta soberbia sesión
de fotos con *F1 Racing*.

...
...
...
...
...
...



"Nuestras
prestaciones han
mejorado mucho",
lo cual explica el
brillo en sus ojos
ahora que se ha
adaptado a Jaguar.

El mundo es un
lugar maravilloso
si se mira con
los ojos adecuados.
El mundo es un
lugar maravilloso
si se mira con
los ojos adecuados.



“MICHAEL YA NO HABLE CONMIGO TANTO COMO ANTES. SUPONGO QUE ESO ES UN CUMPLIDO”

Presintiendo una auténtica oportunidad en F1, Mark presentó una contrapropuesta a Briatore: a cambio de saldar todas las deudas de Mark y financiarle otra temporada en F3000 –esta vez con el equipo campeón, el Supernova de David Sears– Briatore recibiría un tanto por ciento de las futuras ganancias de Mark.

De la noche a la mañana, Mark se convirtió en piloto de Briatore. Seguramente fue la mejor decisión que tomó nunca.

Ganó carreras de F3000 en 2001, incluyendo la prestigiosa prueba en Mónaco, y se consolidó no sólo como un asiduo de los tests de F1 sino también como uno de los tipos más en forma del pitlane.

El resto es historia: Flavio cerró un contrato con Minardi para 2002, permitiendo a Mark hacer lo suyo en Melbourne, nada menos, delante de... todo el mundo. Sin control de tracción, sin dirección asistida –sin punto de referencia–, lanzó a la bestia por el Albert Park y acabó quinto en su primer gran premio. Después, incluso Michael fue al otro extremo del paddock para felicitarle...

Y luego, hacia el final de 2002, cuando algunos seguían insistiendo en que Mark no era “tan especial” o –peor aún– insinuaban que Eddie Irvine debería conservar su puesto en Jaguar, Flavio fue a por todas y ató otro gran trato: convenció a Niki Lauda de que debería fichar a Mark Webber ahora que Mark estaba disponible. Flavio pudo haber añadido que Jaguar ya había dejado escapar demasiadas oportunidades (Juan Pablo Montoya, Kimi Raikkonen, Fernando Alonso, Jenson Button...) para que Webber también se esfumara, pero no estoy seguro. Tal vez no le hizo falta. Tal vez Niki estaba listo para tomar al menos una firme decisión. Da igual. Lo hizo.

Por supuesto, durante el invierno de 2002-2003 hubo muchos observadores –es verdad que influidos por Williams– que pronosticaron que Jaguar lo haría bien en la nueva temporada porque habían fichado a... Antonio Pizzonia.

De hecho, lo seguían pensando en las semanas anteriores al GP de Australia, pues los tests (en los que Mark mostró su clase al instante) son una cosa; las carreras son otra.

Y Mark volvió a brillar. Compitió en la parte alta en Melbourne, fue bastante bien en Malasia, maximizó un buen coche y condiciones favorables para ser el más rápido el viernes en Brasil, y lo transformó en P3 en la parrilla el sábado.

El domingo, en Interlagos, bajo la lluvia, Mark estuvo siempre en liza hasta que sus Michelin de agua empezaron a degradarse sobre una pista que se secaba. Se vio obligado a buscar las porciones húmedas para enfriar las gomas... y perdió el control en la última parte de la carrera, sin agarre, con el coche fuera de trazada.

España, un mes más tarde, fue un ejemplo

de cómo es Webber: circuito sin secretos, coche flojo pero resultado en los puntos. Un profesional refinado.

Ahora, rubricada esa prórroga de su contrato con Jaguar, puede relajarse por vez primera desde los tiempos de Amaroo Park. Sabe lo que va a hacer en el futuro inmediato. Jaguar será el centro de su vida, el objetivo de todo cuanto haga. ¿Mantener abiertas sus opciones? ¿Intentar entrar en un equipo mejor, ganador? Para Mark, no había duda. ¿De qué serviría trabajar duro con Jaguar, renacer con ellos de las cenizas de finales de 2002, y luego no estar allí cuando los primeros resultados de verdad empezaran a llegar? Eso sería no sólo malinterpretar completamente la esencia de ser piloto de carreras sino también ignorar el espíritu del deporte de equipo en general. Sería olvidarse de aquellos tiempos con los Canberra Raiders.

Mark *dixit*: entiende por completo que alguien como Michael se saliera en mojado en Brasil porque “a veces, cuando estás cegado por la rociada de agua y realmente no puedes ver nada, en realidad pierdes los otros sentidos de tu cuerpo; tacto, equilibrio, orientación. Sólo por un momento, claro, pero los pierdes. Es espeluznante”.

Sobre la pérdida del alerón trasero de su Minardi durante el warm-up en España el año pasado: “Me dijeron que iban a probar una mezcla distinta en el motor, así que cuando gané algo de régimen pensé: ‘Oye, eso es todo un cambio de mezcla’. Luego vi el alerón trasero volando sobre mi cabeza...”.

Sobre practicar deportes: “Me gusta jugar con otros australianos porque se limitan a aparecer, chutar el balón o golpear la pelota de tenis o lo que sea, coger la bolsa y largarse. Nada de discusiones eternas por todo. El deporte es el deporte. Y punto”.

Sobre la ausencia de circuitos urbanos: “Ojalá hubiese más. El reto de los muros y las barreras es necesario. De eso se trata. Como dice Stirling Moss: ‘¿Qué sentido tiene ser equilibrista si la cuerda está a medio metro del suelo?’”.

Sobre cómo hay que hacerlo: “Se habla mucho de la imagen en F1, y supongo que a veces pienso en ello, pero, si he de ser sincero, la F1 es un deporte y así es como deberíamos comportarnos: como deportistas, no como personajes que nos inventamos”.

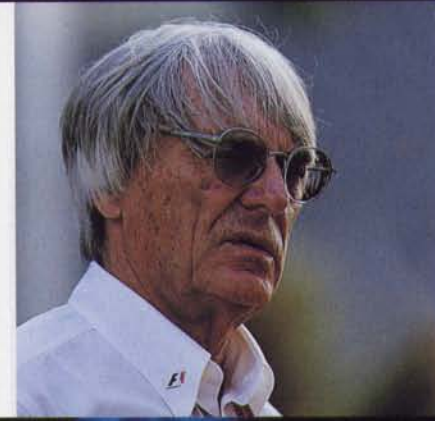
Conduce a la perfección, usando un clásico ápice geométrico cuando las cosas van bien pero adaptando su trazada a las variables si hace falta. (Por ejemplo, le molestó descubrir que han quitado un pedazo de asfalto rugoso del interior de Tabac en Mónaco; le encantaba anticipar la entrada para pisarlo y aprovechar su agarre). Su uso de la dirección y el gas está en armonía con el coche; su criterio es muy agudo. Se lo toma con calma, no se deja intimidar y controla la situación, consecuencia de su accidentado camino hasta donde está ahora.

¿Y es bueno?

Otra vez Mark *dixit*: “Sí, me llevo bastante bien con Michael, lo que está muy bien, porque el tío es sencillamente formidable. Eso sí, ya no habla conmigo tanto como antes. Supongo que en cierto modo eso es un cumplido...”.



CHARLES COATES/LAT, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; PA PHOTOS



¿GPWC?

¿DE QUÉ VA TODO ESTO?

Eso, ¿de qué? Pregúntese a *uno* de los grupos de gerifaltes de la F1 (Max Mosley y Bernie Ecclestone), y dirán que es “una estratagema de negociación”; el *otro* grupo (Ron Dennis, Frank Williams y compañía) insisten en que así es como se llamará la F1 en 2008. Así las cosas, ¿quién lleva razón? Por suerte, nuestro Alan Henry está muy al tanto en dichos asuntos. Es muy complicado, pero de lo más fascinante. Pasen y lean...

Fotografías de Alex Puczyniec

(De izda. a dcha.)
Paolo Cantarella,
antiguo jefe de Fiat
y primer presidente
del GPWC; Max
Mosley, presidente
de la FIA (que no es
partidario del
GPWC); Bernie
Ecclestone (ídem).

La F1 se subleva. Y la revolución, que se espera que tenga lugar en 2008, sacudirá toda la estructura del deporte. Podría ser que, tras más de un cuarto de siglo, el férreo control de Bernie Ecclestone sobre las palancas de poder en los grandes premios vaya a ser usurpado. Los fabricantes de coches están en pie de guerra.

Aunque llevan muchos años efectuando enormes inversiones en el deporte, están cada vez más desencantados por el creciente desequilibrio entre las ganancias de sus equipos asociados y las del propio imperio SLEC de Ecclestone. Por

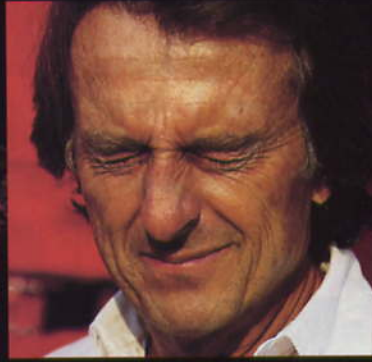
consiguiente, cinco de ellos –BMW, Fiat (Ferrari), Ford (Jaguar), DaimlerChrysler (Mercedes-Benz) y Renault– se han juntado para lanzar una audaz iniciativa llamada GPWC (Grand Prix World Championship), que esperan reorganice todo el negocio.

Pero ¿sucederá? ¿Puede suceder? ¿Qué hará Bernie para atajarla? ¿Y pueden los fabricantes mantener un frente unido? A continuación, *F1 Racing* desgana la guía exclusiva de todo lo que hay que saber acerca del cisma más crucial en el deporte desde la guerra FOCA/FISA a principios de los años 80.

• ¿A QUÉ SE DEBE LA DISPUTA?

Se centra en la insistencia de los fabricantes en que no puede permitirse que Ecclestone siga llevándose el 53% de los ingresos por derechos de TV –y el 77% de los ingresos totales de origen comercial– de la F1.

Su segundo motivo de queja es que no les gusta el modo en que Bernie y el presidente de la FIA Max Mosley dirigen la F1, sin (muchas) negociaciones. A su vez, Ecclestone y Mosley consideran a los fabricantes como un mal necesario, que trae recursos a la F1 pero que estorba en la administración de su lucrativo feudo privado. ▶



• **¿QUÉ SON ESTOS 'DERECHOS COMERCIALES'? ¿CÓMO ES QUE LA FIA LOS POSEE Y SE LOS DIO A BERNIE?**

A primera vista, los derechos comerciales de la F1 pueden ser algo difícil de entender o de racionalizar, pero la clave es que se establecieron como un producto teórico en manos del organismo rector de la F1 (la FIA), que podía pasar a una tercera persona –en este caso, Ecclestone– a instancias de la FIA. Algo bastante enigmático, todo esto...

“Ésta fue una cuestión fundamental en cuanto al modo en que se dirige la F1, y fue un punto clave en nuestras negociaciones”, dice Mosley. “Antes de que los equipos empezaran a negociar como un organismo, cada uno llegaba a un acuerdo individual con cada organizador antes de cada carrera. Si era una prueba no puntuable, el trato comercial era sencillo: ‘¿Cuánto quieres por traer tu coche a correr en mi prueba no puntuable?’. En aquellos tiempos, los organizadores podían pagar lo suficiente en relación con el coste total de la F1 para hacerlo viable”.

Por tanto, según Mosley, en realidad los derechos comerciales son el valor que genera organizar una prueba del campeonato del mundo en lugar de una no puntuable: “¿Quién decide si puedes tener una prueba del campeonato del mundo o no? La FIA. Así que, a fin de cuentas, la FIA otorga a los organizadores el medio para ganar este

dinero. Por tanto, el derecho a hacerlo o no es sumamente valioso, y esos son los derechos comerciales del campeonato de F1”.

Mosley está en lo cierto, claro, razón por la cual Ecclestone pagó 313,6 millones de dólares a la FIA para arrendar los derechos comerciales durante 100 años. Es mucho dinero, desde luego, pero, teniendo en cuenta que SLEC gana alrededor del 75% de dicha cifra en una sola temporada, parece un buen trato... a condición de que Bernie tenga un Pacto de la Concordia (que dicte cómo se dirige la F1) más allá del final de 2007... lo que, en este momento, el GPWC amenaza con asegurar que no tenga.

También merece la pena recordar que, durante la guerra FOCA/FISA de los primeros años 80, la FIA pasó los derechos comerciales a los equipos para que fueran explotados bajo el control de Ecclestone, pero revirtieron a la FIA durante los 90. No fue hasta que McLaren, Williams y Tyrrell se negaron a firmar el Pacto de la Concordia de 1997 que se originó el tira y afloja que restituyó los derechos a los equipos.

• **ENTONCES, ¿CUÁNDO, CÓMO Y POR QUÉ ARRANCÓ EL GPWC?**

El desacuerdo de las marcas de coches se reveló por vez primera hacia el final de 2001. En una reunión en Ginebra el 27 de noviembre, se fundó una nueva empresa con sede en Holanda, GPWC Holdings BV, con el jefe de Fiat Paolo Cantarella como presidente. Lo

primero que hicieron los fabricantes fue enviar un mensaje al Grupo Kirch, sociedad mediática alemana que adquiriera el 75% del imperio de la F1 de Ecclestone, advirtiéndoles que si Kirch no aumentaba la proporción de los derechos comerciales a favor de los equipos, el GPWC seguiría adelante con su propio certamen independiente a partir de 2008.

• **¿ASÍ QUE SÓLO SE TRATA DE DINERO?**

No exactamente. Tal como están las cosas, los 10 primeros equipos se reparten el 47% de los ingresos televisivos que genera el Mundial de F1, con el 53% restante repartido entre Kirch (75%) y el Bambino Trust, que representa al imperio SLEC de Bernie (25%). En realidad, lo que perciben los equipos es más bien el 23% de los ingresos totales por derechos comerciales de la F1, por que no reciben nada del Paddock Club, en el que se cree que Ecclestone posee una participación mayoritaria, o de la publicidad estática.

AllSport (la promotora al frente del Paddock Club y toda la publicidad estática) paga a las empresas de Ecclestone una licencia de 50 millones de dólares anuales de unos ingresos estimados en unos 130 millones al año, de los que los equipos no reciben nada. Éstos se reparten entre ellos un máximo de unos 200 millones por temporada, mientras Bernie y sus colegas ganan al menos el doble de dicha cifra.

• **DE MODO QUE EL GPWC HARÁ A UN LADO EL SECRETO MASÓNICO DE LA**

(Recuadro dcha.) Luca Montezemolo, presidente de Ferrari, es el pez más gordo del GPWC. ¿Por qué? Porque cualquiera que sea el certamen que cuente con Ferrari será el que prosperará... razón por la cual tanto Bernie (en el centro, con Schumi) como el GPWC se arriman a la Scuderia, esperando ganar su aceptación.



“¿QUIÉN DECIDE SI PUEDES TENER UNA PRUEBA PUNTUABLE? LA FIA. LA FIA OTORGA EL MEDIO PARA GANAR ESTE DINERO”
MAX MOSLEY

ERA ECCLESTONE Y ENTRAREMOS EN UN PERIODO DE GRAN ESTABILIDAD Y TOTAL TRANSPARENCIA, ¿CORRECTO?

Bueno, en cierto modo sí. Una de las quejas del GPWC es que, durante los últimos 20 años, Formula One Administration (empresa de Ecclestone) ha mantenido las finanzas del negocio en el secretismo más absoluto. Los fabricantes decían que el GPWC cambiaría todo eso... pero cavaron su propia fosa cuando se supo que ofrecían a Ferrari un *incentivo* por adelantado de 50 millones de dólares para que se uniera a ellos. Parece que Goldman Sachs, el banco que lleva los negocios del GPWC, omitió sin darse cuenta revelar la cláusula relacionada con el pago a Ferrari. El asunto se corrigió de inmediato.

No es nada nuevo. En la actualidad, Ecclestone paga a Ferrari el 4% de los derechos comerciales del 53% de SLEC, en reconocimiento de la especial posición de la Scuderia en la F1. Hablando claro, cualquiera que sea el bando que acabe con Ferrari a bordo, se impondrá. No es de extrañar, pues, que se rumoreara en el GP de Austria que Bernie había subido la apuesta con la oferta de un anticipo de 100 millones para que el equipo más famoso permaneciera leal al campeonato de F1 tal como lo conocemos.

Por lo pronto, David Richards, de BAR, no está contento con eso: “Nadie discute que Ferrari tenga una posición única en la historia

de la F1, y el conocimiento de Ferrari es mayor que el de cualquier otro equipo”, dice. “Pero si iniciamos un nuevo régimen, necesitamos un nuevo debate. Debemos entender en detalle cómo funcionará todo”.

Los 50 millones de Ferrari van a salir de un ‘fondo especial’ proporcionado por las marcas de coches con el fin expreso de poner a Ferrari de su lado; por tanto, no va a salir de los ingresos propuestos de los equipos. (Por cierto, fuentes del GPWC creen que los 50 millones son necesarios para garantizar la salud a largo plazo de Ferrari ante su salida forzada a bolsa).

• ¿Y QUÉ OFRECERÁ EL GPWC A LA F1 QUE BERNIE NO PUEDA HACER?

El banco del GPWC, Goldman Sachs, prevé que los ingresos totales brutos de la F1 bajo el GPWC aumentarán de unos 670 millones de dólares en 2008 a 1.280 millones en 2013. Los gastos de explotación pasarían de 120 a 224 millones en esos dos años, respectivamente, con lo que la porción neta de los equipos aumentaría de 231 a 590 millones al final de dicho periodo.

Ni DaimlerChrysler ni Ford, los dos miembros del GPWC con los que habló *F1 Racing*, supieron aclarar de dónde se espera que proceda este crecimiento del 100% en cinco años, en una época en que la presión sobre el tiempo libre de los consumidores nunca ha sido tan elevada.

Fuentes del mundillo de la F1 reconocen que estas predicciones son “optimistas”; otras, que sencillamente “no son plausibles”.

• ¿CUÁLES SON LOS BANCOS DE KIRCH DE LOS QUE TANTO OÍMOS HABLAR?

Son JP Morgan, Lehman Brothers y Bayerische Landesbank, que, entre ellos, prestaron alrededor de 2.400 millones de dólares al magnate mediático Leo Kirch para permitirle adquirir una participación del 75% en la organización SLEC de Ecclestone. Posteriormente, Kirch quebró, en lo que fue la mayor bancarrota de la historia empresarial alemana desde la posguerra.

No obstante, antes de que pueda ser distribuida alguna parte de los ingresos del 75%, hay que dejar un margen para saldar los intereses y el capital del bono original de 1.400 millones de dólares a 10 años lanzado de parte de Ecclestone en 1999. Eso significa que mientras los equipos recibían como estaba previsto su 47% de los ingresos televisivos, dividido en 10 partes, el bando de Ecclestone se llevaba poco, o nada.

Por tanto, los bancos tienen que soportar una inversión que no quieren, que, valorada en unos 2.000 millones de dólares, puede parecer aceptable en sus cuentas (pero que no hará ningún bien a sus balances si las inversiones han de liquidarse por un precio de ocasión). Fuentes de la F1 dicen que el GPWC podría estar dispuesto a pagar ▶

(En la otra página, recuadro izda.) El jefe de BAR David Richards es uno de los críticos del trato ‘especial’ a Ferrari; todos los jefes de equipo consideran al presidente de la FIA Max Mosley (arriba) como una peligrosa espina para el GPWC.



'EN EL FONDO, EL GPWC NO ES MÁS QUE UNA ESTRATEGEMA DE NEGOCIACION DE LOS EQUIPOS PARA QUE BERNIE ABRA SU CARTERA'

entre 200 y 400 millones de dólares por esos derechos, una cifra que no sería aceptable, sobre todo para el Bayerische Landesbank, una pequeña empresa al lado de las otras dos.

Al principio, los bancos de Kirch ofrecieron a las marcas una participación del 30% en su negocio, que afirmaron con optimismo podía llegar a valer 2.400 millones de dólares. Eso sí, con la condición de que los fabricantes descartaran sus planes de un certamen aparte y juraran lealtad incondicional a la infraestructura de la F1 actual. En aquel momento, no era difícil percibir la mano de Ecclestone al timón, pues los bancos tenían mucho interés por librarse de los restos del imperio Kirch. Pero Ecclestone ya había cobrado lo suyo y podía permitirse adoptar una perspectiva estratégica del caos creciente.

Con todo, aunque se considera que DaimlerChrysler es la figura principal del GPWC, la voz más influyente es la de Luca Montezemolo, de Ferrari, aunque el director de competición de Mercedes dice que es el jefe de DaimlerChrysler, Jürgen Hubbert, quien "en realidad dirige el GPWC". Pero fue Montezemolo quien en mayo de este año dijo a los bancos que, si no cerraban un trato antes del final de diciembre de 2003, se acabó: a toda máquina con el GPWC.

Advirtió: "En ningún otro deporte los equipos se ven privados de una parte de dos de las tres fuentes de ingresos principales —publicidad estática y entradas— y se reparten

apenas el 47% de los ingresos de TV". Añadió que si los bancos de Kirch no se toman más receptivos a distribuir más ingresos comerciales, su participación quedará reducida a nada cuando el GPWC tome vuelo. "No saben nada de F1", dijo. "¿Cómo podemos aceptar eso?".

• ¿Y QUÉ RESPONDE BERNIE?

Bernie propone un acuerdo por el que los equipos de hecho hipotequen los ingresos futuros de la F1 para saldar la deuda pendiente con el Bambino Trust y los bancos de Kirch. En realidad, estaría vendiendo los beneficios residuales bajo el Pacto de la Concordia y el derecho a explotar el saldo de los derechos comerciales que arrendó de la FIA.

"Pero ¿por qué haríamos eso?", preguntan los equipos... si pueden esperar hasta 2008, cuando los fabricantes costearán la puesta en marcha del GPWC y repartirán alrededor del 85% de ingresos por derechos comerciales.

• ¿Y CUÁL ES LA POSICIÓN DE LA FIA?

La FIA es imparcial, aunque los equipos se muestran escépticos acerca de la estrecha relación de Mosley con Ecclestone. Mosley ya ha dicho que la FIA administrará ambas categorías imparcialmente, pero también que al GPWC sólo se le permitirá correr en circuitos debidamente homologados, es de suponer que aquéllos que no tengan contratos a largo plazo con Bernie. Podría ser complicado para el GPWC... con sólo Valencia, Estoril y Mugello disponibles a primera vista.

• ¿Y EL GPWC HARÁ CORRER EL MISMO TIPO DE COCHES QUE LA F1?

Tal vez no. Max ha declarado que Bernie posee el *copyright* del reglamento actual de la F1 y, por tanto, los coches del nuevo certamen deben ser manifiestamente distintos de los F1 con motor V10 de 3 litros. Mosley estudió leyes de *copyright* y patentes en la facultad y sabe de lo que habla. Pero parece que este asunto pronto podría carecer de trascendencia.

"El reglamento técnico actual de la F1 es una porquería", dijo un directivo de un equipo en el GP de Austria, "así que el GPWC nos da la oportunidad de empezar con una hoja en blanco. Las normas se han transformado en un conjunto arbitrario de reglas; ¿por qué no probar pues una nueva fórmula por nuestra cuenta? En 2008 tendremos V10 de 1.000 CV en coches de baja carga aerodinámica, así que tal vez deberíamos probar algo nuevo".

• ¿Y QUÉ PASARÁ AL FINAL?

Ecclestone cerrará un trato aceptable con los equipos de F1. ¿Por qué? Bueno, Mosley y él creen que el tiempo está de su lado, pero los equipos y los fabricantes creen que no es así. Sin Pacto de la Concordia en vigor más allá del final de 2007, la inversión de Bernie vale menos con cada carrera que pasa. Así que, en el fondo, el GPWC no es más que una estrategia de negociación con la que los equipos quieren que Bernie abra su cartera, siempre, según se dice, cerrada a cal y canto. **1**

Algunos dicen que Bernie Ecclestone (izda.) y Max Mosley son peligrosamente amigos, pese a que Mosley asegure su (y de la FIA) total imparcialidad.

Ferrari

BMW-Williams



> **CHRIS DYER**
Ingeniero de Michael Schumacher

> **GABRIELE DELLI COLLI**
Ingeniero de Rubens Barrichello

> **GORDON DAY**
Ingeniero de Ralf Schumacher

> **TONY ROSS**
Ingeniero de Juan Pablo Montoya

Australiano, 35 años. Entró en Ferrari en 2001, tras ser ingeniero de Jos Verstappen y Tora Takagi en Arrows. Con Michael desde finales del pasado año.

Italiano, 36 años. Le apasionan el rock y el motocross. Aprendió el oficio en turismos, antes de entrar en F1 con Minardi, Sauber y Jordan. En Ferrari desde 2002.

Británico, 30 años. Sobrino del director técnico Patrick Head. Miembro del programa Le Mans de BMW en 1999, pasó a la F1 en 2000. Este año llegó a ser ingeniero de Ralf.

Británico, 36 años. Trabajó en Rover y Nissan antes de entrar en el programa Le Mans de BMW en 1997. Ingeniero de tests en F1 en 1999 y de pista este año.

Sauber-Petronas

Jordan-Ford



> **RÉMI DECORZENT**
Ingeniero de Nick Heidfeld

> **JACKY EECKELAERT**
Ingeniero de Heinz-Harald Frentzen

> **ROB SMEDLEY**
Ingeniero de Giancarlo Fisichella

> **DOMINIC HARLOW**
Ingeniero de Ralph Firman

Francés, 39 años. Trabajó con Heidfeld en el equipo McLaren de F3000 antes de entrar en Sauber como ingeniero de adquisición de datos en 1999.

Belga, 47 años. Trabajó en F3, F3000, sport-prototipos y turismos antes de entrar en el programa F1 de Peugeot con Jordan en 1995. Pasó a Sauber en 2000.

Inglés, 29 años. Fue diseñador mecánico en Reynard, luego estuvo en turismos con Peugeot y Williams. F3000 con Fernando Alonso en 2000; Jordan en 2001.

Británico, 28 años. Con Ford y Williams en turismos antes de entrar en Jordan en 2000. Ha trabajado con Heinz-Harald Frentzen; Giancarlo Fisichella; Jarno Trulli.

Toyota

Minardi-Cosworth



> **HUMPHREY CORBETT**
Ingeniero de Olivier Panis

> **OSSI OIKARINEN**
Ingeniero de Cristiano Da Matta

> **ALEX VARNAVA**
Ingeniero de Justin Wilson

> **GREG WHEELER**
Ingeniero de Jos Verstappen

Británico, 54 años. Ingeniero con mucha experiencia que empezó en F3 en 1970. Tras la F3000, entró en F1 con Simtek, luego Ligier, Prost y Jaguar.

Finlandés, 32 años. Trabajó en Dynamic Suspensions antes de entrar en Arrows en 1997. Pasó a la F1 con Toyota en 2000. Éste es su primer año como ingeniero de pista.

Británico, 36 años. Entró en Williams en 1997, luego pasó a Tyrrell antes de entrar en el frustrado equipo Honda F1. En 2000 entró en Jaguar y en 2001 en Minardi.

Surafricano, 45 años. Trabajó en Fórmula Holden (Australia), rallies y turismos. Entró en F1 con Williams en 1999. Pasó a Arrows en 2001 y a Minardi en 2002.



> **PHIL PREW**
Ingeniero de David Coulthard



Británico, 31 años. Ayudante de Pat Fry en el coche de David Coulthard hasta 2001, cuando fue ascendido a ingeniero de pista, mientras Fry asumía un papel supervisor.



> **MARK SLADE**
Ingeniero de Kimi Raikkonen



Británico, 35 años. Veterano empleado de McLaren. Trabajó con Mika Hakkinen antes de encargarse de Raikkonen cuando Kimi entró en McLaren en 2002.



> **ALAN PERMANE**
Ingeniero de Jarno Trulli



Británico, 36 años. Ingeniero de electrónica en Benetton desde 1989. Ingeniero de pista de Jean Alesi en 1997, y luego de Giancarlo Fisichella y Trulli.



> **PAUL MONAGHAN**
Ingeniero de Fernando Alonso



Británico, 37 años. Empezó en F1 en 1990 como ingeniero de diseño de McLaren. Pasó a Benetton en 2001 como ingeniero de tests. En 2002 fue ingeniero de Button.

BAR-Honda



> **CRAIG WILSON**
Ingeniero de Jenson Button



Británico, 31 años. Trabajó en F3 para Paul Stewart Racing y entró en F1 con Tyrrell en 1995. Estuvo en Williams desde 1998, antes de pasar a BAR este año.



> **JOCK CLEAR**
Ingeniero de Jacques Villeneuve



Británico, 39 años. Se hizo muy amigo de Villeneuve en Williams en 1996. Se fue con él a BAR en 1999. En F1 también ha trabajado con Lola, Benetton, Leyton House y Lotus.

Jaguar-Cosworth



> **STEFANO SORDO**
Ingeniero de Antonio Pizzonia



Italiano, 31 años. En Arrows en 2000, pasó a Jaguar en 2002. Ha trabajado con Enrique Bernoldi, Jos Verstappen y Johnny Herbert, y también en F3000, F3 y turismos.



> **PETER HARRISON**
Ingeniero de Mark Webber



Británico, 35 años. Llegó a la F1 en 1999 con el equipo BAR de tests. En 2002 entró en Jaguar como ingeniero de Pedro de la Rosa. Ha trabajado en turismos, F3 y F3000.

MENOS PRESIÓN, MÁS PRESIÓN. MENOS TIEMPO, MÁS TIEMPO. MENOS ENTRENAMIENTOS, MÁS ENTRENAMIENTOS. ¿QUE SIGNIFICA TODO ESTO?

Nos ha costado un poco entender las nuevas normas, ¿verdad? Pues imagínense lo duro que habrá sido para los ingenieros de pista, esos tipos anónimos que han tenido que interpretar los cambios para hacer sus coches más rápidos. *F1 Racing* les pidió que compartieran su dolor.

Texto de Andrew Benson; información adicional de Desmond Tumulty

Preparación, preparación y, esto... preparación. Es el nuevo mantra del ingeniero de pista de F1. Los cambios de reglamento han elevado el análisis concienzudo, la previsión y la planificación a una posición de primacía sin par. Sin todo ello, un equipo no tiene posibilidad alguna de competir en un escenario nuevamente impredecible.

Las nuevas normas suponen un nuevo enfoque en la búsqueda de los reglajes de carrera perfectos, y son los ingenieros de pista (codo con codo con sus pilotos) los que cargan con la responsabilidad de localizar el 'punto dulce' de un F1.

Y no es fácil, sobre todo cuando ese punto dulce ha cambiado: los equipos ya no pueden repostar entre calificación y carrera, por lo que ahora los coches deben calificarse en configuración de carrera. Para el ingeniero de pista, eso significa olvidarse del potencial de velocidad de su coche en una vuelta y concentrarse en cambio en su rendimiento sobre 300 km. En efecto, el centro de atención del fin de semana ha cambiado y, con él, el trabajo del ingeniero.

Algunos consideran que es "distinto y en ciertos aspectos más fácil" (por ejemplo, ya no hay necesidad de hacer que un coche produzca la vuelta a fondo perfecta). Pero otro, suspirando por ese reto tan singular, describió su nueva función como una suma de "momentos de actividad frenética con intervalos de un aburrimiento atroz", aunque pocos fueron tan lejos!

Desde luego, lo de 'actividad frenética' es cierto. Una hora menos de entrenamientos

y la prohibición de reglar los coches entre calificación y carrera implican que el tiempo apremia... lo que nos devuelve a la palabra de maras: preparación. Con 'P' mayúscula.

Pocos lidian mejor con la incertidumbre que McLaren, no en vano Ron Dennis se enorgullece del rigor de la planificación de su empresa. "Ahora hay tan poco tiempo de entrenamientos", explica Adrian Newey, director técnico de McLaren, "que es difícil desarrollar un reglaje durante un fin de semana de carrera". Debido a esa falta de tiempo, ahora es todavía más importante dejar el coche lo más preparado posible para la carrera antes de que los equipos empiecen a rodar. Por consiguiente, la simulación —o los tests precisos— se ha vuelto más importante que nunca.

Sam Michael, ingeniero de operaciones de Williams, señala: "La presión está ahí desde el jueves por la noche. Entonces efectuamos toda la preparación de la carrera, así que la cantidad de trabajo es mayor los jueves, viernes y sábados por la mañana. Pero en cuanto acaban los oficiales es mucho más fácil, aunque aún tenemos que hacer algo de estrategia. Supongo que todo ha pasado de tres a dos días".

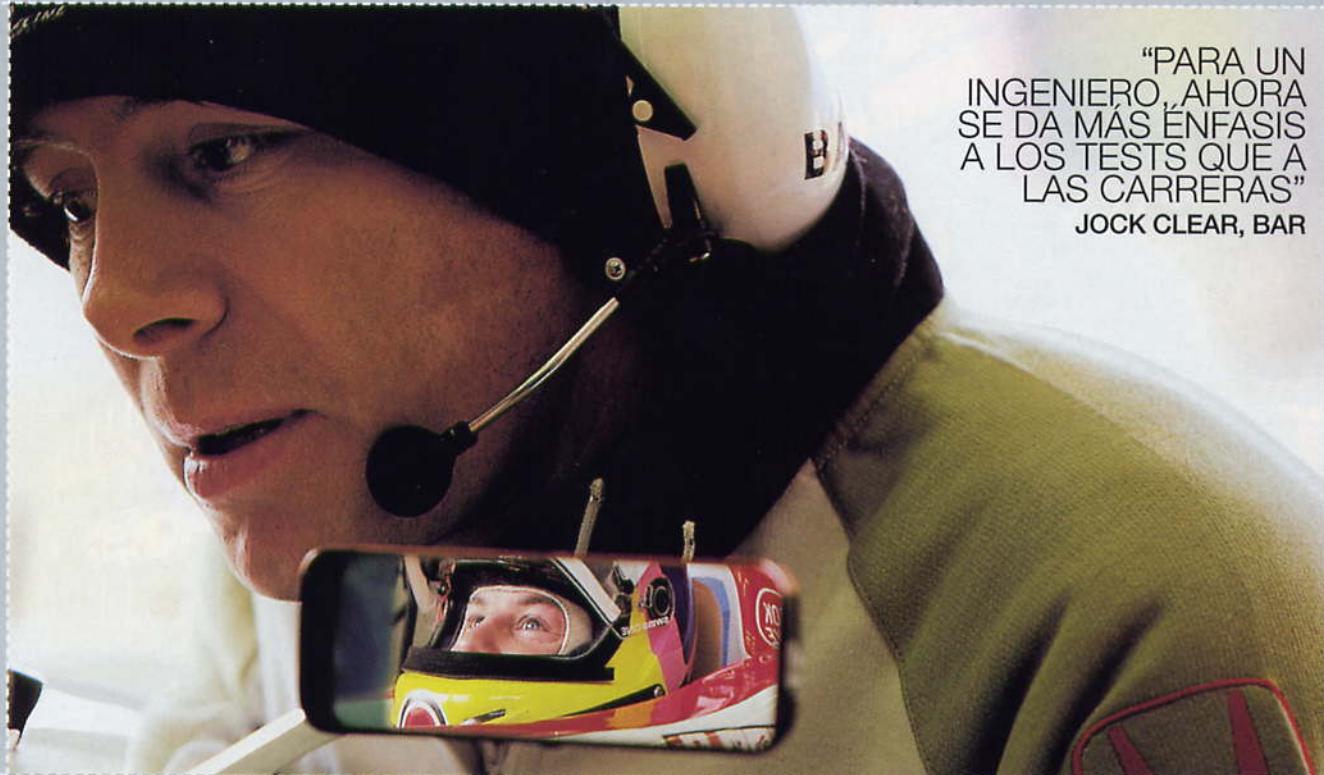
En teoría, esto debería suponer una ventaja para los cuatro equipos —Renault, Jordan, Jaguar y Minardi— inscritos en las sesiones de tests de dos horas de los viernes a primera hora de la mañana.

No hay duda de que la sesión adicional para los 'limpiadores de pista del viernes', como les bautizó despectivamente

(Abajo) Con menos tiempo para tocar el coche, Jock Clear y Jacques Villeneuve están bajo más presión para acertar a la primera, siempre.



"PARA UN INGENIERO, AHORA SE DA MÁS ÉNFASIS A LOS TESTS QUE A LAS CARRERAS"
JOCK CLEAR, BAR



Para Jock Clear (arriba), los fines de semana de carrera consisten en el ajeteo para calificarse y luego el trabajo intelectual de idear planes para todos los escenarios posibles.

> JOCK CLEAR, ingeniero de Villeneuve, describe su fin de semana

"Para un ingeniero de pista en uno de los equipos que no han optado por los tests limitados, las normas han hecho que el énfasis pase de las carreras a los tests. No hay suficiente rodaje en las carreras para valorar cambios de reglajes o evoluciones del coche y, por tanto, mi trabajo se ha vuelto algo menos interesante.

"Ahora hemos de ir a una carrera con una idea mucho más clara de la especificación en la que vamos a hacer correr el coche que el año pasado, es decir, tenemos que trabajar mucho más en los reglajes en el test de la semana anterior.

"En un GP has de maximizar tu tiempo en pista, o sea, que el piloto no debe dar al traste con el coche y has de tener fiabilidad.

"El viernes, de 11 a 12 de la mañana, el piloto apenas tiene tiempo de meterse en faena.

Puede que cambiemos el nivel del alerón delantero, los muelles delanteros o la barra trasera, pero sólo cosas muy básicas que ayudarán a adaptar el coche al circuito.

"Apenas te das cuenta y ya estás en la sesión a un intento. La del viernes es una vuelta ligera de combustible, aunque no hacemos correr el coche tan al límite en lo que a peso se refiere como el año pasado. Pero ésta es con mucho la especificación más rápida del coche en todo el fin de semana.

"Durante las dos sesiones de 45 minutos del sábado hacemos el trabajo que antes hacíamos el viernes por la tarde. Se procura que el coche



no roce demasiado el suelo con 50 kilos de combustible, pero que no ruede demasiado alto cuando va vacío. También hacen falta frenos que vayan a durar, y que el piloto se sienta a gusto con el equilibrio.

"Nos planteamos los libres del sábado como una sola sesión, y no es hasta el último cuarto que empiezas a preocuparte por obtener un tiempo de tu reglaje concreto. Ese proceso continúa en el warm-up previo a la sesión oficial, porque las condiciones de la pista son más parecidas a las de dicha sesión.

"No podemos repostar tras la calificación, por lo que pedimos a los pilotos que vayan lo más lentos posible en sus vueltas de entrada para ahorrar gasolina. El coche se deja en el parque cerrado y lo único que le queda por hacer al ingeniero de pista es idear distintos escenarios para el domingo y predecir cómo va a responder a cada uno de ellos.

"El domingo es fácil, pues no podemos variar la táctica. Si el tiempo cambia, podemos realizar cambios básicos pero, si no, la suerte está echada".



Ron Dennis, les ayuda a poner a punto sus coches, como ha demostrado Renault. Además, Jordan ha ganado una carrera, aunque de forma inesperada, y Jaguar se muestra más competitivo que nunca. Pero también ayuda a los demás equipos.

"A veces has de seguir con tus comparaciones de neumáticos hasta el sábado por la mañana", apunta Humphrey Corbett, ingeniero de pista de Olivier Panis (Toyota), "pero no es radicalmente distinto del año pasado, y en algunos aspectos es más fácil, porque los equipos que prueban los viernes aseguran que ya haya goma de sobras depositada en la pista, así que puedes hacer una buena comparación".

En la sesión oficial del viernes los coches van a correr lo más rápido que harán en todo el fin de semana. Esta sesión, que determinará el orden de salida de la calificación 'a un solo intento' del sábado, es lo más parecido a las calificaciones a la antigua usanza a que llega la F1 actual, pero aún no ha demostrado ser del todo la olla a presión que muchos temieron.

En palabras de Corbett: "Al principio, nos preocupaba la calificación del viernes, pero resulta que la posición en la que sales el sábado no es tan importante.

"Hasta este año, las condiciones de la pista cambiaban durante la calificación; ahora, como se ruedan tan pocas vueltas y, por tanto, se añade mucha menos goma a la que ya se ha depositado el día antes, no cambian tanto. Así que la verdad es que no te preocupa si eres el quinto o el 15º en salir para tu intento de calificación del sábado".

Cómo no, la plaza en la parrilla sigue ►



“EL VIERNES ES UN DÍA MUY LARGO –EMPEZAMOS A LAS 8.30–, PERO NOS DA UNA VENTAJA UTIL”
ALAN PERMANE, RENAULT

Para los equipos (como Renault) que ruedan el viernes por la mañana, la puesta a punto es menos frenética, dice Permane (dcha.). Luego están menos ocupados que antes.

siendo tan importante como antes, sobre todo en circuitos donde la posición de salida resulta crucial, como por ejemplo Mónaco.

Para los ingenieros –y, por extensión, para los mecánicos– las noches del sábado son ahora extrañamente tranquilas. Han pasado a la historia las noches en vela. Los equipos ya no pueden cambiar nada importante en sus coches, así que los ingenieros han de decidir la estrategia antes del mediodía del sábado, 24 horas antes que antes. Después, su problema más acuciante es elegir restaurante para la nueva ‘gran salida nocturna’ de la F1.

“Eso hace más relajado el fin de semana”, confiesa un célebre mecánico/bon vivant.

“Pero el trabajo es ahora más intenso, aunque en oleadas más cortas”. Además, este tiempo adicional ahora disponible proporciona más oportunidades para estudiar estrategias y deja más margen para idear hábiles tácticas de carrera del tipo ‘¿y qué pasa si...?’.

Pero ahí está el problema. Si bien las nuevas normas han dado mucho de que hablar a los espectadores, y toda una nueva serie de prioridades a los ingenieros, los de primera línea no están convencidos de que ‘nuevo’ signifique necesariamente ‘mejor’.

“Como purista, no me gusta”, afirma un destacado ingeniero que prefiere permanecer en el anonimato. “Ya no es el desafío que era antes. No cabe duda de que ha animado la cosa. La calificación es muy emocionante; todo el mundo está pegado al televisor una hora entera, no como antes.

“Pero quiero ver al coche más rápido con los reglajes más rápidos, y eso ya no lo tenemos. Se dejan demasiadas cosas al azar”.

Para lo cual, claro, sólo puede haber una respuesta: ¡estar preparados! ❶

> ALAN PERMANE, el ingeniero de Trulli, explica su labor

“Las nuevas normas no nos han afectado tanto como a los equipos que no optaron por los tests del viernes.

“Realizamos simulaciones lejos de la pista, pero gran parte de nuestra preparación se lleva a cabo durante el test del viernes, cuando valoramos los neumáticos y trabajamos en los reglajes.

“Es un día muy largo –empezamos a las 8.30–, pero contamos con una ventaja muy útil. ¿Por qué? Porque la sesión libre de una hora previa a la calificación del viernes es frenética. Y fue una agradable sorpresa que rodar en una pista sucia a primera hora del viernes no nos afectara.

“Dicho esto, tenemos la suerte de que el Renault es realmente fantástico y suele ser muy fácil de reglar, así que podemos iniciar la puesta a punto casi de inmediato.

“El resto del viernes todo empieza a ser distinto del año pasado. En los libres empiezas a trabajar en los reglajes para el único intento de calificación; pero, en tan poco tiempo, no puedes hacer gran cosa.



“El trabajo del viernes por la noche no ha cambiado tanto, aunque está más orientado a la carrera que antes.

“Todos intentan hallar el equilibrio entre la posición en parrilla y no comprometer la estrategia de carrera. En eso se centra gran parte de la simulación. Nuestro director de ingeniería, Pat Symonds, pasa mucho tiempo en ello.

“Sí que importa dónde te califiques el viernes porque te indica dónde está el coche y da más confianza a los pilotos. Y la pista mejora en los oficiales del sábado, aunque no tanto como el año pasado.

“Tras la calificación, queda menos por hacer. Solicitamos comprobaciones a la FIA en piezas que nos preocupen y pueden realizarse pequeños ajustes. También hay una estrategia en la que pensar.

“Pero el sábado por la tarde

recuperamos el tiempo que perdemos el viernes. El coche vuelve al parque cerrado a las 18.30 y los mecánicos se van. Y los ingenieros lo hacen antes de las nueve de la noche.

“Nos devuelven el coche el domingo por la mañana y echamos un vistazo por si hay algo roto o dañado, y entonces volvemos a dirigirnos a la FIA para cambiar cosas. En general, se trata de juntas tóricas, abrazaderas o pequeñas cosas así.

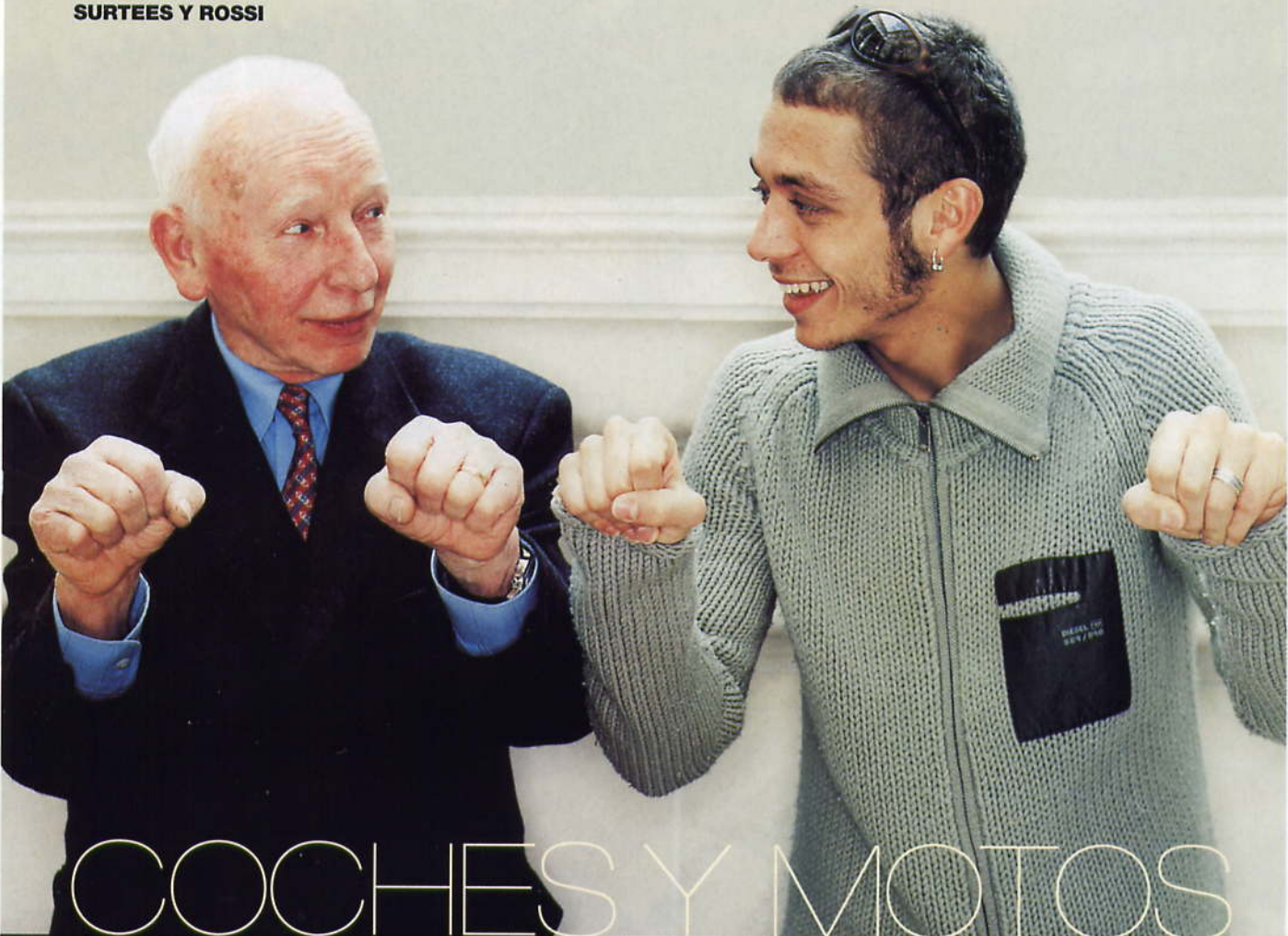
“El domingo seguimos repasando las opciones tácticas porque sólo estás comprometido hasta tu primer pitstop. Tienes un plan de base pero puedes trabajar a partir de él y quieres estar preparado.

“Pero, en general, el periodo previo a la carrera es mucho más relajado porque el combustible está en su sitio y el coche listo para correr”.





(Arriba) El nuevo ingeniero de pista de Schumacher, Chris Dyer, lleva a cabo controles de última hora en la parrilla de Melbourne.



COCHES Y MOTOS SON POLOS OPUESTOS

... pero ambos mundos se acercaron con éxito cuando John Surtees rubricó la proeza de ganar títulos mundiales sobre dos y sobre cuatro ruedas. Pero ahora, el as italiano del motociclismo Valentino Rossi quiere emularle. Les presentamos, nos pusimos cómodos y escuchamos atentos su conversación.

Entrevista de Anthony Rowlinson; fotografías de Andy Earl

“Y bien”, ataca Valentino, “¿cuántos títulos de motociclismo ganó?”.

“Siete”, contesta John, “entre 1956 y 1960”.

“¿Y qué edad tenía cuando se pasó a los coches, a la Fórmula 1?”.

“Veintiséis”, apunta John. “Disputé mi primera temporada para Lotus en 1960”.

“¡Ah!”, exclama Valentino, sin poder contener una expresión de desconcierto.

“¡Ahora te toca a ti hacerlo!”, le pincha John con una sonrisa traviesa.

A alguien le han puesto el dedo en la llaga. Es un “ah” pronunciado por un joven italiano que, aunque con la seguridad que da saberse el rey del mambo en MotoGP (la F1 del motociclismo), acaba de caer en la cuenta de que el tipo que tiene al lado, algo más bajo, de pelo cano y 40 y tantos años mayor que él, fue un as igual de fantástico en su día y acabó logrando algo a lo que dicho centauro apenas ha empezado a darle vueltas.

Sí, Valentino Rossi parece haberse quedado alucinado. Sabía que John Surtees fue el único hombre en lograr la hazaña, aún hoy pasmosa, de ganar títulos mundiales sobre dos y cuatro ruedas, pero sólo aquí, en el vestíbulo rococó del Hotel Landmark de Londres, ha comprendido que el nombre que aparece en los libros de historia es un tipo de carne y hueso. Un tipo, además, tan desprendido de ego que está realmente ilusionado por conocer a Valentino, una leyenda en ciernes de 24 años de edad. “No he venido por la entrevista”, asegura. “¡Quiero conocer a Rossi!”.

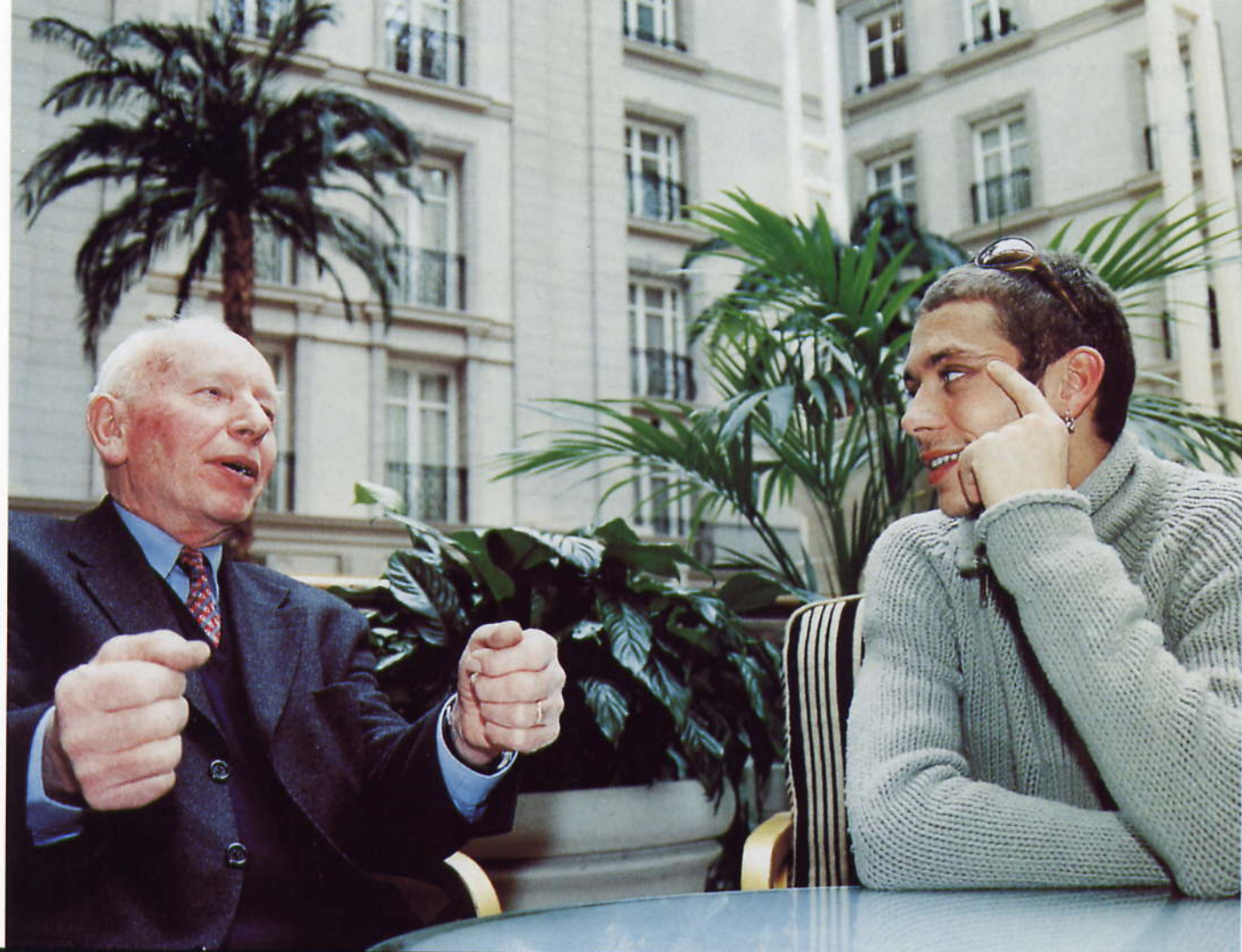
Vaya, está bien saber que se nos aprecia...

Verán, *F1 Racing* ha conseguido reunir a los señores Surtees y Rossi con el pretexto de que Valentino podría –podría– estar en situación de dar el salto a los coches que John protagonizara con tanto éxito hace cuatro décadas, cuando dejó su montura para probar con Vanwall y luego con Aston Martin,

hasta iniciar una carrera sobre cuatro ruedas con un Lotus 18.

No sería disparatado pensar que los dictados del deporte del siglo XXI impedirían que motos y coches volvieran a acercarse lo suficiente como para permitir que uno de sus gladiadores cambiara de ruedo. Pero talentos como Surtees y Mike Hailwood sentaron un claro precedente en sus épocas respectivas; y también está Bernie Ecclestone, que ya ha dejado constancia de su deseo de traer las bravuconadas y virguerías de Rossi a la F1. Y la feliz coincidencia de que la moto oficial de Rossi –una Honda RC211V (990 cc, cinco cilindros, cuatro tiempos)– la fabrique la misma empresa que construye el motor que monta el BAR 005. Muy práctico para un campeón de motociclismo con ambiciones latentes en F1, cabría deducir.

Este vínculo ya ha sido identificado por ese gran oportunista (y jefe del equipo BAR) que es David Richards, quien ha dejado entrever que



'SURTEES ESTÁ TAN DESPRENDIDO DE EGO QUE LE ILUSIONA DE VERAS CONOCER A ROSSI'

(Arriba) Superestrellas de ayer y de hoy. John Surtees conquistó el mundillo de las dos y las cuatro ruedas en los años 50 y 60; (izda.) su presencia emociona a Valentino Rossi, que aspira a emularle.

cedería gustoso uno de sus corceles para que Valentino lo probara.

Una posibilidad tentadora, ¿no? Y que de algún modo hay que hacer realidad, no sólo para satisfacer al romántico que habita en los aficionados a las carreras de todo el mundo, sino también para evaluar el potencial taquillero de Rossi para la era post-Schumi, cada vez más próxima.

Tales son las fuerzas comerciales que podrían llegar a dictar su futuro, pero dejemos por ahora estas cuestiones y centrémonos en cambio en los puntos en común de este dúo de jinetes del gas.

Es mucho lo que les une: talento, claro está, un entusiasmo apasionado por su deporte, que se hace patente cuanto más hablan, y varios títulos mundiales.

Sus logros en moto son casi análogos (véase página 67), pero entre ellos se abren dos generaciones y su estilo no tiene nada que ver. Rossi lleva una parka de lamé dorado,

Surtees una discreta americana de lana azul; Rossi calza bambas neumáticas, Surtees unos tranquilos mocasines de cuero negro; Rossi tiene perilla y algún que otro grano, Surtees (cómo no) está bien afeitado.

Nos preguntamos si tendrán algo en común. ¿De qué hablarán? ¡De todo!

Al principio, es Surtees quien, digamos, lleva el volante, mientras Rossi escucha al tiempo que toma un *capuccino* y galletas con un aire de cierta languidez desenvuelta. Se toca los callos de la mano del gas, juguetea con su pendiente.

Mientras John, de 69 años, declama los méritos del motociclismo para dominar ese arte de filigrana que es el control del gas, da la impresión de asistir a una lección de sabiduría de la generación más veterana a un mocoso: "Tal y como es actualmente la F1, creo que un motociclista que se pasara a los coches no tendría que trasladar el mismo grado de sensibilidad de su mano derecha

a su pie derecho, porque el control de tracción disimula muchos errores, ¡al menos hasta la siguiente temporada!".

Surtees hablaba antes de que se revocara la vuelta a lo que él llama "verdadero control del gas" desde 2004, pero su entonación no sólo era por nostalgia: "Si Valentino quiere dar el salto, sería el momento ideal para hacerlo. Creo que cualquier motociclista puntero que fuera capaz de manejar el coche podría incluso tener una ventaja, porque sería muy consciente del modo en que se aplica potencia y se equilibra ésta con el agarre. Cuando corría en moto siempre era rápido sobre mojado, porque la delicadeza con el gas era uno de mis puntos fuertes, pero descubrí que también con los coches era rápido de entrada en mojado. Las exigencias eran las mismas".

Surtees se lo pasa bien, mantiene la atención de su 'público'. Pero no es una conversación de sentido único. Qué va. ▶



“ROSSI TIENE LA EDAD PERFECTA PARA GANAR EN MOTOS Y F1”

JOHN SURTEES

(Arriba) Algunas cosas no cambian jamás. Surtees le explica a Rossi cómo el delicado control del gas de un motociclista puede ser una ventaja en F1, aunque se mantenga el control de tracción.

Valentino escucha con interés la voz de su maestro, y cuando John empieza a hablar de lo importante que es para un motociclista forjar una relación instintiva, intuitiva, con su máquina (“Has de actuar y reaccionar antes casi de pensar”), Rossi se embala.

Sus pensamientos se vuelven hacia la Honda NSR500 de dos tiempos con la que ganó el título de 500cc en 2001 con apenas 22 años: “Tenía una relación muy especial con esa moto. Era una moto muy especial. Más nerviosa que la cuatro tiempos actual, pero, ya sabe, ella [siempre ‘ella’], ah... te tumba de espaldas, ¿sabe?”.

Los rasgos simiescos de Rossi refulgen cuando mueve su larguirucho cuerpo de un lado a otro, animando su pasión con exagerados aspavientos. No estoy seguro de si es plenamente consciente de lo que acaba de decir ni de si es un momento de lirismo insólito o una broma impagable que gana milagrosamente con la traducción.

Sea lo que sea, redonda en una mayor cordialidad, y no cabe duda de que a John no le desconcierta el fugaz doble sentido.

“Es como la diferencia entre un caballo de carreras y uno de obstáculos”, continúa Surtees, “... o quizá entre un F1 y un sport-prototipo”. Habla de purasangres, y resulta fascinante observar lo poco que cambian las cosas en la búsqueda de la perfección.

Surtees recuerda que, cuando corrió para Honda en 1967 y 1968, sus primeros motores estaban en el límite de lo conducible ya que se había sacrificado la elasticidad en aras de la potencia. Con el tiempo, y la célebre pericia técnica de Surtees, sus ingenieros aprendieron que toda la potencia del mundo no servía de nada si un piloto, por talentoso y sensible que fuera, no podía conseguir acceso a ella.

Y para muestra, Rossi, unas tres décadas y media más tarde. El dos tiempos de 500 cc que le impulsó en su lucha por el título en

2001 tenía fama de puntiagudo y habría hecho que hasta el chasis más benigno se retorciere. Pero Rossi, un joven dotado de la capacidad de llegar a los límites de su montura, hizo frente a su discolo caballo de hierro con la frialdad ancestral de un Cocardillo Dundee. A estos dos les separan décadas, pero sus aptitudes son paralelas.

Lo que les distingue es que uno se ha demostrado a sí mismo (y al mundo) su destreza absoluta en las dos formas de competición más puras. El otro, aunque genial en su campo, todavía ha de explorar nuevos horizontes. Él mismo lo admite: “Lo que hizo John fue algo muy especial. No sé si yo puedo hacerlo. Me gusta mucho conducir coches —empecé en el karting antes de las motos— pero la F1 es diferente”.

Rossi está siendo un poco modesto, todo hay que decirlo. Es un gran aficionado a los rallies, y el año pasado compitió en el Rally de Gran Bretaña con un Peugeot 206 WRC

>CV: JOHN SURTEES



(Arriba izda.) Con una MV Augusta en el TT de 1958; (arriba dcha.) su segunda victoria en F1, Alemania 64.



(Arriba izda.) Watkins Glen 63, con Ferrari; (arriba dcha.) Francia 71, Surtees por delante de Mike Hailwood.



Nace el 11 de febrero de 1934, en Surrey, Inglaterra.

1951 Empezaba a correr en moto.
56-60 Siete títulos en 350cc y 500cc, y seis victorias en el TT de la Isla de Man.
59 Prueba coches Vanwall y Aston Martin.
60 Se pasa a los coches. Gana en Goodwood con un Cooper F-Junior de Ken Tyrrell. Compra un Cooper F2 y luego Lotus le ofrece un volante en F1. Acaba

segundo en su segundo GP.

61 Corre en F1 con el equipo Yeoman Credit Racing (Cooper). Consigue dos quintos puestos.
62 En F1 con el equipo Bowmaker Racing (Lola). Dos segundos, un cuarto y dos quintos le alzan al cuarto lugar absoluto.
63 En F1 con Ferrari, sus conocimientos técnicos mejoran el coche. Gana su primer GP en el Nürburgring. Acaba cuarto absoluto.
64 Dos victorias, tres segundos y un tercero

le proclaman campeón del mundo con Ferrari, el único piloto que ha ganado títulos en motos y F1.

65 Quinto en F1 con Ferrari. Gana una carrera de sport-prototipos en el Nürburgring y hace correr su propio Lola T70 en la Can-Am, pero un accidente en Mosport le tiene semanas en el hospital.

66 Empezaba con Ferrari pero se pasa a Cooper tras dos GPs. Subcampeón en F1, sigue obteniendo éxitos en resistencia.

67-68 F1 con Honda Racing.

69 F1 con BRM.

70 El Team Surtees debuta con un McLaren. El Surtees TS7 se presenta en Brands Hatch. Su mejor resultado es un quinto en Canadá. Acaba 17º absoluto.

71 Acaba 18º absoluto en F1.
72 Deja de correr y sigue como director del equipo Surtees.

En la actualidad Disputa pruebas esporádicas de históricos y el 'Goodwood Festival of Speed'.

>CV: VALENTINO ROSSI



(Arriba) Con su Honda en Australia el año pasado.



(Arriba) Debut en el Mundial de Rallies en 2002.



Nace el 16 de febrero de 1979, en Urbino, Italia.

94 Corre en 125 Sport Production y gana el título italiano.
95 Es el campeón más joven del italiano de 125cc y acaba tercero del Europeo.
96 Corre en el Mundial de Velocidad. Obtiene su primera victoria en la República Checa.
97 Gana el título mundial de 125cc con 12 victorias.

98 Pasa a 250cc. Subcampeón con cuatro victorias.
99 Gana el título mundial de 250cc, con nueve victorias.
2000 Sube a 500cc: dos victorias y 10 podios le dan el subcampeonato y le distinguen como debutante del año.
2001 Gana el título de 500cc, con 22 años. Ya ha sido campeón en las tres categorías del Mundial de Velocidad.
2002 Gana el título de MotoGP (que sustituye a 500cc) con 10 victorias.

privado. Su actuación fue breve y no muy gloriosa, pero demostró no sólo su excepcional control del coche sino también sus ganas e intención de triunfar sobre cuatro ruedas; la necesidad de hallar un nuevo reto.

Surtees conoce muy bien este impulso. Cuando al final colgó su mono de cuero, poco le quedaba por alcanzar sobre una moto. Además de sus siete títulos mundiales, en las cilindradas de 350cc y 500cc, se anotó seis victorias (nada menos) en el TT de la Isla de Man, una prueba de amas tomar.

Pero lejos de ser celoso de su excepcional palmarés (olvidé mencionar un título de piloto, seis victorias, 11 vueltas rápidas y ocho poles en F1...), desea que alguien –alguien digno, como Rossi– recoja el testigo.

“Tiene la edad perfecta para hacerlo. A ver, la gente es como un motor, con curvas de potencia y par, sólo que los humanos tenemos curvas de rendimiento y experiencia. Cuando coinciden, estás en tu punto álgido.

“Recuerdo haberlo sentido yo mismo, y me parece que a Valentino aún le ha de pasar. Es lo bastante joven como para acumular más experiencia mientras su curva de rendimiento sigue subiendo”.

En un tono distendido, Surtees pasa de repente a hablar en un italiano fluido, recuerdo de su paso por Ferrari, de 1963 a 1966. Sus movimientos de manos y la reacción de halago de Rossi delatan que le está explicando a Valentino que cree que es fantástico y que sigue mejorando.

“A ver, está muy bien lo que dice John, y ni que decir tiene que me gustaría pilotar un F1 al límite, pero no es posible mientras corra en motos con dedicación plena. Tal vez podamos pensar en ello en uno o dos años”.

Si todo esto parece demasiado informal, piensen en esto. Puede que Rossi parezca un pilluelo de la calle reformado, entusiasmado con la moda pero con poca ambición, pero, no les quepa duda, errarían

por completo si le juzgaran así. Es una de esas criaturas excepcionales tan veloces, con tanto talento, que volar rozando el límite es lo único que tiene sentido. Por tanto, es imposible que no pueda imaginarse compitiendo contra –y venciendo– a los más rápidos. MotoGP, F1... sería una progresión natural. Y, a diferencia de los menos dotados, no le hace falta una ambición desmedida para llegar hasta allí. Su destreza puede llevarle hasta el final.

Se repite el caso del joven Michael Schumacher, cuando contaba que nunca fijó su meta en el campeonato del mundo (“Pensaba que sería mecánico”) ni jamás comprendió la importancia de Ferrari cuando apareció por primera vez en Maranello. Llegó adonde la F1 necesitaba que él llegara simplemente porque, desde el principio, fue rapidísimo con un coche de carreras.

El talento saldrá a la luz, queridos amigos. El talento saldrá a la luz. **1**



'Podía comérmelos a todos'

Un día de 1963, Jim Clark mantuvo una charla con sus amigos Graham Gauld e Ian Scott Watson. Gauld la grabó y guardó la cinta, que no se haría pública hasta ahora.

Transcripción de Peter Windsor

Existen muy pocas entrevistas grabadas con Jim Clark. En los años 60, la cobertura televisiva de la F1 era prácticamente inexistente y a los periodistas que asistían a las carreras les interesaba más el panorama general que lo que ahora se venera como 'la cita'. Sin embargo, a finales de 1963, Clark se sentó con dos de sus amigos más íntimos: Ian Scott Watson (un compatriota escocés, granjero y mentor de Clark) y Graham Gauld, un periodista del motor con quien Clark estaba escribiendo su autobiografía, *Jim Clark at the wheel*. Gauld puso en marcha su grabadora de carrete...

Graham Gauld: Acabas de hacerte con el título mundial en Monza, pero hubo un momento en esa carrera —después del abandono del Ferrari de John Surtees— en el que pareciste relajarte y perder terreno frente al grupo que iba detrás de ti...

Jim Clark: No me relajé [lo que subraya la falta de velocidad punta del Lotus]. La aspiración de Surtees tiraba de mí unas 500 revoluciones más rápido de lo que podía obtener por mí mismo. ¡Sabía que sin ayuda ni siquiera podría competir con Graham [Hill]! Me di cuenta de que no disponía de suficiente margen para poder mantener ese liderazgo sin forzar el coche y a mí mismo durante el resto de la carrera, así que de hecho paré, tomé algo y salí a competir con ellos de nuevo. No valía la pena dejarme la piel en cabeza: era mejor esperar hasta que me alcanzaran. Cuando lo hicieron, de pronto comprendí que llevaban una pelea más fuerte entre ellos que la que yo había tenido con Surtees. Fue más difícil seguir su ritmo que el de Surtees... durante un rato. Luego volví

a coger el ritmo y todo fue bien.

GG: ¡Después de la carrera hubo muchas acusaciones de que Ferrari montaba un motor de mayor cilindrada!

JC: ¿Quién puede decir que Ferrari no llevó un motor de 2 litros en carrera [por entonces, el reglamento limitaba los motores a 1,5 litros]? Dicen que nosotros montamos motores sobredimensionados, pero eso es absurdo: nuestros motores vienen de Coventry Climax. Todos tenemos el mismo motorista. No fabricamos nuestros propios motores. Me parece que nuestra falta de velocidad punta se puso de relieve en Monza, donde incluso Innes Ireland [con el BRP-BRM; Ireland, que nunca perdonó a Clark que le usurpara el volante en Lotus, le hizo de tapón en Monza. ¡Clark 'fintó' a Ireland dejando pasar a Dan Gurney a la cabeza y luego siguiendo la estela de Gurney!] era unos cinco o seis kilómetros por hora más rápido que yo. La gente se pregunta por qué gano carreras [Clark empieza a mostrarse algo irritado en este momento], pero es que eso depende de muchísimas cosas. No sé si alguien me vio en la Curva Norte de Monza [que en aquellos tiempos se tomaba a 260 km/h] en carrera pero, en esa curva, podía comérmelos a todos.

Ian Scott Watson: Pero también ganaste en Reims, el otro gran circuito de rebufos. Tu rendimiento en alta aquel día no debía estar nada mal...

JC: Reims fue determinación pura. Creo que lo hice bien en casi todas partes porque lo planeé antes de la carrera. Curiosamente, en las curvas rápidas el coche respondía mejor que nunca: podía lanzarlo en una gran deriva y sencillamente clavar el pie en el gas. Tomaba aquellas

curvas a una velocidad que jamás habría creído posible. Lo observé en los entrenamientos, pero para la carrera sabía que Graham dispondría del nuevo monocasco BRM y sería muy rápido. Tenía pensado ir a fondo en la primera vuelta de modo que, cuando hubiéramos pasado por las curvas rápidas, pudiera tomarme un descanso. Antes de la carrera, le dije a Colin lo que iba a hacer pero también que, si no lo lograba en cinco vueltas, me lo tomaría con calma y vería qué pasaba.

Pasó la primera vuelta y seguí adelante; sin forzar el coche, claro. Me limité a concentrarme en las frenadas y las curvas; para nada quería forzar el motor. Al final de la carrera, el 'chivato' del cuentavuelts seguía en 9.600 rpm, y se nos permitían 9.800 rpm. O sea, que ni siquiera en el ataque inicial exprimí todo el motor.

GG: Te acabas de convertir, a los 27 años, en el campeón más joven de la historia.

¿Crees que a partir de ahora la tendencia será hacia pilotos cada vez más jóvenes?

JC: Bueno, está Chris Amon [por entonces con 20 años], que es muy bueno, aunque, por lo que me dicen algunas fuentes, no tiene mucho nervio. Lo que siempre he creído es que, si hubiera podido empezar a los 17 años, lo habría hecho entonces. Me parece que he mejorado muchísimo en lo que a experiencia se refiere, pero si hubiera empezado antes todo habría ▶

"PODÍA LANZAR EL COCHE EN UNA GRAN DERIVA Y CLAVAR EL PIE EN EL ACELERADOR"

(Izda.) Jim Clark, considerado por muchos el piloto de F1 más grande de la historia, corrió cuando el interés mediático en el deporte era mucho menor que ahora. Por lo tanto, grabó pocas entrevistas: la 'nueva' cinta descubierta por *F1 Racing* es rarísima.

"SIEMPRE ME LANZO A LA PISCINA; RARA VEZ HE SABIDO ALGO SOBRE LO QUE IBA A HACER"



seguido el mismo patrón.

GG: Parece que te encanta pilotar una amplia variedad de coches: turismos, sports, monoplazas, Indycars, cuatro ruedas motrices, americanos de gran cilindrada, etcétera. ¿Es algo que necesitas hacer para ganarte la vida o realmente es porque quieres hacerlo?

JC: Me encanta la variedad porque me metí en el automovilismo por curiosidad. Quería saber cómo sería pilotar un coche al límite o en una carrera. Esto era cuando iba al colegio o cuando Ian [Scott Watson] corría y yo estaba en boxes. Vaya, me preguntaba cómo sería. Y conservo ese mismo tipo de curiosidad. No paro de pensar: "¿Cómo sería pilotar uno de esos?" o "¿Cómo sería correr ahí?". Y así una y otra vez, así que, cuando tengo la oportunidad, lo pruebo. En cierto modo, siempre me he lanzado a la piscina; rara vez he sabido algo acerca de lo que iba

a hacer y siempre he sabido que, si no me gusta o quiero dejarlo, puedo hacerlo.

ISW: ¿Hasta qué extremo lo llevas? Te encanta volar, cómo no, pero ¿qué vendrá luego? ¿Regatas?

JC: [Ríe] No, no me gustaría hacer regatas; demasiado largas y lo más seguro es que me mareara. Por otro lado, me encantaría probar la pesca deportiva. Pero estas posibilidades no son lo que quería sacar del automovilismo; son sólo el resultado de estar ahí. Y puede suceder al revés. Puede llegar a ser demasiado, demasiada atención. Por ejemplo, anoche quería ver a John Whitmore [amigo íntimo de Clark y piloto de turismos] en Snetterton. Sabía que estaba en la carpa de Molyslip, en una fiesta privada. Yo no estaba invitado pero no me importó; me traía sin cuidado. Pues bien, le dije al tipo de la puerta que quería ver a John Whitmore y me soltó: "No, no puede entrar, no puede entrar". Veía a John, así que le dije: "Mire, está allí: ¿podría avisarle, por favor?". Entonces me vieron unas cuantas personas, que empezaron a decirme: "¡Entra, entra!". Pero respondí: "No, gracias. No estoy invitado".

Insistieron: "No, todo el mundo está invitado", pero, la verdad, ¡sí me hubieran querido invitar podrían haberlo hecho como es debido! Ahora querían que entrara sólo porque estaba ahí. ¡En ese momento estaba seguro, vaya si lo estaba, de que no iba a entrar en esa carpa!

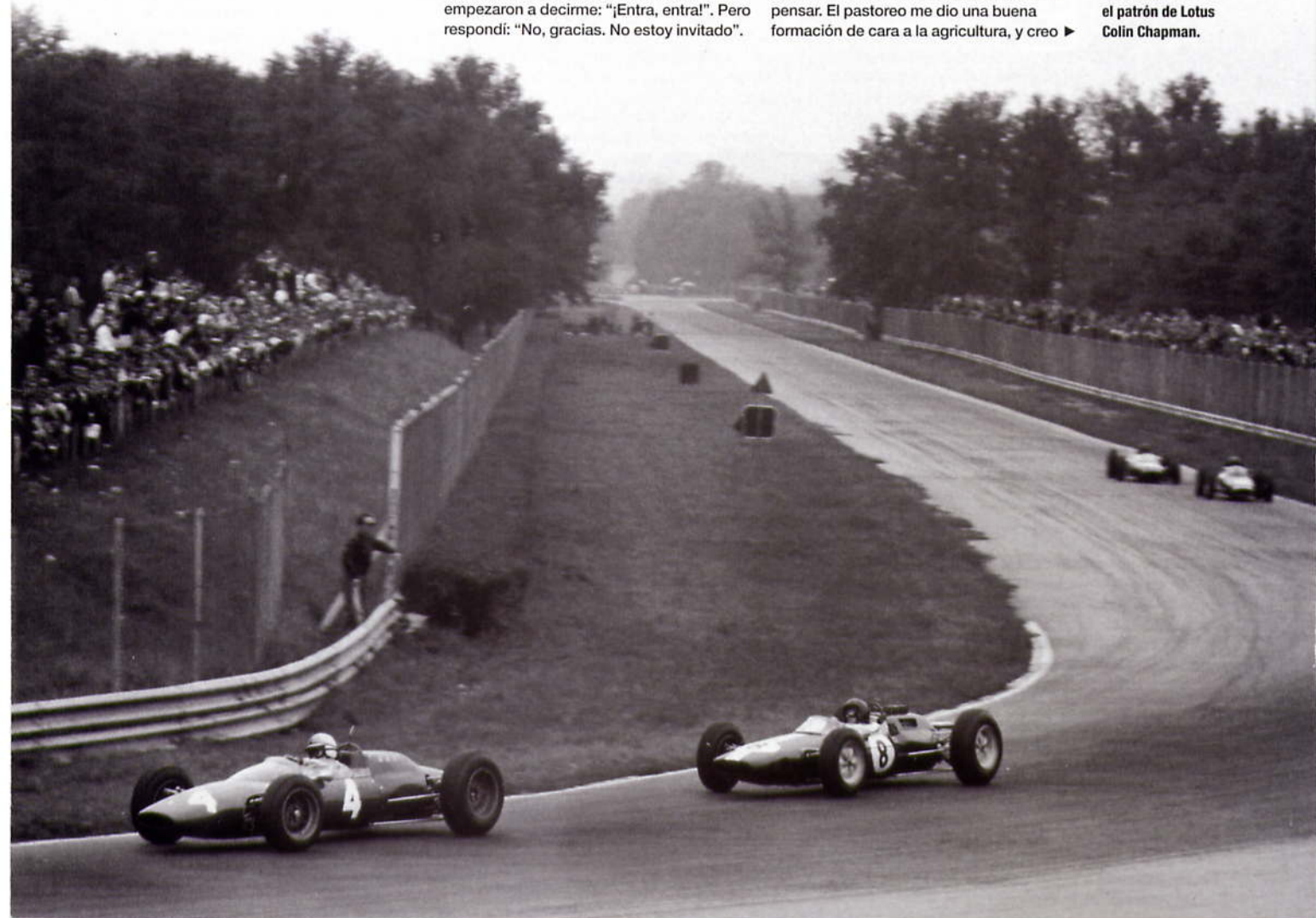
GG: ¿Qué periodistas te merecen respeto?

JC: Denis Jenkinson [de *Motor Sport*], sin duda. Ve muchísimas cosas que pasan que nadie más ve. Sus textos son muy interesantes. Jugueteas con el coche o lo que sea y Jenks está ahí, mirando, observando. Está muy al tanto. David Phipps [*Autocourse*] es bueno. También Henry Manney [*Road & Track*]; tiene una forma muy americana de explicar las cosas.

ISW: Hablemos un poco de tu pasado. Cuéntanos algo del lugar donde naciste.

JC: Berwickshire no es un condado de montaña, como mucha gente podría pensar. Es llano, una parte del país muy cultivable y fértil. Hay 14 ó 15 trabajadores en mi granja, así que no soy el hombre solitario en la colina que algunos podrían pensar. El pastoreo me dio una buena formación de cara a la agricultura, y creo ▶

(Abajo) En Monza en 1963, el Lotus de Jim Clark a rebufo del Ferrari de John Surtees; (arriba izda.) Graham Gauld con Jimmy; (arriba) vuelta de honor en Monza 63 con el patrón de Lotus Colin Chapman.



>Escribir -literalmente- su propia historia

Jim hizo estas anotaciones tras leer el primer borrador de la autobiografía que escribió con Graham Gauld en 1964.



"Jock [McBain, uno de los hombres clave del equipo Border Reivers] quería que

fuera a probar un F2 con la idea de comprarlo. Allí también tenían un Elite y pregunté si podía probarlo. Le di una vuelta a Ian [Scott Watson] con él. Nunca volví a ir allí.

"Tal vez podrías incluir el hecho de que cuando traje el Lister [Jaguar] desde Luton tuve que conducir con medias [serían calcetines!] de lo estrecho que era.

"Sí, la batería del Gemini [de F-Junior] estaba descargada y es obligatorio usar el motor de

arranque en la salida; ¡no lo calé!

"La verdad es que, aunque parece mentira, nunca me han presentado a John Wyer [por entonces en Aston Martin] ni he hablado con él. Sólo Reg [Parnell] vino a Goodwood.

"Disculpa los interrogantes después de 'un coche de lo más exitoso'. El éxito se traduce en cinco participaciones, dos terceros y tres abandonos, ¡¡¡todos mecánicos!!!

"Lo cierto es que acabé séptimo con el Junior [Lotus 18]

en Mónaco, tras hacer la mayor parte de la carrera con los soportes del motor rotos, por culpa de lo cual el encendido se rompió mientras iba primero.

"Temo decepcionarte, pero nunca gané nada por correr en el colegio y, en cuanto al párrafo que habla de las chicas, si lo publicas, te demandaré por... bueno, no sé, cualquier cosa. Aun cuando pueda ser verdad, ¡deja que lo averigüen por sí mismas!". [Jim era muy celoso de su vida privada].

stallion — well — any comments. Must
go now as there will be people here to
see the tips at any moment. Don't take
all to heart, and remember, don't do it!

Yours.

Big, ed!

(Arriba izda.) Las victorias trajeron consigo fama y glamour, pero Jim prefería mantener su intimidad; (izda.) en su despedida al escribir a Graham Gauld, Clark se burlaba de sí mismo: ¡Big 'ed sería algo así como 'cabezón'!

>CV: Jim Clark

Nace el 4 de marzo de 1936, en Kilmany, Escocia

1956 Participa en su primera carrera 'seria' en el aeródromo de Crimond, con un DKW 3-6. Acaba último.

57 Primera victoria importante de Clark, en el Border Motor Racing Club Trophy en Charterhall, con un Porsche 1600 Super.

58 Corre con regularidad en Inglaterra, a menudo con un Jaguar D-Type del equipo Border Reivers. También disputa su primera carrera en el extranjero. Más trascendente

es su segundo puesto con un Lotus Elite en Brands Hatch, por detrás del fundador de Lotus Colin Chapman.

59 Gana 12 carreras con un Lister Jaguar.

60 Está previsto que corra para Aston Martin en F1, pero el proyecto se aplaza. Aston Martin le cede a Lotus para correr en F2 y F-Junior. Chapman lo alinea en F1 además del campeonato Junior (en el que Clark empató con Trevor Taylor por el título). Clark debuta en F1 en el GP de Holanda en Zandvoort con el Team Lotus. Seguirá en Lotus toda su carrera en F1, ganando 25 de los 72

GPs puntuables que disputa. En 1960 también corre en Le Mans.

61 Primera victoria en F1 en Pau, prueba no puntuable. Participa por primera vez en la Tasman Series.

62 Subcampeón del mundo en apenas su tercera temporada en F1.

63 Campeón del mundo de F1. Segundo en su primera participación en las 500 Millas de Indianápolis.

64 El nuevo Lotus 33 se muestra poco fiable. Clark vence tres pruebas puntuables pero abandona en otras seis y es tercero en el campeonato.

65 Gana seis GPs consecutivos al principio de la temporada, sin contar

Mónaco, que se salta para correr (y ganar) en Indy. Gana su segundo título de pilotos. También vence en cinco de las ocho pruebas de la Tasman Series.

68 Obtiene su 25ª victoria en F1 en Kyalami, superando el récord de 24 triunfos de Juan Manuel Fangio. Es su último gran premio. Se impone en la Tasman, y luego se inscribe en la prueba de F2 en Montjuïc como preparación al inicio del Europeo de F2 en Hockenheim, la semana siguiente, donde pierde la vida tras un accidente debido a un pinchazo. Apenas cuenta con 32 años de edad.



“CURIOSAMENTE, NO HAGO NADA DE ENTRENAMIENTO, SOLO QUE NO BEBO MUCHO Y NO FUMO”

que mi padre tenía razón cuando dejé la escuela y me dijo que aprendería más aquí en la granja que si seguía en la escuela. Estoy seguro de que así fue.

GG: Pero menudo contraste: agricultura y automovilismo.

JC: El hecho de que el automovilismo y la agricultura sean polos opuestos me ayuda muchísimo. Me ayuda a mantener un cierto sentido del equilibrio. El automovilismo te deja bastante hecho polvo. Por ejemplo, pierdo bastante peso en algunas carreras, dependiendo del calor que haga y de lo dura que haya sido la carrera. En mayo, disputé cuatro carreras en ocho días, de Mónaco a EE UU, de Canadá a Inglaterra, y perdí más de seis kilos en esos ocho días. Fue maravilloso poder regresar a Berwickshire a recargar pilas y ocuparme de otro tipo de asuntos.

GG: Pareces estar muy en forma.

¿Entrenas duro?

JC: Aunque parezca extraño, no entreno nada, sólo que no bebo mucho y no fumo. Sólo bebo en compañía. Es que siempre estoy haciendo algo: correr, claro está, viajar y luego cualquier otra cosa que surja. Por ejemplo, esquí acuático, en Suráfrica. En la escuela hacía atletismo; era velocista.

Me gustan los deportes de pelota y tal, y cuando dejé la escuela incluso jugaba al críquet en lugar de ir a ver las carreras locales en Charterhall. Prefiero tomar parte activa en algo en lugar de ver a otros.

GG: ¿Y cómo te sientes ahora que has ganado el título? ¿Una gran satisfacción?

JC: En algunos aspectos, no. Supongo que si uno se hubiera marcado desde un principio llegar a ser piloto de F1, y hubiera hecho de ello la ambición de su vida, la sensación de haber tenido éxito sería mayor. Pero, en cierto modo, siempre luché más contra ello que por ello. No quería pasar más que algún que otro fin de semana fuera de casa y llegó un momento en que mi padre me preguntaba qué sacaba del deporte, porque era una afición muy cara, y yo le contestaba que podía hacer que esa afición fuera rentable. ¡Y así, en cierto modo, es cómo empezó todo! No trataba de demostrar nada. Simplemente quería competir y era la única manera que tenía de hacerlo. Como *amateur*, no tenía justificación alguna que pasase tanto tiempo fuera de casa. En cambio, como profesional, sí que había justificación.

GG: ¿Qué tiene la F1? ¿Qué es lo más importante, el hombre o la máquina?

JC: Ninguno de los dos. Para mí, es la satisfacción de pilotar un coche a lo que considero el límite, el mío personal o el de la máquina, y aun así controlar plenamente esa máquina en el límite. Ésa, creo yo, es la mayor sensación que obtengo de la F1.

GG: ¿Y qué hay del factor peligro? ¿Cómo lo concilias con los alicientes del deporte y con el arte del pilotaje?

JC: Siempre está ahí, subconscientemente. Todos somos conscientes de los grandes peligros de las carreras. No hay héroes. Hay viejos y hay valientes, pero ¡no hay muchos viejos valientes! Es un hecho, y todos conocemos las limitaciones e intentamos no tropezar con esos peligros.

Requiere valor, sí; pero también seguridad en ti mismo y en tu máquina. Si me preguntas ahora por la velocidad con la que paso un tramo estrecho del Nürburgring, por ejemplo, probablemente haría un cálculo conservador. Es mejor preparar el terreno y hallar el límite poco a poco que superarlo y asustarse. Eso siempre te hará levantar el pie.

GG: ¿Cuál es, para ti, la clave para pilotar rápido y hacerlo bien?

JC: Creo que lo más importante en el automovilismo es la concentración. A menudo, si quiero ir más rápido, no corro más; simplemente me concentro más. Me concentro en la frenada, en la trayectoria, en el acelerador, en cuánta potencia puedo aplicar. Me concentro en todo. 🏎️

Jim considera que ganó en Reims 63 por determinación pura, que se aprecia con claridad en su rostro (arriba izda.) el International Scottish Rally, en 1955. Clark hace de copiloto de su primo Billy Potts; (arriba) otro tipo de vehículo. Conducir tractores en su granja en Escocia ayudaba a Clark a mantener los pies en el suelo.



from Jim Clark

please reply to

13/2/68.

Dear Jabby,
Just a note to thank you very much for sending
on the two lots of mail which reached me safely.
I hope you have enjoyed your trip to Dayton and that

>Carta desde Australia

Clark escribió a mano esta carta para su amigo Jabby Crombac en febrero de 1968. He la aquí en su totalidad...



"Sólo unas líneas para darte las gracias por enviarme los dos lotes de cartas que me llegaron bien. (...)

"No sé qué salió mal en Nueva Zelanda [en las cuatro carreras neozelandesas de la Tasman que precedieron a las pruebas australianas], pero los dos nos redimimos un poco durante el fin de semana [en Surfers' Paradise. ¡Era típico de la modestia de Jim minimizar su victoria!]. El pequeño Ferrari [Chris Amon] no es un mal coche. La semana pasada

montaba un motor de cuatro válvulas que dicen que da unos 300 CV, ¡y su coche sólo pesa unos 425 kg comparado con los nuestros, que pesan como en F1 [500 kg]! Habrá que hacer algo para resolverlo.

"Piers [Courage] ha ido muy bien, manteniendo el tipo. De hecho, la semana pasada iba segundo, unos cinco segundos por delante de Graham [Hill, compañero de Clark], cuando tuvo problemas de alimentación de combustible, hizo un trompo, y acabó pegado a Graham.

"He estado volando con Jim [Hazleton, que le enseñó a volar en 1965] y ya tengo el permiso para un Aztec [Piper Aztec], ¡aunque no tengo ninguna intención de comprar uno! [Los signos de admiración de Jim sirven para recordar que no era un gran derrochador].

"Hemos tenido un buen lío con el CAMS, el club nacional de aquí, por la publicidad, etc.

[para ser exactos, por el nuevo patrocinador de Lotus, Gold Leaf. En aquella época, el patrocinio comercial estaba mal visto]. Al final, el domingo por la mañana, todo se redujo al hecho de que las letras 'Shell' en el BRM eran blancas sobre negro y no al revés, y nuestra inscripción era roja y blanca, y se negaron a dejarnos salir hasta que lo quitáramos [quitaran el marinero de Player's]. Así que en la manga matinal no nos dejaron salir a Pedro [Rodríguez], Dick Attwood, Graham y a mí. Pero por la tarde volvieron a mirarse sus normas y vieron que estaban equivocados.

"Por lo que yo sé, mi primera carrera es en Barcelona, el 31 de marzo, con un par de días de tests en Madrid antes. Con todo, tengo que estar de vuelta [en París] un poco antes, dependiendo de unas posibles fechas de tests en América [con el nuevo Lotus STP 56 turbina]

de camino a casa.

"Otra cosa. La documentación del Elan [S4 coupé] y los papeles del seguro están en la guantera, y habría que devolvérselos a Andrew [Ferguson, director deportivo de Lotus] para que renueve la licencia. [¡Imaginense a Michael Schumacher preocupándose por semejantes asuntos por medio de una carta manuscrita!].

"No sé si Colin ha tomado una decisión definitiva respecto a cambiarnos los Elan [¡Jim quería un nuevo coche de empresa!] pero le escribiré pronto.

"Espero que estés bien y que Catherine [la esposa de Jabby] se haya acostumbrado a Gold Leaf [de lo que se deduce que Jim estaba muy a gusto con los nuevos colores], también que 'Lotus' [el basset de Jabby] haya aprendido a hacer pipi dónde y cuándo debe y que todos estéis bien de salud. Hasta pronto".

might place at the proper time and that you are all fit and well, see you soon.

Regards,
Jim

Jim escribió a Jabby Crombac desde su hotel en Sidney. Dos días antes ganó la prueba de la Tasman en Surfers' Paradise con el Lotus Gold Leaf.

Crónica GP

Kimi estira su liderato en el Mundial, pero Juan Pablo demuestra que va en serio. Por P. Windsor

Contenido: Crónica GP de Austria: página 76 • Crónica GP de Mónaco: página 84

Previo GP de Canadá: página 92 • **Previo GP de Europa:** página 94 • **Previo GP de Francia:** página 96



> Sube la presión mientras el campeonato empieza a animarse

Juan Pablo ha vuelto. Encabezaba el GP de Austria antes de que se rompiera su motor y ganó en Montecarlo. Suave, tranquilo y muy, muy rápido. Y, cuando las cosas se torcieron en Austria, como se sabía que iba a pasar después de que esas salidas retrasadas pusieran de manifiesto un fallo en el sistema de refrigeración del Williams, no perdió la cabeza. "Estas cosas pasan, chicos", dijo, o, al menos, eso era lo *esencial* de lo que dijo. "Íbamos primeros, teníamos un buen coche. Sigamos adelante".

En efecto, el Williams-BMW FW25 pintó bien en Mónaco. Es probable que no fuera tan rápido como el McLaren-Mercedes (Kimi Raikkonen marcó la vuelta rápida, con pista libre, con 0,4 segundos de margen) pero fue lo bastante eficaz como para desbordar a Kimi antes de la primera curva y después de eso ganar la carrera, a pesar de otro susto con el sistema de refrigeración. "¡E hicimos todo eso sin la doble quilla!", dijo Patrick Head con mucha guasa tras la carrera, acallando a aquellos de nosotros en *F1 Racing* (es decir, a mí) que de algún modo han visto en el afán de McLaren por este diseño un salto

adelante aerodinámico. Patrick tiene un poco de razón, claro, aunque sigue sin existir la certeza de lo bueno que sería el Williams (o, para el caso, el Ferrari o el Renault) de haber adoptado el sistema Sauber/McLaren.

Michael Schumacher ganó en Austria, su tercera victoria consecutiva y su segunda con el F2003-GA, pero en Mónaco todo cambió rápidamente, recordándonos no sólo lo importantes que son los neumáticos en el orden global de este particular universo (ésta no fue la mejor de las carreras para Bridgestone), sino también lo fácil —o difícil— que resulta para las marcas de neumáticos acertar siempre con las variables. Por lo general, no sabemos valorar los neumáticos, hasta que algo va mal.

Suponiendo que Williams-BMW prosiga su resurgimiento, éste todavía podría ser un gran campeonato del mundo. McLaren encabeza tanto las clasificaciones de pilotos como de constructores antes de Canadá, pero aún han de dar su (espectacular) salto con su nuevo MP4-18. Como en Mónaco, aumenta la presión...

#6: Contra la adversidad...

La salida se malogró. Un Ferrari estalló en llamas. JPM iba primero. Pero Schumi sumó 10 puntos. Por Peter Windsor



No fue otra de las actuaciones clásicas de Michael porque los retrasos, el safety car, el fuego, la lluvia, el aceite y un frío colombiano llamado Juan Pablo Montoya se aunaron para hacerle trabajar duro por sus puntos. Por supuesto, al final ganó con facilidad, administrando un liderato de 10 segundos hasta cruzar la meta con 3,3s de

margen, demostrando una vez más que el nuevo Ferrari, como su predecesor, no sólo es tremendamente rápido sino también fiable como una roca. Pero durante un rato...

Juan Pablo habló el viernes por la tarde de que "volvía a conectar" con su FW25, expresión con la que supongo que JPM se refería a que volvía a hallar algo de agarre. Le pregunté cómo iba el coche: "Bastante

bien, la verdad", dijo, casi satisfecho. "Sólo un poco de subviraje". Fue sexto en los oficiales de ese día, más lento que coches como los BAR-Honda y los Jaguar y, por lo tanto, no muy bien colocado para su intento de pole el sábado; y sólo había sido 10º en los libres del viernes, sesión que encabezó el McLaren-Mercedes de David Coulthard por delante del Renault de Jarno

(Arriba) Si Schumi puede ganar ésta, bueno, puede ganar cualquiera. Algo deprimente para sus rivales, pero es que se trató de una de sus más grandes recuperaciones.

> Pilotos: 6ª prueba, Austria

1	Kimi Raikkonen	40
2	Michael Schumacher	38
3	Rubens Barrichello	26
4	Fernando Alonso	25
5	David Coulthard	23
6	Ralf Schumacher	20
7	Juan Pablo Montoya	15
8	Giancarlo Fisichella	10
9	Jarno Trulli	10
10	Jenson Button	8

11	Heinz-Harald Frentzen	7
12	Mark Webber	4
13	Jacques Villeneuve	3
14	Cristiano da Matta	3
15	Nick Heidfeld	1
16	Ralph Firman	1

> Constructores

1	Ferrari	64
2	McLaren-Mercedes	63
3	Renault	35
4	Williams-BMW	35
5	Jordan-Ford	11
6	BAR-Honda	11
7	Sauber-Petronas	8
8	Jaguar-Cosworth	4
9	Toyota	3



(Arriba) Ferrari –literalmente– pegó fuego a la carrera; (dcha.) a la tercera fue la vencida, y el pelotón partió limpiamente para iniciar el GP de Austria de 2003.



Trulli. No obstante, dijo que no estaba preocupado. No lo estaba para nada.

“¿Y qué significa la pole hoy día?”, añadió, en deliberada referencia a tiempos pasados, cuando las poles realmente tenían algún significado. “Puede que otros equipos pasen más tiempo rodando ligeros; nos hemos preparado bien y estoy bastante seguro de que tenemos unos buenos reglajes para la carrera”. Tan a menudo se recurre a estas palabras en F1 que se han convertido en un tópico de los comunicados de prensa; no obstante, en el caso de JPM, parecían tener cierto peso.

En los libres del sábado, Montoya –de nuevo sobre Michelines con los que podía contar– parecía de hecho suave como la seda por la penúltima curva, una derecha rápida en bajada. Haciendo girar el motor como loco a media curva (el FW25 tiene un cambio de seis marchas, como parte del programa ‘desplazar el peso adelante’), tal

vez sólo el Ferrari de Michael, con su entrada en curva mucho más temprana, parecía más veloz. Juan Pablo fue segundo en esa sesión no cronometrada, entre los dos Ferrari. Confirmando el buen augurio, Ralf fue cuarto a sólo una décima.

Pero el fin de semana de Ralf ya estaba comprometido. Hizo un trompo en su vuelta lanzada del viernes (quejándose de sobreviraje, justo lo contrario de su compañero) y de este modo se quedó sin posibilidades en calificación. Claro está, nada le viene mejor a tu confianza que ver a tu compañero en apuros, así que el fin de semana de Juan cobró mayor impulso...

Su puesto de salida en calificación –sexto desde la cola– resultó ser tan bueno como el que más. Aprendiendo de lo sucedido a tipos como DC y Fernando Alonso, ambos con dificultades para mantenerse por lo negro, Juan Pablo se lo tomó con calma en la amplia escapatoria ▶

TECNOARCHIVO

Kimi sube al podio cuidando el motor

Steve Matchett explica cómo una reparación salvó a McLaren.

Antes de la primera salida abortada, me sorprendió ver a los mecánicos de McLaren rellenando el sistema de válvulas neumáticas en el MP4-17D de Kimi Raikkonen. Los mecánicos siempre se preocupan por todo en la parrilla, pero recargar el suministro de aire no es rutinario. Tal vez en los pitstops, pero hacerlo antes de la carrera denota problemas potenciales.

También lo hicieron antes de la segunda salida. Sin duda pasaba algo.

Parece que el coche tuvo problemas con una válvula de escape durante las calificaciones del sábado. En lugar de cambiar el motor el domingo –y tener que salir desde el fondo de la parrilla–, el equipo eligió reparar el original.

En años anteriores se descartaba la idea de reparar un motor en boxes. Los equipos se limitaban a cambiar cualquier motor dañado y llevaban a cabo las reparaciones en la fábrica. Pero las nuevas normas han forzado una reconsideración.

Dicha reparación puede explicar la incapacidad de Raikkonen de forjar un liderato suficiente, cuando Michael paró por segunda vez, para seguir por delante del Ferrari cuando llegara la hora de la parada del McLaren.

Raikkonen necesitaba exprimir hasta el último caballo de potencia en esta fase de siete vueltas, pero su equipo le hizo reducir el régimen del motor para favorecer la fiabilidad; así lo indicaban los tiempos por vuelta. En estas circunstancias, el segundo puesto fue un resultado loable.

Cuidar el motor fue la clave del segundo lugar de Kimi.





'MICHAEL, CON LA CARRERA EN EL BOTE, GIRO 0,6s MÁS RÁPIDO QUE EL RESTO. FUE ASÍ DE CONCLUYENTE'

asfaltada de la curva Castrol y bordó el resto de la vuelta entre valles y montañas. Desde luego, la potencia del BMW ayudó en las porciones rectas –en el 70% de la vuelta al A1-Ring el motor va a plena carga– pero las curvas no fueron un desastre. Era P2, a 0,241 segundos del McLaren-Mercedes de Raikkonen. Jenson Button era el siguiente con el BAR-Honda. También él fue algo irregular y marcó 1m 09,935s. Luego Jacques Villeneuve, con el otro BAR (que está mostrando ser muy rápido, sobre todo en aceleración; ¡el Honda ha despegado!). Jacques saltó de piano a piano, en el filo, y esparció tierra generosamente por el circuito. Mark Webber, el siguiente con el Jaguar, se encontró sus neumáticos cubiertos de porquería en Castrol; se calificó 17°.

Lo que dejaba a los dos Ferrari. Rubens Barrichello también pasó desastroso por el trazado lleno de arena, marcando un mediocre 1m 09,784s: P5. Ahora le tocaba a Michael.

Pasó limpio y suave por Castrol, pero bloqueó la zaga de modo alarmante en la fuerte frenada de la cerrada Remus Kurve. Recuperó la cruzada a la perfección –igual que hizo el viernes con un gran derrapaje en la salida de la última curva– y como por arte de magia se encontró perfectamente colocado para el ápice. Manos a la obra, se

propuso recuperar el tiempo perdido.

Lo hizo, birlando la pole por 0,039s. Más rápido en los dos últimos sectores e, increíblemente, dado su error antes del ápice, en la recta de atrás. En los dos últimos tercios de la vuelta recuperó un déficit de casi tres décimas.

Tal vez fuera, dijo más tarde, una de las mejores poles de su carrera.

La salida fue la ceremonia de la confusión. Por dos veces fue abortada (por culpa del control de arrancada insensible del Toyota de Cristiano da Matta) y luego, tras sólo una vuelta, salió el safety car (para retirar el Minardi-Cosworth de Jos Verstappen, parado en la aproximación a la primera curva). Segundo tras una buena salida, y haciendo cola detrás de Michael, a Juan Pablo le preocupaba la temperatura de sus Michelins. Se emparejó al Ferrari, agitando las manos, dando pisotones al pedal derecho, haciendo patinar las ruedas traseras. Michael, impasible, siguió a su aire. Recuerden que éste es el Michael que ya no se altera por nada.

Lo que ni Michael ni nadie más aparte del equipo BMW-Williams podía saber era que la carrera de Juan Pablo ya estaba predeterminada. Las dos salidas nulas pusieron por las nubes la temperatura del agua y un fallo en una pieza (¡Williams!) del sistema de refrigeración hizo que

empezara a perder agua. Podían verlo en boxes, más claro –valga la redundancia– que el agua. ¿Deberían decirselo a Juan Pablo? Tenían que hacerlo. Corre. Enseña tu velocidad.

Mientras tanto, en McLaren, también Kimi estaba en un aprieto con las elevadas temperaturas de su motor. McLaren creía poder controlar el problema, pero sólo si Kimi tenía cuidado con el régimen.

Por eso, cabría pensar que pronto esto se redujo a otro gran día de Michael. Era líder por 10 segundos tras lo que de hecho eran 10 vueltas (cinco se perdieron tras el safety car) y las temperaturas de su motor, enfriado por los radiadores cortados a pico del Ferrari, seguían siendo perfectas. En las siguientes cinco vueltas o así, Michael andó con pies de plomo sobre la pista resbaladiza bajo la llovizna, perdiendo siete segundos respecto a Kimi, pero después lo minimizó: "Iba con mucho cuidado y, claro está, no tenía ningún punto de referencia. No había problema...".

No, el problema, cuando lo hubo, fue todo un golpe. En el primero de sus dos pitstops (en la vuelta 23, tres más tarde que Juan Pablo y al mismo tiempo que Kimi) se desató un principio de incendio en el Ferrari. Los mecánicos, como un reloj, procedieron a apagarlo. Michael se quedó ahí sentado, tranquilo, seguro de que todo

(Arriba) Montoya tenía posibilidades de ganar esta carrera. Su FW25 estuvo arriba todo el fin de semana, pero un fallo mecánico acabó con su motor BMW; (recuadro) Jenson Button se alzó con un buen cuarto lugar con su BAR.



EL DATO: El Gran Premio de Austria 2003 fue la 100ª carrera de F1 en la que han competido juntos los dos hermanos Schumacher.



(Arriba izda.) Michael gana la posición a Kimi por el interior y se hace con el liderato, justo cuando expira el BMW de Montoya. Juan (arriba), se lo tomó con filosofía. "Es una lástima", dijo, "pero al menos podríamos haber ganado"; (izda.) más champán para Schumi y Rubinho.

DARREN HEATH/STEVE ETHEINGTON/AT. OLIVE RIDGEGUITY IMAGES

iría bien, y luego volvió a salir disparado, dándole vueltas a posibles daños eléctricos o, peor aún, una posible falta de gasolina. (El resultado de la investigación de Ferrari dictaminó que un poco de gasolina quedó en el tubo del respiradero de la máquina tras el pitstop de Rubens Barrichello dos vueltas antes —efectuado con la de Schumi porque la del brasileño estaba bloqueada—. Un retén dañado dejó escapar la gasolina).

Ahora Juan Pablo era el líder, y tampoco pintaba mal. Su FW25 parecía rápido y bien equilibrado, y su segundo juego de Michelin era tan bueno como el primero. Si no fuera por el problema de la fuga de agua, y la certeza de que no iba a lograrlo, habría sido un domingo muy agradable.

En la vuelta 31, Michael, clavado detrás de Kimi, estaba a tres segundos de Juan

Pablo y empezaba a perder terreno. Así que apuró la frenada en Remus, explotando la gran velocidad del Ferrari hasta el ápice, y obligó a Kimi a ceder el paso. En ese instante, el motor BMW de Juan Pablo expiró. La carrera era de Michael, en el momento justo.

Mario Theissen, director de BMW, se mostraba conciso acerca del problema: sí, se debió a las múltiples salidas. No, la pieza defectuosa no era de BMW ("¡Estaba fuera del motor!"). Y no, ni siquiera el mejor motor puede sobrevivir sin agua.

Después de eso, aparte de un desliz morboso sobre el aceite del Renault de Alonso, Michael ganó fácilmente, dejando por detrás a un indispuerto y sudoroso Rubens, que encontró a Kimi mucho menos solícito en las últimas vueltas y por tanto

acabó tercero; Jenson Button, que contuvo a Rubens un rato pero luego dejó que éste le ganara la frenada en Remus; y Mark Webber, séptimo, por delante del Renault de Trulli y de su compañero en Jaguar. Y eso pese a salir desde el pitlane e incurrir en un stop-go de 10 segundos por una absurda infracción de una indescifrable norma de repostaje en parque cerrado.

Webber fue también el tercero más rápido en el segundo sector, segundo sólo por detrás de Michael en el tercero y además uno de los tres pilotos que rodó en 1m 08s. Mark y Rubens marcaron 1m 08,9s; Michael, justo antes de su segundo pitstop, y con la carrera en el bote, giró nada menos que seis décimas más rápido que el resto del grupo.

Fue así de concluyente. ①

En busca del equilibrio desigual

Llegan peculiares aditamentos aerodinámicos. Adiós a la simetría. Por Stéphane Samson; ilustraciones de Patricia Soler



El morro del EJ13 cuenta con un flap Gurney (la tira perpendicular al pilar del alerón).

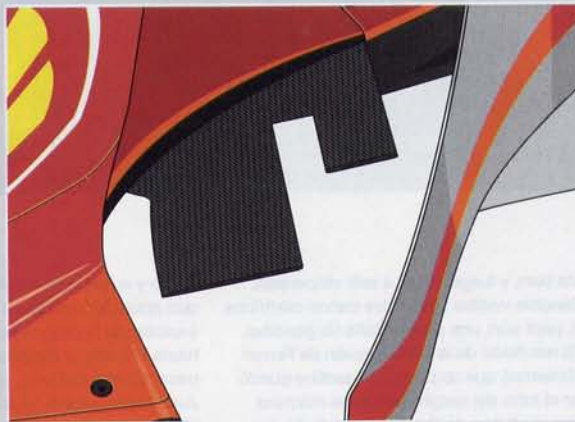
◀ El refinado morro del EJ13

Jordan empleó en Austria un pequeño flap Gurney en el morro del EJ13 (izda.) a fin de combatir el bajo nivel de agarre del circuito. Les daba un poco más de carga aerodinámica, que resulta especialmente valiosa aquí: el A1-Ring es tan corto que incluso una décima de segundo en calificación puede suponer varias posiciones en la parrilla.

El alerón delantero es una de las piezas más importantes de un F1. Además de proporcionar apoyo,

'EL A1-RING ES TAN CORTO QUE UNA DECIMA PUEDE SUPONER VARIAS PLAZAS EN LA PARRILLA'

influye mucho en el comportamiento del coche. También dirige un flujo de aire limpio hacia las zonas delicadas, como el fondo. Desempeña un papel clave en mantener el aire turbulento de las ruedas lejos de estas zonas.



(Extremo izda.) Nótese la forma poco común y las paredes asimétricas de las chimeneas del F2003-GA. También se aprecia parte de un triángulo superior; (izda.) este singular diseño entre el deflector y el monocoque ha de mejorar la eficacia aerodinámica.

▲ Disfruta de los detalles

Poco a poco, el nuevo F2003-GA revela sus secretos. Por ejemplo, las chimeneas (arriba) son más grandes que el año pasado. También brindan una refrigeración mejor –terreno en el que este coche es delicado– sin sacrificar demasiado en el aspecto aerodinámico. Nótese que la pared externa (a la izquierda de la imagen) es más larga que la interior.

Véase también la extensión del piso entre los deflectores laterales y el monocoque (arriba dcha.). Se trata de un diseño poco común, que demuestra la minuciosidad de Ferrari. Tiene la finalidad de maximizar la eficacia aerodinámica del piso y contribuir al rendimiento de los deflectores.

En Austria el F2003-GA era aproximadamente un segundo por

vuelta más rápido que cualquier otro coche. Además, sus tiempos eran increíblemente constantes.

El coche emplea muy bien sus neumáticos. Además, la suspensión trasera es más rígida que el año pasado. Los amortiguadores Sachs parecen ser muy innovadores. Todo el conjunto ha sido diseñado y producido con mucho detenimiento, como se aprecia en las ilustraciones.

Sin sus problemas de repostaje, Ferrari podría haber obtenido el doblete en Austria. Aunque algunos equipos –como McLaren– siguen diciendo que este coche no es tan veloz como se temían, será difícil atrapar al F2003-GA esta temporada. Por ejemplo, en sus primeros tests después de Austria, el McLaren MP4-18A padeció problemas de recalentamiento e hidráulicos.

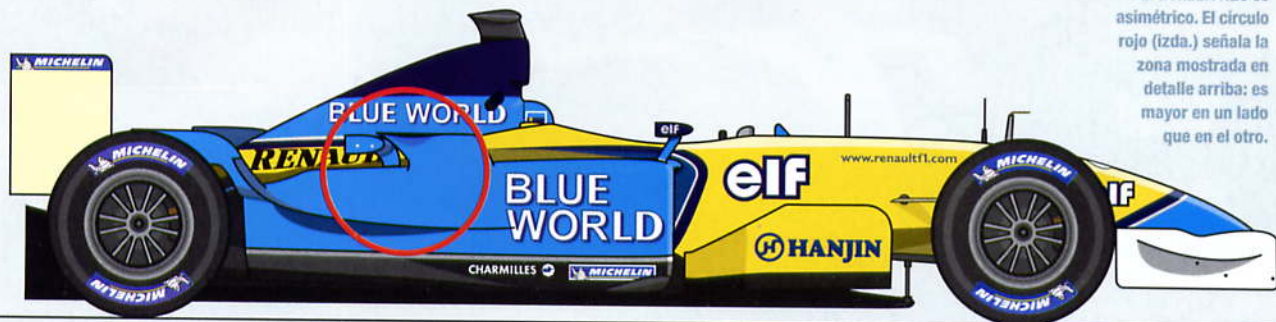
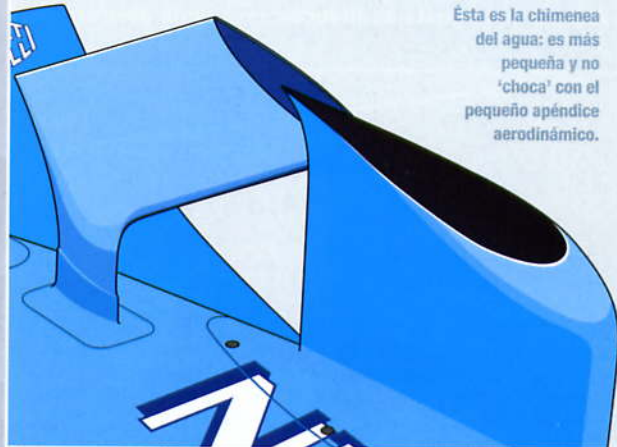
> Derecha

La chimenea más grande es para la refrigeración del aceite. Nótese cómo interfiere en el winglet.



> Izquierda

Ésta es la chimenea del agua; es más pequeña y no 'choca' con el pequeño apéndice aerodinámico.



El Renault R23 es asimétrico. El círculo rojo (izda.) señala la zona mostrada en detalle arriba; es mayor en un lado que en el otro.

▲ El tamaño sí es importante

Renault, como Jordan y BAR, monta salidas asimétricas de aire caliente en su capó motor. El agua y el aceite tienen circuitos separados, y el agua puede usarse a una temperatura más elevada que en otros coches, así que Renault puede colocar una chimenea más grande a la derecha (arriba izda.) para la refrigeración del aceite. Nótese cómo se adaptó para que encajara en el apéndice. En el costado izquierdo (arriba dcha.), la chimenea para la refrigeración del agua es bastante más pequeña.

La aerodinámica del R23 es impresionante. El director técnico Mike Gascoyne insinúa que Renault ha producido el mejor chasis 2003. Su minuciosidad salta a la vista: por ejemplo, véase el flap Gurney (dcha.) situado en el triángulo superior de la suspensión trasera.

En Austria, el R23 no podía sacar el mayor partido a sus neumáticos: es demasiado benévolo con ellos. Aunque esto puede ser una ventaja en pistas como Montmeló, también puede perjudicar el rendimiento en otras, o en calificación.

El próximo año, Renault montará un motor totalmente nuevo a 72°, que sacará provecho de la estructura de trabajo que ya utiliza el equipo. "He nombrado a Bernard Dudot director general adjunto", explica el jefe de equipo Flavio Briatore. "El jefe de proyecto Jean Philippe Mercier proseguirá el desarrollo del motor 2003, mientras que Leon Taillieu será el jefe de diseño del motor 2004".

Es decir, Renault diseñará el RS24 del próximo año al mismo tiempo que desarrolla el RS23 del presente. Este sistema de desarrollo paralelo ya ha funcionado bien en otros ámbitos, de ahí su aplicación.

Renault sostiene que su nuevo concepto de motor no comprometerá el comportamiento del chasis.

"Nuestra prioridad es llegar a una integración perfecta del chasis y el motor", dice Briatore. "El nuevo V10 va a responder a una larga lista de condiciones establecidas por el equipo de Mike Gascoyne. El chasis y el motor serán pues desarrollados en total sinergia. Por otra parte, hemos implantado en Enstone

La minuciosidad da buenos frutos a Renault. Por ejemplo, véase este flap Gurney en un triángulo superior.



[Inglaterra] una pequeña sucursal de motores, Engine Development UK [lo que fue TWR], que será dirigida por el jefe de proyecto Pascal Tribotte, que viene de Viry".

El objetivo es prepararse para la norma 'un motor por fin de semana',

que ha de entrar en vigor en 2004.

Una versión actualizada del Supertec de 2000 –como se llamaba el motor cliente de Renault– girará en el banco en noviembre, y el nuevo V10 debería estar acabado a mediados de enero de 2004. ❶

#6: Cajón de sastre

A Alonso no le gusta abandonar, en Toyota parecen confusos y Webber arriesga con la táctica. Por T. Clarkson y V. F.



(Izda.) Antes de su único pitstop, Alonso llegó a rodar quinto, pegado a Button, cuarto; (superior) el Toyota de Panis rompió la suspensión; (arriba) DC mide sus errores en calificación.

Webber juega y pierde

Cuando la carrera tuvo que empezar de nuevo, Mark Webber supo en el acto que le penalizarían por repostar en el pitlane. El repostaje sólo está permitido tras el inicio de la vuelta de formación y, por culpa de la resalida, la primera salida fue anulada.

"Nos arriesgamos", dijo Webber, "y no funcionó. No sé si me gustaría que cambiaran la norma, porque la próxima vez podríamos ser los que se beneficiaran de ella".

A Webber le cayó un stop-go, pero remontó hasta el séptimo lugar.

Gran resultado de Button

Jenson Button hizo su primer pitstop en la vuelta 23, la misma que Michael Schumacher y Raikkonen. Ello puso de relieve el buen trabajo que realizó en calificación: fue el segundo más rápido en el primer sector y el sexto en el segundo, pero cometió un error en el tercero y se calificó séptimo.

Acabó cuarto en carrera, tras ser desalojado del cajón por Rubens Barrichello en la vuelta 35. "Un gran fin de semana", dijo Jenson. "Estuvo bien competir con los de adelante".

Crisis de confianza de DC

El patrón de McLaren Ron Dennis criticó a David Coulthard después de la calificación: "David cometió tres errores imperdonables en su vuelta", dijo Ron. "A veces se exige demasiado a sí mismo, y ésta fue una de ellas. En la calificación a un solo intento, si cometes un error, lo pagas caro".

DC tuvo problemas con el equilibrio de su MP4-17D todo el fin de semana, lo que le restó la confianza necesaria para atacar.

La diestra estrategia del equipo le llevó a cruzar la meta quinto.

No más abandonos, gracias

Primer abandono del año para Fernando Alonso; de hecho, su primer resultado fuera de los puntos. Su fin de semana estuvo plagado de problemas, incluido el error en calificación, cuando se salió de la pista en la Niki Lauda Kurve.

Tendría que haber salido desde la cola de la parrilla, pero un problema de motor cuando se iba a dirigir a su puesto le hizo pasarse al muleto -preparado para él- y salir desde el

pitlane, con gasolina para una sola parada. Era octavo cuando, en la vuelta 44, rompió el motor e hizo un trompo al patinar sobre su propio aceite en Castrol. De no ser por ello, habría estado en liza por el quinto puesto con DC y Ralf Schumacher.

"Espero que sea mi último abandono del año", dijo Fernando tras ver frustrada otra gran carrera. "Pese a todo, hemos demostrado ser competitivos en un circuito que no nos convenía. Sigo estando confiado para el resto de la temporada".

¿Dónde estará mi ritmo?

Desconcierto en Toyota ante su falta de rendimiento. Su coche fue veloz en el Circuit de Catalunya y, sobre el papel, debería haberlo sido en el A1-Ring, un circuito de potencia.

Pero Olivier Panis y Cristiano da Matta padecieron falta de agarre. "Creo que nuestras posiciones en parrilla [Panis 11º; Da Matta 13º] se debieron a los errores de otros, no a nuestra velocidad", dijo Da Matta.

Un problema en el control de arrancada hizo que el coche de Cristiano se calara dos veces,

abortando con ello la salida. Arrancó de modo manual la tercera vez y acabó 10º, sin mayores problemas.

Panis sufrió su quinto abandono en seis GPs por rotura de suspensión.

Fisi no está contento

Giancarlo Fisichella descargó su frustración tras la carrera: su vuelta rápida fue más lenta que la de su compañero Ralph Firman y, en la vuelta 61, un problema de presión de combustible le apeó de la carrera.

"No estoy contento", dijo. "Fue otra carrera decepcionante y mi tercer abandono seguido. Tuvimos una carrera muy difícil, con niveles de adherencia bajísimos. Hay que hacer algo para el futuro".

Sauber se desmorona

Cuarto en parrilla, la carrera pintaba bien para Nick Heidfeld, aunque fue el primero en parar (vuelta 13), pero abandonó en la 46 por un problema de motor; su V10 empezó a perder potencia en la vuelta 20.

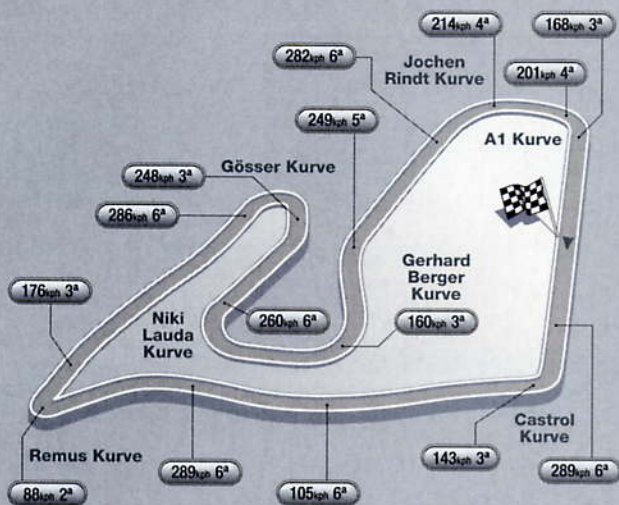
Pero fue más lejos que Frentzen, que abandonó antes de la segunda salida por rotura de embrague.

Todos los datos A1-Ring

Tiempo variable, 20°; Temperatura asfalto 27°; Vueltas 69; Distancia 298,494 km; Espectadores 90,000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Michael Schumacher	1m 09,150s
2	Kimi Raikkonen	+0,039s
3	Juan Pablo Montoya	+0,241s
4	Nick Heidfeld	+0,575s
5	Rubens Barrichello	+0,634s
6	Jarno Trulli	+0,740s
7	Jenson Button	+0,785s
8	Antonio Pizzonia	+0,895s
9	Giancarlo Fisichella	+0,955s
10	Ralf Schumacher	+1,129s
11	Olivier Panis	+1,252s
12	Jacques Villeneuve	+1,468s
13	Cristiano da Matta	+1,684s
14	David Coulthard	+1,743s
15	Heinz-Harald Frentzen	+2,157s
16	Ralph Firman	+2,355s
17	Mark Webber	+2,512s
18	Justin Wilson	+5,358s
19	Fernando Alonso	+10,963s
20	Jos Verstappen	sin tiempo



A1-RING

Longitud circuito 4,326 km
© 2003 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

¿Lo sabías?

Ralf Schumacher es el único piloto que ha acabado los seis grandes premios disputados, y siempre ha estado en los puntos. Con el antiguo sistema de puntuación, Michael Schumacher sumaría 34 puntos, dos más que Kimi Raikkonen, que tendría 32.

Vuelta a vuelta

PRESALIDA El Toyota de Da Matta se cala dos veces e interrumpe la salida
SALIDA Schumi se pone en cabeza; Montoya supera a Raikkonen y es segundo. Verstappen se detiene a final de recta con un problema mecánico y sale el safety car
VUELTA 5 Bandera verde
VUELTA 13 Michael tiene 8s de ventaja
VUELTA 16 Empieza a lloviznar. El margen de Schumi cae a 3,8 segundos
VUELTA 20 Montoya para y sale sexto
VUELTA 21 Barrichello para y tiene un problema con la manguera. Sale sexto
VUELTA 23 Michael y Kimi paran. Principio de incendio en el Ferrari, pero Michael se reincorpora tercero
VUELTA 32 El líder JPM rompe el motor; Schumi adelanta a Kimi y es el nuevo líder
VUELTA 37 Alonso, quinto, para por fin
VUELTA 42 Schumi para; Kimi líder
VUELTA 44 Alonso rompe el motor
VUELTA 49 Kimi para; Rubens líder
VUELTA 50 Rubens para; Schumi líder
VUELTA 69 Michael cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 08,337s en la vuelta 41 (227,894 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Michael Schumacher 316,0 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Olivier Panis 302,6 km/h
PITSTOP MÁS RÁPIDO
David Coulthard 27,516s
PITSTOP MÁS LENTO
Jacques Villeneuve 1m 31,533s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	1h 24m 04,888s	1
2	Kimi Raikkonen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+3,362s	3
3	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+3,951s	4
4	Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	+42,243s	8
5	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+59,740s	12
6	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	a 1 vuelta	9
7	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	18
8	Jarno Trulli Renault R23 (Michelin)	a 1 vuelta	7
9	Antonio Pizzonia Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	6
10	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	16
11	Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 1 vuelta	14
12	Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (Bridgestone)	a 1 vuelta	11
13	Justin Wilson Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	15

NO CLASIFICADOS

Giancarlo Fisichella	Jordan-Ford EJ13 (Bridg.)	presión gasolina - 60 vueltas	10
Nick Heidfeld	Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	motor - 46 vueltas	5
Fernando Alonso	Renault R23 (Michelin)	motor - 44 vueltas	17
Juan Pablo Montoya	Williams-BMW FW25 (Michelin)	motor - 32 vueltas	2
Olivier Panis	Toyota TF103 (Michelin)	suspensión - 6 vueltas	13
Jos Verstappen	Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	sist. eléctrico - 0 vueltas	-
Heinz-Harald Frentzen	Sauber-Petronas C22 (Bridg.)	embrague - 0 vueltas	-

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Brasil	San Marino	España	Austria	Mónaco	Canadá	Europa	G. Bretaña	Francia	Alemania	Hungría	Italia	EE UU	Japón
Michael Schumacher	4	6	R	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	R	2	R	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	2	12	R	7	4	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	8	4	7	4	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	1	R	4	5	R	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Raikkonen	3	1	2	2	R	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	5	5	8	13	R	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	7	3	6	2	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	8	R	10	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heinz-Harald Frentzen	6	9	5	11	R	NS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	12	R	1	15	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralph Firman	R	10	R	R	8	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	9	R	7	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Antonio Pizzonia	13	R	R	14	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	9	NS	6	R	R	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	10	7	R	8	9	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Justin Wilson	R	R	R	R	11	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jos Verstappen	11	13	R	R	12	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	R	R	R	9	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	R	11	10	12	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salido/NC No calificado/NP No participó

#7: Montoya se puso las pilas

El colombiano atacó con su habitual estilo agresivo, y demostró que también puede ser tranquilo y prudente. Por P. Windsor

Juan Pablo no tomó parte en el partido de fútbol benéfico celebrado el martes en Montecarlo. Se sentó, con su mujer, Connie, sobre sus rodillas, y miró cómo los demás le daban al balón. Michael. Fisi. Alonso. Trulli.

"¿Por qué no juegas, Juan?"

"Por dos razones. Soy un negado para el fútbol y no quiero lesionarme. Creo que sería un hombre marcado en el césped..."

Bien hecho, en retrospectiva. Michael echó el resto durante 84 duros minutos; Juan Pablo se retiró pronto. Cena. Algo de tele. Nada agotador.

Dos días más tarde, en una soleada mañana monegasca, pilotaba su Williams-BMW FW25 por las calles de Montecarlo, llevando el mismo casco Arai por tercera carrera consecutiva, lo cual es raro en él, y sintiéndose muy cómodo en la horquilla del Grand Hotel (antes Loews/Estación), donde la dirección, con la geometría de la

'JUAN PABLO Y RALF EMPEZARON A SENTIRSE COMO SI BAILARAN AL SON DE LA MÚSICA'

suspensión modificada, le permitía cruzar los brazos en el estilo tradicional. Además, la nueva superficie de la pista parecía agradable y lisa, muy del gusto de sus neumáticos Michelin. El nuevo Mónaco es 60-40 a favor del reasfaltado, mientras que antes era 60-40 a favor de los baches. ¡Lástima que no lo reasfaltaran todo, ya puestos!

El nuevo tramo hacia La Rascasse también parecía más sencillo; ya no era un punto negro en potencia. Estaba claro que el punto crítico era el nuevo plano en la salida de la sección de la Piscina. Si lo

mordías demasiado, el coche se despegaría del suelo y saldría disparado hacia el guardarrail. Es lo que les pasó a varios pilotos de F3000, y también a Fernando Alonso (en los libres del sábado) y a Heinz-Harald Frentzen (en la primera vuelta de carrera).

No obstante, a medida que empezó a apretar, se hizo evidente que el viejo y conocido subviraje seguía ahí. Además, el coche era nervioso sobre los baches. Acabó los libres del viernes en octava posición, a 0,8 segundos de la mejor vuelta de Mark Webber, con el Jaguar. Se reunieron como se hace en Mónaco, en el pitlane, ahora con los portátiles conectados por radio con los servidores en los camiones Williams. Y la impresión general -alentada por Patrick Head, todo hay que decirlo- era que deberían ir más blandos, dar a los coches más recorrido de suspensión y usar más los neumáticos. Por

(Abajo) JPM absorbió toda la presión que Mónaco pudo ponerle y se anotó su segundo triunfo. Ni Michael, ni Kimi, ni siquiera una válvula de agua defectuosa, pudieron pararle.



> Pilotos: 7ª prueba, Mónaco

1	Kimi Raikkonen	48
2	Michael Schumacher	44
3	Fernando Alonso	29
4	Rubens Barrichello	27
5	Juan Pablo Montoya	25
6	David Coulthard	25
7	Ralf Schumacher	25
8	Jarno Trulli	13
9	Giancarlo Fisichella	10
10	Jenson Button	8

11	Heinz-Harald Frentzen	7
12	Mark Webber	4
13	Cristiano da Matta	3
14	Jacques Villeneuve	3
15	Nick Heidfeld	1
16	Ralph Firman	1

> Constructores

1	McLaren-Mercedes	73
2	Ferrari	71
3	Williams-BMW	50
4	Renault	42
5	Jordan-Ford	11
6	BAR-Honda	11
7	Sauber-Petronas	8
8	Jaguar-Cosworth	4
9	Toyota	3



(Arriba) Ralf Schumacher salió como un rayo desde la pole, pero se hundió en su fase central; (dcha.) Jarno Trulli fue un tapón para Schumi y no pudo con su compañero Alonso.



DARRICH HEATH, STEVE ETHERINGTON/AT

tanto, los FW25 se modificaron para la primera sesión oficial.

La pista estaba relativamente fría; fría y verde, en el sentido de que aún no había ganado mucha goma. Y esa sesión fue coto de Bridgestone. Michael Schumacher y Rubens Barrichello encabezaron los tiempos con sus Ferrari, con Jenson Button tercero con el BAR-Honda. El Renault de Jarno Trulli fue el Michelin más rápido, a 0,6 segundos de Michael. Juan Pablo y su compañero, Ralf Schumacher, fueron un poco más lentos, aunque ninguno de los dos estaba satisfecho de su vuelta. La impresión era que los Michelin necesitaban un par de vueltas para estar al nivel óptimo, y eso, claro está, no era posible con la calificación a un intento. En cambio, los Bridgestone eran tan blandos que se ampolaban hacia el final de su vuelta.

El sábado, cuando Juan ya había dado una vuelta en moto y realizado varios actos

con sponsors, se había reunido con su ingeniero de pista, Tony Ross, había pasado el rato con Matthew Whyte y los chicos que se ocupan de su coche y había ido a buscar una nueva impresora al barco de HP, la posición había cambiado del todo. La temperatura había subido hasta los 25° y los Williams-BMW, con Petrobras para unas 26 vueltas, encontraron equilibrio y agarre en una superficie de la pista mucho más adherente. Mientras los pilotos de McLaren jugaban con la resistencia al balanceo —iniciaron los libres con la barra estabilizadora delantera desconectada— y los de Ferrari empezaban a preguntarse sobre la carga de combustible de los demás, Juan Pablo y Ralf empezaron a sentirse como si bailaran al son de la música.

Entonces Jenson Button se estrelló a la salida del túnel, subrayando aún más que hoy los Bridgestone no estaban por la ▶

TECNOARCHIVO

Un leve retoque y ya está en el saco

Michelin acertó. Williams todavía más. Steve Matchett lo explica. Al diseñar neumáticos para Mónaco, Bridgestone y Michelin se vieron entorpecidos por el hecho de que los equipos no prueban aquí; cualquier evaluación útil de nivel de agarre y durabilidad de neumáticos sólo podía realizarse durante el fin de semana.

Una vez los coches en pista, Michelin pareció llevar ventaja; los Bridgestone de Ferrari padecían problemas de ampollas. Aunque los Michelin más duros ofrecían menos agarre, los delanteros del Williams FW25 aguantaron bien. En este momento, Williams debió saber que tenían una posibilidad de ganar.

El FW25 lleva todo el año padeciendo cierta inestabilidad de la parte trasera, y el equipo hizo un gran esfuerzo el viernes para aumentar el agarre mecánico. La calificación del sábado demostró que no fue en vano.

Lo que Williams había hecho salió a la luz en carrera. Normalmente, cuando la zaga de un coche patina, se aprecia un desgaste uniforme a través de la anchura del neumático; pero, tras 20 vueltas, eran los hombros interiores de las ruedas traseras de ambos FW25 lo que estaba desgastado.

Esto mostraba que Williams había aumentado la caída negativa de su suspensión trasera, desplazando el área de contacto hacia el interior y aumentando el calor generado en el neumático. Tal vez no sea la solución ideal, porque compromete la longevidad de la goma, pero la victoria la dio por buena.



'LA CALIFICACIÓN FUE BRILLANTE, TAL VEZ LA MEJOR DE LA TEMPORADA HASTA LA FECHA'

labor. Y así fue en el warm-up anterior a la calificación: los pilotos Michelin rodaban en 15s; los de Ferrari en 16s medios. La nueva superficie de la pista estaba convirtiendo el fin de semana en una fiesta Michelin.

La calificación fue brillante, tal vez la mejor del año hasta la fecha. Kimi Raikkonen estuvo deslumbrante y durante mucho tiempo ocupó la pole provisional; Juan Pablo, para su sorpresa, vio que su coche tocaba fondo más de lo previsto. Su reglaje de carrera preveía llevar presiones más bajas en las ruedas que Ralf: una decisión que daría resultado el día siguiente.

Ralf, con alturas sobre el suelo y presiones de neumáticos algo mayores, dio una vuelta perfecta y le sacó 0,036 segundos a Kimi. DC, el más rápido en los libres del sábado, erró el ápice en Tabac, salió largo y por tanto comprometió su entrada en la sección de la Piscina. Jarno Trulli frenó de forma violenta para la chicane y golpeó el piano, pero aun así fue cuarto. Quedaban los dos Ferrari, ambos con mucha carga de combustible.

El 1m 15,820s de Rubens se quedó a seis décimas de Ralf y apenas le permitió

superar a Alonso. Michael parecía muy veloz, de hecho lo fue en el primer sector, pero luego perdió comba, con las gomas delanteras yendo a menos a medida que avanzaba la vuelta. Por increíble que parezca, sólo se calificó quinto, por detrás de Ralf, Kimi, Juan Pablo y Jarno.

Así, ¿qué podía impedir que Williams ganara en Mónaco por primera vez en 20 años? ¿Había hallado Ferrari una estrategia extraordinaria? ¿Iba DC cargado de combustible? ¿Ganaría Raikkonen a Ralf en la salida, como hizo DC con Juan Pablo en Ste. Devote en 2002? Los chicos de Williams le daban vueltas a todo esto mientras se acercaba el domingo.

Kimi, a pesar de lanzarse a Ste. Devote en cabeza del pelotón en la vuelta de formación, tropezó con demasiado patinaje de ruedas en la parte sucia de la parrilla. Ralf salió limpiamente, seguido de Juan Pablo, que desplazó a Kimi en la aceleración hacia la primera curva. Ralf llevaba 2,2 segundos de ventaja en la primera vuelta, y Juan Pablo casi perdió la zaga al acelerar hacia la recta de meta, sobre el asfalto cubierto de sepiolita.

Entonces salió el safety car (Frentzen); luego vino una salida lanzada. Juan Pablo acosó a Ralf esta vez, pero, al frenar para la Plaza del Casino, las presiones de ruedas de Ralf volvieron a mostrar su valía. Se escapaba a un segundo por vuelta.

Hasta la vuelta 11 (la séptima a ritmo de carrera). Juan Pablo marcó la vuelta rápida

en este momento, 1m 17,3s por 1m 17,7s de Ralf. Luego, en la vuelta 15, llegó un 1m 16,2s, seguido, cuatro vueltas más tarde, por un 1m 15,8s. Para Juan Pablo, ahora el equilibrio era perfecto. En cambio, en el cockpit del Williams de cabeza, Ralf Schumacher iba perdiendo agarre.

Rodaron muy juntos durante un rato, con Kimi presionándoles de cerca, así que Williams salió del impasse haciendo parar antes a Ralf, seguido de Juan. Bien hecho, sólo que eso dejó a Kimi en disposición (en las dos paradas) de entrar más tarde y por tanto recuperar tiempo con más facilidad.

A partir de aquí, Ralf se vino abajo, saliendo de su pitstop por detrás de Juan Pablo y Kimi y, sobre su tercer juego, pasándose de frenada en La Rascasse, donde quedó detenido por un momento.

No obstante, en cabeza teníamos un gran premio clásico: Montoya, con su pilotaje más fluido y relajado, aguantaba la presión constante de Raikkonen, cuyo McLaren era algo más rápido en casi todas partes, pero que no podía hacer nada para adelantar al Williams. Y en segundo plano, cada vez más cerca con su estrategia de

Kimi Raikkonen (abajo) tenía el coche más rápido en pista, pero no pudo pasar a Montoya. Su vuelta rápida en carrera fue medio segundo mejor que su tiempo de calificación. Impresionante...





(Izda.) El F2003-GA de Schumi no estuvo a la altura de la pareja líder, pero el tercer puesto le deja a sólo cuatro puntos de la cabeza del Mundial. Fue el único piloto Bridgestone entre los siete primeros (su compañero Rubinho sólo fue octavo).

EL DATO: Primera victoria de Williams en Mónaco desde la de Rosberg en 1983. Desde entonces han ganado cinco títulos de pilotos.



(Izda.) ¡Que corra el champán! Se lo ganaron con su actuación; (abajo) el premio del vencedor: el emocionado reencuentro de JPM con su encantadora esposa, Connie.



‘A 10 VUELTAS DEL FINAL, EL EQUIPO LE DIJO A JUAN QUE REDUJERA EL RÉGIMEN DE GIRO’

dos paradas tardías, por fin desembarazado del Renault de Trulli, estaba Michael Schumacher.

El momento decisivo llegó cuando Juan Pablo paró por segunda vez, al final de la vuelta 49. Con pista libre y poca gasolina, Kimi reaccionó al instante con la vuelta rápida de la carrera, 1m 14,545s. En las siguientes dos vueltas sólo fue tres

décimas más lento, pero luego le estorbó el lento BAR-Honda de Jacques Villeneuve: 1m 15,760s. Al enfilar el pitlane al final de la vuelta 53, estaba 23,2 segundos por delante de Juan. Cualquiera podía ganar.

Juan Pablo conservó el liderato por los pelos (aunque en ese momento era Michael, que aún tenía que parar, quien encabezaba el cuentavueltas). Juan Pablo supo entonces que era cuestión de no cometer errores. Sólo que su equipo, a 10 vueltas del final, le dijo que redujera drásticamente el régimen. En la telemetría aparecía un testigo de presión de agua, ¡dos semanas después de que el motor de Montoya reventara por idéntico motivo!

Lo mimó, cambió a bajo régimen, pero,

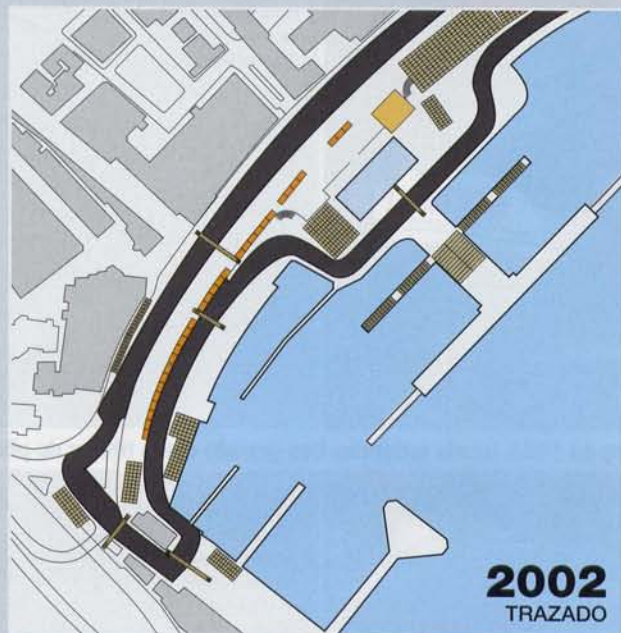
a dos vueltas del final, con Kimi pegado a él, pidió ayuda. ¿Podía disponer de unas revoluciones más?

Le devolvieron el 50% del ahorro. Lo usó juiciosamente, sin errores, incluso en La Rascasse, donde había tenido un par de momentos delicados.

Y así fue que Juan Pablo cruzó la meta del 61° GP de Mónaco, una carrera que siempre quiso ganar, una carrera para saborear, una carrera para recuperar el tiempo perdido; y, a pesar de casi dos horas en la olla a presión, parecía fresco al bajar del Williams y abrazar a sus chicos, y a Connie y a Gonzo, mientras gritaban, lloraban y aplaudían junto al célebre Palco Real de Mónaco. 1

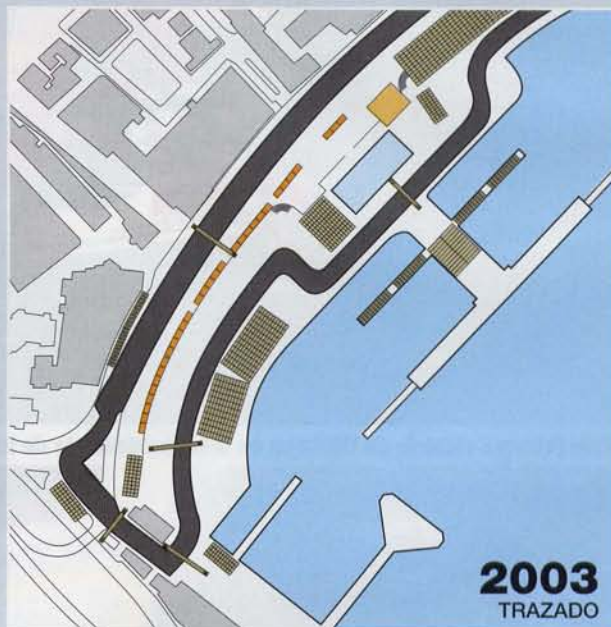
Mónaco crece a lo ancho

Un Mónaco más liso y rápido, y construido sobre el agua. Por Stéphane Samson; ilustraciones de Patricia Soler



2002
TRAZADO

Hasta el año pasado, no sobraba terreno entre el circuito y el mar. Ello se traducía en un pitlane y boxes estrechos, y una cerrada y bacheada horquilla Rascasse.



2003
TRAZADO

Se ha ganado una gran franja de terreno al mar, lo que ha hecho más cerrada la chicane de la Piscina, pero menos la Rascasse. Más velocidad y más espectadores.

▲ Mónaco cambia de cara

Finalizada la primera etapa de un gran rediseño, el circuito de este año era algo distinto del Montecarlo de años anteriores.

La Rascasse y la Piscina son considerablemente diferentes, como muestran las ilustraciones. Se han ganado 5.000 metros cuadrados de tierra al mar, lo que ha permitido al Automobile Club de Mónaco (ACM) revisar la salida de la chicane de la Piscina y ensanchar la curva de La Rascasse. El circuito es ahora

27 metros más corto que antes... y mucho más rápido.

"Ahora la salida de la chicane es muy delicada", dice el probador de Renault Allan McNish. "Puedes morder mucho el piano de la derecha, pero has de ir con mucho cuidado con el de la izquierda que lo sigue. Si lo muerdes demasiado, el fondo del coche golpea el piano, lo que te manda directo contra el rail". Es lo que le sucedió a Heinz-Harald Frentzen en la primera vuelta.

La Rascasse también exige una

trazada algo distinta a los pilotos.

"Ahora es mucho más fácil bloquear las ruedas delanteras en frenada", dice Jarno Trulli. "Si lo haces, es muy fácil que alguien te adelante en la siguiente curva".

Es decir, La Rascasse se ha convertido en uno de esos lugares en los que un piloto puede perder con facilidad medio segundo por tratar de ganar media décima.

El Renault cedía unos 10 km/h a los mejores en el túnel, pero sin duda era el mejor en la Piscina.

"Recuerdo que, el año pasado, con el Toyota, tenía que frenar justo antes de entrar allí", dice McNish. "Este año, con el Renault, sólo levantaba fugazmente para cargar peso delante, antes de volver a pisar justo en la entrada. Asombroso".

Más cambios: la zona de boxes va a mejorarse para el año próximo. Los equipos dispondrán de boxes 'dúplex' de 150 metros cuadrados cada uno en el suelo. El presupuesto de todo el proyecto asciende a 16 millones de dólares.

► Frenada refinada

En realidad no hay nada nuevo en el conjunto de freno delantero del MP4-17D, pero resulta tan hermoso que quisimos mostrároslo.

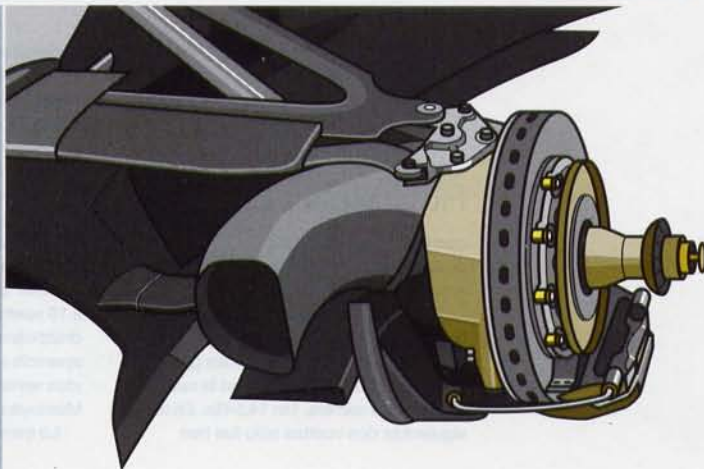
Para ganar eficacia aerodinámica, el disco de carbono del McLaren no está totalmente sellado, a diferencia del de Ferrari. Su refrigeración está dividida en dos conductos: uno mayor para el disco y las pastillas, y otro más pequeño y afilado, justo por debajo, para la pinza. El reglamento limita los frenos a una pinza de seis pistones con dos pastillas, y un disco de hasta 28 mm de grosor.

Uno de los elementos más

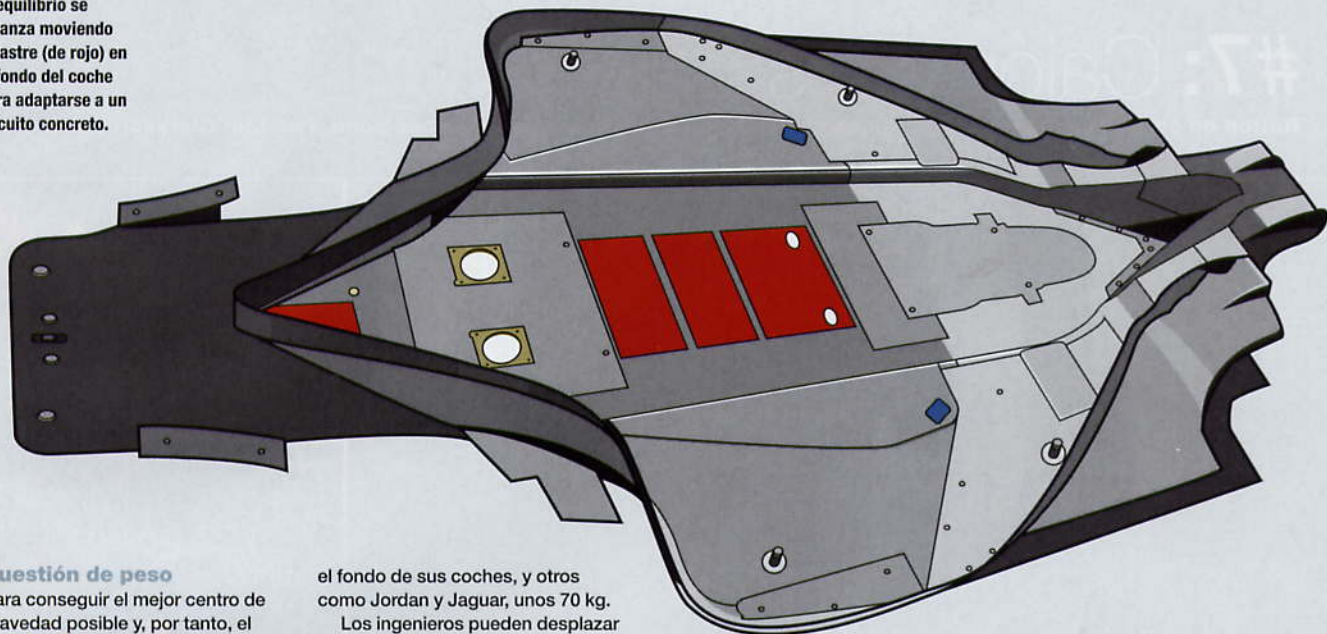
interesantes es la posición poco común de la pinza: abajo del todo. Varios equipos usan esta solución en la zaga, pero McLaren es el primero en utilizarla en la parte delantera. El objetivo es obtener el centro de gravedad más bajo posible.

El sistema doble quilla del MP4-17D se ve claramente en la parte inferior izquierda de la imagen (dcha.). McLaren ha llevado este concepto aún más allá con su nuevo MP4-18A (véase página 18).

(Dcha.) Sistema de frenado y doble quilla de McLaren. El disco no está sellado del todo, de cara a la eficacia aerodinámica.



El equilibrio se alcanza moviendo el lastre (de rojo) en el fondo del coche para adaptarse a un circuito concreto.



▲ Cuestión de peso

Para conseguir el mejor centro de gravedad posible y, por tanto, el mejor comportamiento posible, los equipos han hecho sus coches mucho más ligeros los últimos años. Pero, según el reglamento de la F1, han de pesar 600 kg, incluido el piloto. Los equipos cumplen este requisito utilizando lastre.

Tenemos entendido que Ferrari usa más de 100 kg de tungsteno en

el fondo de sus coches, y otros como Jordan y Jaguar, unos 70 kg.

Los ingenieros pueden desplazar este peso hacia delante o hacia atrás, según las características de cada circuito, para lograr el comportamiento deseado. Por lo general, el centro de gravedad acaba justo detrás de la espalda del piloto, en el depósito, a 20 cm del asfalto.

En la ilustración del fondo de un Toyota (arriba), el tungsteno es de

color rojo. Se trata de un lastre muy caro, 40.000 dólares por juego, y la mayoría de equipos utiliza 10 juegos por temporada. La parte delantera del fondo (de color negro) también forma parte del lastre.

Un trozo de lastre que golpeó un deflector provocó el abandono de

Panis en Austria. Muy peligroso. El año pasado, Charlie Whiting, delegado de seguridad FIA, exhortó a los equipos a asegurar que el tungsteno estuviera bien fijado al fondo del coche. Al parecer, la FIA estudia un modo de obligar a los equipos a usar menos lastre.



(Izda.) El nuevo alerón trasero de Renault presentaba derivas con una forma única; y polémica, al parecer.

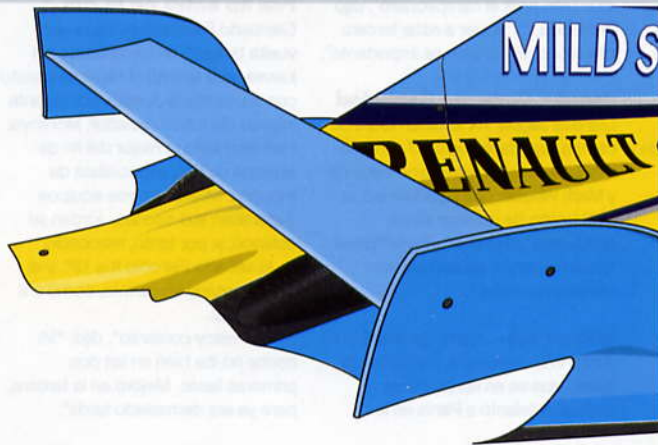
◀ Nueva aerodinámica del R23

John Iley –jefe de aerodinámica de Renault– trabajó de lo lindo en el túnel de viento con vistas a Mónaco. El R23 corrió con varios elementos nuevos, incluido un alerón trasero de tres planos, de acuerdo con el reglamento.

Especial interés tenían las derivas laterales del alerón trasero. Su forma (izda.) en lo alto es única. En el paddock se decía que dicho elemento podía moverse un poco bajo carga, con lo que podría interpretarse como un dispositivo aerodinámico móvil, que no está permitido en F1.

Sobre la cola del capó motor se añadió un 'ala flotante' (abajo izda.). Toyota y Minardi usaron una solución parecida (pero menos vistosa). Nótese también el pequeño alerón en lo alto de la toma de aire (abajo).

Por último, Renault empleó deflectores laterales dobles, parecidos a los del Ferrari F2003-GA. La eficacia aerodinámica global del coche era buena, pero le faltaba potencia: incluso con el motor versión D, el coche era lento en el túnel. 🚫



(Izda.) Toyota y Minardi montaron alas 'flotantes' como ésta sobre el capó motor, pero la de Renault era la versión más espectacular.

(Dcha.) Este pequeño alerón sobre la toma de aire también era un elemento nuevo para Mónaco.



#7: Cajón de sastre

Button no corre, Toyota no mejora, Alonso vuelve a puntuar y Barrichello decepciona. Por Tom Clarkson y V. F.



(Izda.) Button quedó algo grogui tras este golpe; (superior) Minardi, con nuevos colores, sufrió un doble abandono; (arriba) Alonso superó a DC y a Rubinho en la salida y al final fue quinto.

STEVE ETHERINGTON/AT; CLIVE ROSEGETTY IMAGES; PA PHOTOS

Button causa baja

Jenson Button no corrió en Mónaco debido a su gran accidente en los libres del sábado. Al frenar para la chicane del puerto golpeó el rail exterior, que le catapultó hacia el rail interior a 270 km/h. Lo peor del accidente fue cuando golpeó de costado y sin control la barrera de la escapatoria de la chicane. El impacto tuvo una fuerza de más de 20 g.

"Estaba en una vuelta muy buena", dijo Jenson el día siguiente, tras pasar la noche en observación en el Hospital Princess Grace. "Me encuentro bien, aunque todavía estoy un poco atontado".

Toyota no coge el ritmo

Mala carrera para Toyota. El jueves sus coches fueron superados por los Minardi, y en los oficiales del sábado Olivier Panis —a una parada— apenas logró dejarlos atrás. Cristiano da Matta, a dos paradas, se calificó 10º, pero el hecho es que el TF103 no fue tan eficaz en el Principado como lo fuera el TF102 del año pasado.

"Padecimos un problema de agarre todo el fin de semana", dijo

Panis. "Opté por ir a una parada porque pensé que tenía que probar algo distinto, puesto que nos faltaba ritmo".

En carrera, Panis tuvo un serio problema de frenos y acabó 13º (y último); Da Matta rozó los puntos, noveno... a 12 segundos del pobre Rubens Barrichello.

Rubens... a cámara lenta

Barrichello no estuvo cómodo en todo el fin de semana. Fue más apurado que su compañero con los neumáticos que Bridgestone trajo a Mónaco y, por culpa de su séptima plaza en la parrilla, tuvo problemas de tráfico toda la carrera.

"Sólo puedo calificar mi carrera de decepcionante", dijo.

Cuatro más para Alonso

Fernando Alonso recuperó el tercer puesto en la tabla provisional de pilotos con los cuatro puntos sumados en Mónaco. Aunque Renault esperaba más de esta carrera, el quinto lugar es muy positivo para las aspiraciones del asturiano, y más tras los problemas

que tuvo en los entrenamientos, que se tradujeron en una mediocre octava posición en la parrilla.

Lo mejor fue la carrera. Alonso desbancó a Barrichello y Coulthard en Ste. Devote, colocándose sexto. Perdió un puesto ante el McLaren de este último tras la primera tanda de pitstops, pero en la segunda no sólo volvió a superar al escocés sino también a su compañero Jarno Trulli.

"Sumar otros cuatro puntos viene muy bien para el campeonato", dijo Fernando. "Y volver a estar tercero [del Mundial] también es importante".

Jaguar sigue sin fiabilidad

Los dos Jaguar R4 estaban fuera de carrera llegada la vuelta 17. Antonio Pizzonia sufrió un problema eléctrico y Mark Webber una fuga hidráulica.

"Hemos de resolver estos problemas", dijo el jefe Tony Purnell. "Realmente son cosas que no deberían suceder".

Wilson sale bien, ¡y van!

Justin Wilson volvió a demostrar lo bueno que es en las primeras vueltas. Adelantó a Panis en la

horquilla del Grand Hotel en la primera vuelta —y por el exterior— pero su esfuerzo quedó en nada en la chicane del puerto, cuando golpeó el piano y por un momento su motor Cosworth entró en modo anti-calado.

Al igual que su compañero en Minardi, Jos Verstappen, iba a una parada, pero los dos abandonaron en vueltas sucesivas con problemas de alimentación.

Fisi no entra en la rifa

Giancarlo Fisichella se sacó una vuelta brillante en los oficiales del jueves, que le valió el séptimo puesto con su modesto Jordan, por delante incluso del futuro ganador, Montoya. Pero eso sería lo mejor del fin de semana de Fisi, especialista de Mónaco. Mientras otros equipos mejoraban sus coches, Jordan se estancó; y, por tanto, retrocedió.

El sábado Fisi sólo fue 12º, y el tráfico arruinó su carrera, como era de esperar.

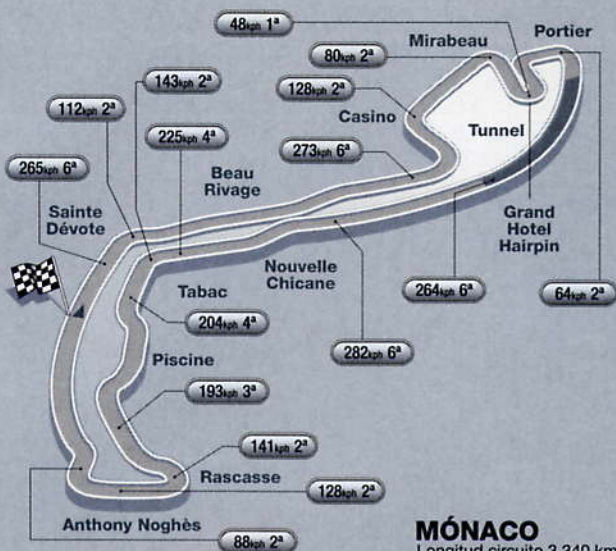
"No estoy contento", dijo. "Mi coche no iba bien en las dos primeras fases. Mejoró en la tercera, pero ya era demasiado tarde".

Todos los datos Montecarlo

Tiempo Cálido y seco, 25°; Temperatura asfalto 32°; Vueltas 78; Distancia 260,520 km; Espectadores 40.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Ralf Schumacher	1m 15,259
2	Kimi Raikkonen	+0,036s
3	Juan Pablo Montoya	+0,156s
4	Jarno Trulli	+0,241s
5	Michael Schumacher	+0,385s
6	David Coulthard	+0,441s
7	Rubens Barrichello	+0,561s
8	Fernando Alonso	+0,625s
9	Mark Webber	+0,978s
10	Cristiano da Matta	+1,485s
11	Jacques Villeneuve	+1,496s
12	Giancarlo Fisichella	+1,708s
13	Antonio Pizzonia	+1,844s
14	Nick Heidfeld	+1,917s
15	Heinz-Harald Frentzen	+2,143s
16	Ralph Firman	+2,193s
17	Olivier Panis	+2,205s
18	Jos Verstappen	+3,447s
19	Justin Wilson	+4,804s



MÓNACO

Longitud circuito 3,340 km

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

¿Lo sabías?

Juan Pablo Montoya sólo es el segundo piloto de la historia (después de Graham Hill) que gana las 500 Millas de Indianápolis y el GP de Mónaco. En Mónaco viven más de 32.000 personas, pero sólo una quinta parte son auténticos monegascos.

Vuelta a vuelta

SALIDA Ralf Schumacher líder; Montoya supera a Raikkonen, 2°; Alonso gana dos puestos a costa de DC y Barrichello
VUELTA 1 Frentzen se estrella en la Piscina, sale el safety car
VUELTA 5 Bandera verde
VUELTA 21 Ralf, con medio segundo de ventaja sobre JPM, para y sale octavo
VUELTA 23 Montoya para y sale séptimo, por delante de Ralf
VUELTA 25 Raikkonen para y sale séptimo; Jarno Trulli nuevo líder
VUELTA 27 Trulli para y sale séptimo; Michael nuevo líder
VUELTA 29 Alonso, segundo, para y sale octavo; pierde un puesto ante DC
VUELTA 31 Michael para y sale tercero. Montoya es líder por delante de Raikkonen
VUELTA 49 Montoya para y sale tercero
VUELTA 53 Ralf pierde 11s en Rascasse
VUELTA 59 Michael para y sale quinto
VUELTA 61 Alonso para y sale quinto, por delante de Trulli y DC
VUELTA 78 Montoya cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA

Kimi Raikkonen
1m 14,545s en la vuelta 49 (161,298 km/h)

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN

Kimi Raikkonen 300,1 km/h

VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN

Heinz-Harald Frentzen 254,7 km/h

PITSTOP MÁS RÁPIDO

Fernando Alonso 26,117s

PITSTOP MÁS LENTO

Olivier Panis 33,741s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	1h 42m 19,010s	2
2	Kimi Raikkonen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+0,602s	3
3	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+1,720s	5
4	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	+28,518s	1
5	Fernando Alonso Renault R23 (Michelin)	+36,251s	6
6	Jarno Trulli Renault R23 (Michelin)	+40,972s	4
7	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+41,227s	7
8	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+53,266s	8
9	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	10
10	Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 1 vuelta	11
11	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 2 vueltas	12
12	Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 2 vueltas	15
13	Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	a 4 vueltas	18
NO CLASIFICADOS			
	Jacques Villeneuve B.A.R.-Honda 005 (Bridgestone)	motor - 63 vueltas	13
	Justin Wilson Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	alimentación - 29 vueltas	17
	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	alimentación - 28 vueltas	16
	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	presión hidráulica - 16 vueltas	9
	Antonio Pizzonia Jaguar R4 (Michelin)	sistema eléctrico - 10 vueltas	14
	Heinz-Harald Frentzen Sauber-Petronas C22 (Bridg.)	accidente - 0 vueltas	-

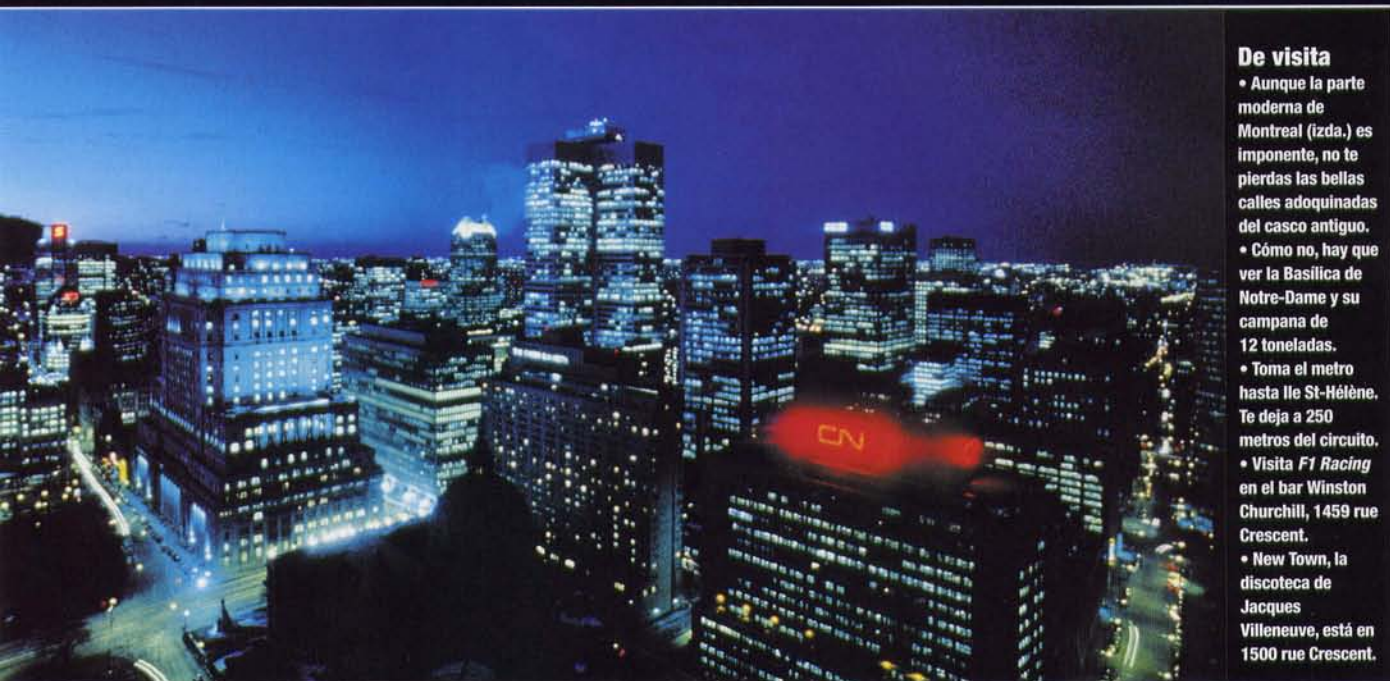
Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Brasil	San Marino	España	Austria	Mónaco	Canadá	Europa	G. Bretaña	Francia	Alemania	Hungría	Italia	EE UU	Japón
Michael Schumacher	4	6	R	1	1	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	R	2	R	3	3	3	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	2	12	R	7	4	R	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	8	4	7	4	5	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	1	R	4	5	R	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Raikkonen	3	1	2	2	R	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	5	5	8	13	R	8	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	7	3	3	6	2	R	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	8	R	10	R	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heinz-Harald Frentzen	6	9	5	11	R	NS	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	12	R	1	15	R	R	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralph Firman	R	10	R	R	8	11	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	R	9	R	7	7	R	-	-	-	-	-	-	-	-
Antonio Pizzonia	13	R	R	14	R	9	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	9	NS	6	R	R	12	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	10	7	R	8	9	4	NS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Justin Wilson	R	R	R	R	11	13	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jos Verstappen	11	13	R	R	12	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	R	R	R	9	R	R	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	R	11	10	12	6	10	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salido/NC: no calificado/NP No participó

#8: Un regalo para el espectador

El GP de Canadá gusta a todo el mundo y casi siempre ofrece una carrera de órdago. ¿Por qué no serán todas así?



De visita

- Aunque la parte moderna de Montreal (izda.) es imponente, no te pierdas las bellas calles adoquinadas del casco antiguo.
- Cómo no, hay que ver la Basílica de Notre-Dame y su campana de 12 toneladas.
- Toma el metro hasta Ile St-Hélène. Te deja a 250 metros del circuito.
- Visita *F1 Racing* en el bar Winston Churchill, 1459 rue Crescent.
- New Town, la discoteca de Jacques Villeneuve, está en 1500 rue Crescent.

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1h 33m 36,111s,
195,682 km/h
- 2 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+1,132s
- 3 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +7,082s
- 4 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+37,563s
- 5 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12, +42,812s
- 6 Jarno Trulli**
Renault R202, +48,947s
- 7 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +51,518s
- 8 Olivier Panis**
BAR-Honda 004, +1 vuelta

Vuelta rápida

- Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24,
1m 15,960s, 206,682 km/h
NUEVO RÉCORD
- Número de vueltas**
70
- Distancia de carrera**
305,270 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24,
1m 12,836s, 215,547 km/h
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, +0,182s
- 3 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +0,444s
- 4 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +0,465s
- 5 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+1,062s
- 6 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12, +1,296s
- 7 Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C21, +1,303s
- 8 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+1,549s

Horarios

- Primera sesión oficial**
20.00 viernes 13 de junio
- Segunda sesión oficial**
20.00 sábado 14 de junio
- Carrera**
19.00 domingo 15 de junio
Horarios sujetos a variación

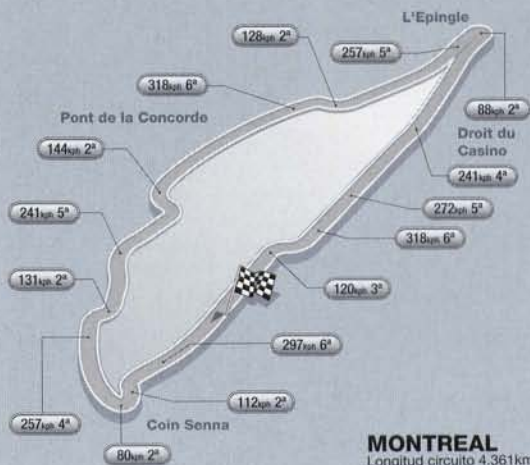
Fernando Alonso



Así es el Circuit Gilles Villeneuve

"Hay dos factores de suma importancia en el circuito Gilles Villeneuve: los frenos y las chicanes. Es un trazado que castiga mucho los frenos, porque presenta rectas en las que se alcanza mucha velocidad y, además, gran parte de las curvas son de segunda marcha.

"Y luego las chicanes. Hay que ser rápido en las tres chicanes, pero hay que tener mucho cuidado, porque se lleva poca carga aerodinámica y esto hace que el comportamiento del coche sea distinto que en otros circuitos".



MONTREAL
Longitud circuito 4.361km



BOLA DE CRISTAL

Ojo con los muros, muchachos

Canadá premia la regularidad. Pequeños errores son fatales.



Ralf Schumacher golpea el rail en 1997.

El circuito Gilles Villeneuve de Montreal tiene su miga. Sus largas rectas y curvas lentas no parecen difíciles, pero allá tú si las subestimas, tal y como Toyota pudo comprobar el año pasado.

El equipo fue a Montreal para participar en su primer GP de Canadá esperando que su excelente motor RVX-02 los propulsara a la cabeza del grupo. El mal comportamiento sobre los pianos y la falta de tracción echaron por tierra cualquier posibilidad de un resultado decente.

Los pianos del Gilles Villeneuve se parecen a los de Imola en que el piloto ha de atacarlos para ser rápido, pero depende de que el coche sea capaz de tomarlos bien. Sirva de ejemplo el GP de San Marino del pasado mes de abril.

Por tanto, Williams será fuerte –al igual que en Imola–, porque el FW25 posee los atributos adecuados: motor y tracción son buenos, y toma bien los pianos. Ferrari no hizo correr su F2003-GA en Imola, pero parece casi inconcebible que su grandiosa máquina no sea competitiva en todas partes, incluso si Michelin desbanca al proveedor de Ferrari, Bridgestone.

Finalmente, McLaren no va a estrenar su MP4-18A en Montreal. El hecho de que Canadá sea una carrera fuera de Europa habría dificultado el transporte de piezas al circuito, y los largos tramos a todo gas habrían hecho de la fiabilidad todo un reto para el nuevo motor Mercedes.

En cuanto al pilotaje, la pista no es muy exigente, aunque, como las barreras están tan cerca (arriba), los pilotos no se pueden permitir ningún error. Tal vez por eso Schumi haya ganado cuatro veces en los últimos seis años (cinco en los últimos nueve). Otro piloto que brilla aquí es Giancarlo Fisichella. Casi ganó en 1998 y es de esperar que coloque al Jordan EJ13 más arriba en la parrilla de lo que merece.

Independientemente de la carrera, Montreal es un escenario fantástico para un gran premio, mejor que Mónaco. La ciudad combina la elegancia francesa con la esplendor norteamericana: pocos pueden resistirse a sus encantos.

Tom Clarkson



Canadá 98: Fisi es segundo por detrás de Schumi. Este año le va a costar lo suyo hacerlo.

GETTY IMAGES, MICHAEL COOPER/GETTY IMAGES, ARCHIVO LAT

RINCÓN HISTÓRICO

Qué suerte tienen algunos

Curioso GP, el de Canadá. Algunos, como Fisi, siempre van bien ahí. ¿Los demás? Pues...

Si iba a estrenarse como ganador en F1, lo más probable es que Giancarlo Fisichella lo hiciera en Canadá, no en Brasil.

Tercero con Jordan en 1997, segundo (con Benetton) por detrás Michael Schumacher en 1998 y de Mika Hakkinen en 1999, cuando la carrera acabó bajo banderas amarillas. Otra vez tercero en 2000, abandono en 2001 y quinto en 2002, año en que volvió a Jordan.

Jordan, en efecto, tiene motivos para apreciar el circuito. En 1995, Rubens Barrichello y Eddie Irvine acabaron detrás del Ferrari de Jean Alesi y le dieron al equipo su mejor resultado hasta Spa 98, donde Jordan se anotó el doblete.

Incluso ahora, 18 meses después de que el extravagante francés se

retirara, cuesta creer que la única victoria de Alesi fuese esa de 1995.

Si ese triunfo de 1995 fue un regalo para Alesi, en 1991 Nigel Mansell le entregó el suyo a Nelson Piquet en bandeja de plata. Fue el año en que Mansell, tras encabezar 68 de las 69 vueltas previstas, decidió celebrarlo un poco antes de hora saludando al público en la última vuelta. Por desgracia, el motor Renault de su Williams 'se paró' misteriosamente en dicha última vuelta. Tal vez Mansell dejó caer las revoluciones demasiado y se caló, sólo él puede saberlo... pero Piquet no iba a '... mirarle el dentado'. Con ese paso en falso, Mansell pasó a ser el único piloto que ha liderado todas las vueltas de un GP salvo la última.

Nigel tuvo una relación de amor-

odio con Canadá. Ganó en 1986, pero después, en 1989, Alessandro Nannini y él fueron descalificados por salir antes de tiempo. No, no por saltarse la salida, sino por salir mucho antes que los demás.

Ambos habían parado al final de la vuelta de formación para cambiar a slicks, ya que la pista empezaba a secarse. Cuando llegaron al final del pitlane y nadie los paró, supusieron que la carrera estaba en marcha y se lanzaron a toda velocidad a la pista.

Pero el semáforo aún no estaba verde y les sacaron bandera negra.

En fin, no es un circuito para tomárselo a la ligera y, si no, que se lo pregunten a Olivier Panis, que se rompió las piernas en un doloroso accidente en 1997.

Stewart Williams

'TRAS ENCABEZAR 68 DE LAS 69 VUELTAS, MANSELL LE ENTREGO LA VICTORIA A PIQUET EN BANDEJA DE PLATA'

#9: Los fantasmas del pasado

Le persiguen el viejo 'Ring; una historia dispersa; Schumi haciendo de las suyas en 1997. En Europa reina la polémica.



De visita

- Visita el museo Wolfgang von Trips, situado entre Coblenza y el Nürburgring.
- Estás en el país de los castillos mágicos (izda.), así que ve de turista.
- Si te acercas a Colonia, visita su nuevo Museo del Deporte, en Reinauhafen 1.
- En Colonia hay más de 20 cerveceras. ¡Salud!
- Aquí no hay problemas de aparcamiento.
- Visita www.worchamp.com para informarte de los viajes de WorChamp Tours.

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, 1h 35m 07,426s, 194,741 km/h
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, +0,294s
- 3 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17, +46,435s
- 4 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +1m 06,963s
- 5 Jenson Button**
Renault R202, +1m 16,943s
- 6 Felipe Massa**
Sauber-Petronas C21, +1 vuelta
- 7 Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C21, +1 vuelta
- 8 Jarno Trulli**
Renault R202, +1 vuelta

Vuelta rápida

Michael Schumacher
Ferrari F2002, 1m 32,226s,
200,871 km/h
NUEVO RÉCORD

Número de vueltas

60
Distancia de carrera
308,863 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24,
1m 29,906s, 206,055 km/h
- 2 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +0,009s
- 3 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, +0,129s
- 4 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +0,481s
- 5 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+0,644s
- 6 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+0,685s
- 7 Jarno Trulli**
Renault R202, +1,021s
- 8 Jenson Button**
Renault R202, +1,230s

Horarios

Primera sesión oficial
14.00 viernes 27 de junio
Segunda sesión oficial
14.00 sábado 28 de junio
Carrera
14.00 domingo 29 de junio
Horarios sujetos a variación

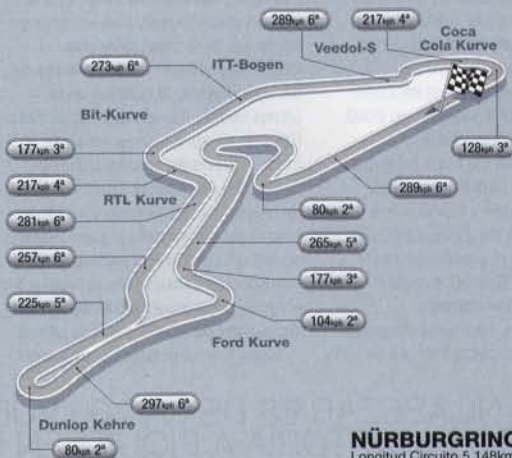
Fernando Alonso



Así es el Nürburgring

"El Nürburgring es una pista delicada, y más con la nueva serie de curvas que se estrenó el año pasado, al final de la recta principal. El trazado en sí no tiene nada de particular, más bien resulta bastante soso. Pero es interesante para los equipos, porque para conseguir unos buenos reglajes hay que trabajar bien con las suspensiones y la aerodinámica.

"Otro elemento característico de este circuito son las condiciones climatológicas, que suelen dar pie a sorpresas, debido a lo cambiante de las mismas".





ARCHIVO LAT. GETTY IMAGES

Véase la huella del neumático en el pontón. Es Jerez 97, tras el toque de Schumi con Villeneuve.

BOLA DE CRISTAL

Hagan sus apuestas por Alonso

Ferrari será fuerte aquí. Pero ojo también con Renault.



Veo, veo: Alonso divisa un futuro glorioso.

Una vez desaparecido Spa del calendario, el GP de Europa se ha convertido en el hogar geográfico de los hermanos Schumacher. Kerpen, su lugar de nacimiento, está a 20 minutos y, tras el fallecimiento de su madre el pasado abril, para ellos será una carrera emotiva. Pero el fin de semana de su muerte, en Imola, mostraron una fortaleza mental más que suficiente, así que tampoco esta vez es de esperar que su pilotaje se vea afectado.

Pero el Nürburgring no posee nada de la personalidad o del desafío de Spa. Es el típico circuito estadio, construido pensando más en los espectadores que en los pilotos. Sirvan de ejemplo los cambios del año pasado: la horquilla en primera al final de la recta de boxes no sólo rompe el ritmo de la pista, sino que tampoco ha aumentado las posibilidades de adelantar.

Sólo le salva una rápida izquierda en subida, pero no basta para que merezca el honor de acoger un gran premio. Y, en comparación con el viejo 'Ring que asoma justo al otro lado del Eiffel, éste es como su pariente pobre.

En cuanto a reglajes, es un circuito de apoyo aerodinámico medio-alto, por lo que no le irá bien al Williams FW25, pero sí al Ferrari F2003-GA. Lo más seguro es que McLaren encabece la lucha con Ferrari, dependiendo de lo rápido que le cojan el tranquilo al nuevo MP4-18A.

La carrera del año pasado la decidió la incapacidad de Michelin de producir un neumático de carrera duradero. Pero han avanzado mucho desde entonces y es de esperar que Renault sea una fuerza a tener en cuenta. No sería descabellado en absoluto que ganara Fernando Alonso, vista su forma hasta la fecha.

Si así fuere, casi se podría superar la sensación de euforia que siguió a la edición de 1999, la única victoria de Stewart Grand Prix. El recuerdo de JYS en lo alto del podio, mostrando más emoción que en cualquiera de sus otras 27 victorias como piloto, sigue conmoviendo hasta al veterano más cínico de la F1.

Tom Clarkson

RINCÓN HISTÓRICO

Espérese lo inesperado

El GP de Europa: o memorable o atribulado. Nunca se sabe qué nos podrá deparar.

Si bien ahora disfruta de una plaza regular en el calendario, el GP de Europa ha tenido un vida difícil y en ocasiones balbuciente.

El Nürburgring acoge la carrera desde 1999, pero el primer GP de Europa 'de verdad' se disputó en 1983 (algunos GPs anteriores se conocían como 'de Europa' además de su propio país). Esa prueba de 1983 se celebró en Brands Hatch.

Surgió a raíz de la suspensión de un GP propuesto en Nueva York e implicó que Brands sería la penúltima prueba del campeonato. Se peleaban por el título el Brabham de Nelson Piquet y el Renault de Alain Prost. Piquet ganó la carrera de Brands y, a la postre, el título.

Tras pasar al Nürburgring en 1984, el GP volvió a Brands en 1985 para

una carrera que desató la 'Mansellmania'. Nigel se puso en cabeza en la novena vuelta y se alzó con la primera de sus 31 victorias.

Pasarían otros ocho años antes del cuarto GP de Europa. Autopolis figuraba con carácter provisional como sede de un GP de Asia. Al no materializarse, el honor recayó de nuevo en Gran Bretaña, aunque esta vez el circuito fue Donington Park.

La soberbia primera vuelta de Ayrton Senna bajo la lluvia torrencial, una gran actuación del joven Rubens Barrichello y el elevado número de pitstops aseguraron a la carrera un lugar permanente en la memoria...

Jerez 94 y Nürburgring 95 y 96 no rayaron tan alto, aparte de la primera victoria de Jacques Villeneuve en este último, apenas su cuarto GP,

15 años después del postrer triunfo de su padre en España, en el Jarama.

El año siguiente, Villeneuve fue el centro del GP de Europa más memorable de todos: la lucha final por el título de 1997 en Jerez. Necesitado de superar a Michael Schumacher, se lanzó al interior del Ferrari de éste en la vuelta 48 en un intento por hacerse con el liderato.

El choque resultante fue visto por muchos como un intento descarado por parte de Schumi de eliminar a Villeneuve. Era irrelevante: el único perdedor fue Schumacher. Villeneuve siguió y, aunque dejó pasar a los McLaren de Hakkinen (su primera victoria) y Coulthard en la última vuelta (aún más polémica), su tercer puesto le bastó para ganar el título.

Stewart Williams

'EN 1997, VILLENEUVE FUE EL CENTRO DEL GP DE EUROPA MAS MEMORABLE: LA LUCHA POR EL TITULO'

#10: La hora de Nevers

¡Uf! Ya casi tenemos encima el GP de Francia. Los cambios en el trazado deberían traducirse en más adelantamientos.



De visita

- Uno de los paisajes más rurales de la F1, ideal para gozar de la vida en la campiña (izda.).
- Si quieres acción, sitúate en la horquilla Adelaida; ahí es donde Kimi Raikkonen se coló el año pasado.
- Visita alguno de los castillos del valle del Loira.
- ¿Qué tal un viaje al norte, a París, ciudad entre las más seductoras del mundo?
- Hay un servicio de autobuses entre Nevers y Magny-Cours durante el fin de semana del GP.

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1h 32m 09,837s,
199,135 km/h
- 2 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+1,105s
- 3 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+31,976s
- 4 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, +40,676s
- 5 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +41,773s
- 6 Jenson Button**
Renault R202, +1 vuelta
- 7 Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C21, +1 v.
- 8 Mark Webber**
Minardi-Asiatech PS02, +1 v.

Vuelta rápida

David Coulthard
McLaren-Mercedes MP4-17,
1m 15,045s, 203,925 km/h
NUEVO RÉCORD

Número de vueltas

70

Distancia de carrera

308,586 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24,
1m 11,985s, 212,594 km/h
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, +0,023s
- 3 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +0,212s
- 4 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+0,259s
- 5 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +0,439s
- 6 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+0,513s
- 7 Jenson Button**
Renault R202, +0,776s
- 8 Jarno Trulli**
Renault R202, +1,045s

Horarios

Primera sesión oficial

14.00 viernes 4 de julio

Segunda sesión oficial

14.00 sábado 5 de julio

Carrera

14.00 domingo 6 de julio

Horarios sujetos a variación

Fernando Alonso



Así es Magny-Cours

"Ni que decir tiene que para Renault es una carrera muy importante. La pista ofrece una buena combinación de horquillas lentas, curvas de velocidad media y chicanes muy rápidas. Estas últimas, sobre todo, juegan un papel fundamental, y la suspensión resulta crucial en los cambios de dirección. "La superficie del circuito es muy lisa, lo que permite rebajar las alturas y reduce también el agarre mecánico. Y además se puede adelantar con relativa facilidad: en la horquilla Adelaida es donde se producen más adelantamientos de todo el campeonato".



MAGNY-COURS
Longitud circuito 4,411 Km

Monte Carlo



ARCHIVAL GETTY IMAGES

Arnoux, Jabouille y Gilles en 1979. Esas manchas en el mono de Jean-Pierre, ¿son de sudor?

RINCÓN HISTÓRICO

No hay nada como ganar en casa

A principios de los años 80, el equipo Renault dominaba en casa. ¿Volverán a hacerlo?

Los equipos de F1 obtienen su primera victoria en cualquier momento y lugar, pero si pudieran elegir el circuito en el que se produjera, la mayoría se inclinaría por su GP de casa. Renault habría preferido que su primera victoria hubiera llegado antes del GP de Francia de 1979, en Dijon, después de casi dos años en F1. Pero cuando Jean-Pierre Jabouille llevó al RS10 a la victoria en su GP de casa, por delante del Ferrari de Gilles Villeneuve, no sólo fue la primera victoria de Renault sino también la primera en F1 de un motor turbo.

Siguió una breve racha de dominio de Renault en el GP de Francia. Mientras Dijon y Paul Ricard se turnaban para acoger la carrera, Renault triunfó en tres de los cuatro

años siguientes gracias a Alain Prost (1981), René Arnoux (1982) y otra vez Prost en 1983.

Paradójicamente, el hombre que dirigió la entrada de Renault en F1, Gérard Larrousse, puso punto final a su (muy) breve e infructuosa carrera en F1 cinco años antes, en Dijon. Tras abandonar en Bélgica dos meses atrás, no logró calificar su Brabham BT42 de la Scuderia Finotto y dejó la F1 acto seguido.

Permaneció en Renault hasta 1985, cuando pasó a trabajar brevemente para Ligier. Después fundó su propio equipo, Larrousse, de cara a la temporada de 1987. Por desgracia, su suerte siguió los pasos de su propia carrera en F1, más que la de Renault: un podio y 25 puntos, ninguno de ellos en Francia. Lo más

cerca que estuvieron de puntuar en casa fue en 1990, cuando Aguri Suzuki y Eric Bernard acabaron séptimo y octavo en el Paul Ricard.

Tony Maggs tenía aún más motivos para maldecir el GP de Francia. Sólo compitió en 25 GPs en cinco años, dos de ellos en Francia: Rouen, en 1962, y Reims, en 1963. Nunca ganó un GP, pero en ambas pruebas francesas estuvo a un paso.

En Rouen, en su sexta carrera, su Cooper oficial acabó tras el Porsche de Dan Gurney, la única victoria de la marca alemana. Después, en Reims, volvió a quedar segundo, muy lejos del Lotus de Jim Clark. También fue tercero en Suráfrica 62, pero su carrera se fue apagando poco a poco y concluyó en 1965, en Suráfrica.

Stewart Williams

BOLA DE CRISTAL

¿Pueden parar a los rojos?

Sólo Renault o McLaren pueden ganar a Ferrari en Magny-Cours.



Si gana Schumi, será su séptima vez aquí.

Renault, como motorista, ganó cinco de las seis carreras disputadas en Magny-Cours entre 1991 y 1996. Este año, el intento de revivir su época dorada los convierte en centro de atención en su prueba de casa. ¿De verdad podrán volver atrás en el tiempo? Depende del grado en el que el mejor chasis de la parrilla se vea perjudicado por lo que empezó el año siendo el peor motor. Si un motor revisado puede propulsar a Fernando Alonso a la misma órbita que sus rivales, su talento natural hará el resto.

Magny-Cours tal vez fuera la locura del ex presidente francés François Mitterand, pero es de todo menos un hervidero de fervor patriota. Los lugareños exhiben la falta de entusiasmo con la que los franceses acogen una resolución de EE UU en la ONU. La ubicación rural del circuito, cerca de Nevers (¿cerca de 'ninguna parte?'), acrecienta el ambiente deslucido.

Los coches corren con alturas mínimas debido a lo lisa que es la superficie, y una brutal reducción a primera interrumpe por dos veces la naturaleza de velocidad media-alta del circuito. Para este año se ha ampliado la escapatoria de uno de estos puntos, la última curva, y se ha suprimido la última chicane para aumentar las posibilidades de adelantamiento. Pero, en general, la horquilla es lo que salva al circuito. Ofrece una oportunidad excelente para adelantamientos y controversias.

David Coulthard todavía se avergüenza cuando recuerda el dedo que le enseñó allí a Michael Schumacher en 2000. Pero, en el fondo, debe de sentirse orgulloso de ello. Aquel episodio sacó a relucir ese lado combativo que sus fans ansiaban ver en él.

Increiblemente, aquella carrera sigue siendo la única victoria de McLaren en Magny. El año pasado, Kimi Raikkonen iba a por la segunda, pero patinó sobre aceite. Su resbalón otorgó la victoria a Schumi y, con ella, su quinto título.

McLaren y Renault son los que más posibilidades tienen de evitar otra victoria de Schumacher este año, que sería su séptima en Magny-Cours.

Tom Clarkson

'TRAS LA VICTORIA DE JABOUILLE EN 1979, SIGUIÓ UNA BREVE RACHA DE DOMINIO DE RENAULT EN FRANCIA'

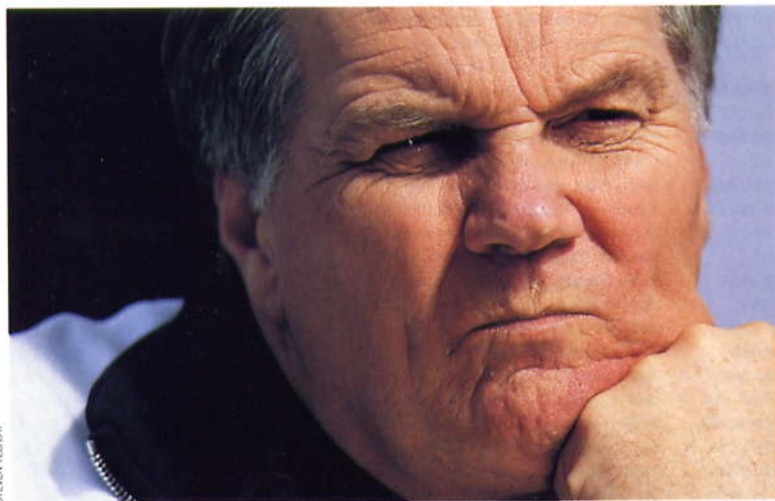
Querido Patrick:

He de reconocer que no había llegado a comprender cuántos lectores de *F1 Racing* son forofos de Ralf Schumacher. Una situación complicada, estaría uno tentado de concluir, dado que parece que, de un tiempo a esta parte, la brigada múniquesa no para de arrearos a ti y a tus muchachos de Grove.

Los tíos no tienen más que hacer deprimidos y corriendo un V10 de 3 litros medio decente, y lo siguiente que escuchas son risitas procedentes de su casa club, de las que se infiere claramente que también podemos hacer un buen chasis, así que aparatos, Frank y Patrick, mientras os enseñamos cómo se hace. Como creo que ya has insinuado, que seas un aerodinamista que acaba de ganar la Hélice de Oro (segunda clase) por producir una reducción del 0,35% en la rumorosidad del viento en un nuevo vierteaguas para la Serie 5, no significa automáticamente que estés bien preparado para producir la cuarta variante del difusor del FW25, y más cuando Ralf pasa gran parte de su tiempo en la puzolana arrancando la mayoría de sus apéndices.

Pero vamos a ver. Puede que todas estas quejas y lamentos por parte de BMW tengan cierto grado de justificación, pero no hace falta tener un doctorado en artes adivinatorias para darse cuenta de que Williams y los chicos de Bavaria no tienen otra alternativa que no sea hacer funcionar su asociación. La idea de que BMW está lista para tomar las de Villadiego y cerrar un trato con Jordan o BAR –y de ese modo tirar de hecho los últimos cuatro años de colaboración por la ventana– es de locos. Por otra parte, esto es la F1, por su-

BMW quiere más del jefe técnico de Williams, Patrick Head (abajo). Dicen que sus coches no son buenos. Pero parece que seguirán con el Team Willy.



STEVEN TEEGAT

'Hasta en vuestro estado actual de falta de competitividad, sois mejores que muchos desastrados que pasan por equipos de F1'

puesto, un deporte en el que a menudo la toma racional de decisiones se considera excéntrica en sí misma.

Ya puedes decir lo que quieras sobre la brigada Mercedes y su asociación con McLaren, pero no me puedo imaginar a nadie de la estrella de tres puntas pontificando con críticas públicas de Ron Dennis o Adrian Newey. Cualquiera que desee que esa asociación particular dure, cierra el pico ante los reptiles. Sólo se ponen como una moto a puerta cerrada.

Supongo que el bueno de Frank no quiere un cambio sustancial en el modo de obrar de Williams, una posición bastante razonable, cabría pensar, dado que (a) habéis ganado tropecientos títulos durante las últimas dos décadas y (b) hasta en vuestro estado actual de falta de competitividad sois mejores que la mayoría de los desastrados que pasan por equipos de F1 en la segunda mitad de las parrillas en la actualidad.

Volviendo a Ralf, Patrick, no te crearás la carta que recibí de una chica. Un rápido vistazo a la firma –“Con todo mi cariño”– me levantó el ánimo. Pero sólo por un momento. Decía que tenía 16 años y que “el montón de disparates” que escribí sobre Ralf el pasado mes de mayo “no había por donde cogerlo”. Luego pasaba a triturar lo que yo creía era una crítica racional y bien articulada, dejando bastante claro que desvarío y que por tanto no digo más que bobadas.

Una vez me dijeron que era mejor no responder cartas en persona, que si se dejaban en el cajón de asuntos pendientes el tiempo suficiente se responderían por sí mismas. Ver a Ralf aparcado en la puzolana del A1-Ring en su intento de calificación del viernes proporcionó, creo yo, la única respuesta necesaria. Lo que nadie parece saber explicarme es cómo a un hombre que pilotó tan maravillosamente, en condiciones de mucha tensión, para calificarse junto a Michael en Imola puede salirle un churro semejante unas semanas después. Pero me imagino que eso mismo te preguntará tú, Patrick. En fin, mejor no darle más vueltas al tema, no sea que me gane un sopapo.

En cualquier caso, Ralf y Juan Pablo parecen permanecer muy optimistas, al menos en público, sobre el potencial a largo plazo del FW25, así que antes de que pasen muchos más meses tal vez veamos la vitrina de Williams combarse bajo el peso de una nueva colección de trofeos.

Por último, recuerdo una vieja canción cuyo estribillo decía algo así como “no nos portemos mal con los alemanes”. Puede que a Ralf le haga sonreír, pero quizá los jefazos de BMW no le vean la gracia. En fin, tal vez no sea el mejor momento para pedir un descuento del 20% en un BMW 328i Cabriolet, como titular de un pase permanente FIA.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock