

F1

RACING

LA FÓRMULA 1 EN CRISIS

EL 'INDYGATE':
¿QUÉ PASÓ
REALMENTE
Y QUIÉN TUVO
LA CULPA?

ENTREVISTAS

- ❖ Scott Speed
- ❖ Montoya
- ❖ Fisichella
- ❖ Minardi

LA ENCUESTA DE LA F1

93.018

Vuestra opinión
da forma al futuro

¿QUIÉN TIENE MEJOR EQUIPO?

¡ALONSO!

Fernando y Kimi son buenos, pero uno tiene las de ganar...

24 PILOTOS CON NOTA
MITAD DE CURSO
28 expertos evalúan
a los pilotos de 2005



STAFF

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

STAFF INTERNACIONAL

Editor in chief
Matt Bishop
Executive editor
Oliver Peagam
Managing editor
Stewart Williams
News editor
Steve Cooper
Chief sub-editor
John Lilley
Staff writer
Dom Taylor
Grand prix editor
Peter Windsor
Editors at large
Alan Henry
Maurice Hamilton
Technical editor
Steve Matchett
Art editor Frank Foster
Picture editor
Eddie Judd
Senior designer
Jody Hockley

Fotógrafo principal
Darren Heath
Agencias de fotografía
LAT, Getty Images
Secretaría
Bianca Stephens
Publisher
Steve Coombes
Publishing manager
Jonathan Haines
Commercial director
Ian Burrows

Commercial manager (paddock) Ben Guynan
Senior sales executive
Neil Mallett
Production controller
Lara Piercy
Licensing director
Tim Bulley
Licensing manager
Alastair Lewis
Sales director
John Chambers
Chairman Tony Schulp

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

La resaca de Indianápolis

Como queriendo hacer olvidar lo acontecido en el templo de la velocidad profanado en que se convirtió Indianápolis el mes pasado, la F1 se halla inmersa en pleno frenesí de carreras, una detrás de otra, casi sin dar tiempo a digerir todo lo que se cuece, tanto en pista como fuera de ella.

Pero en *F1 Racing* no olvidamos, claro. Por lo pronto, en el número anterior decíamos que este ejemplar que ahora tienen en sus manos traería la crónica del GP de EE UU de 2005. Bueno, pues no la trae; tras una meditada reflexión de dos segundos, *F1 Racing* y todas sus ediciones internacionales decidieron no rebajarse a dedicar una crónica a una carrera que existió, pero no fue. En su lugar, en páginas interiores, muy cerquita de esta tribuna, encontrarán nuestro análisis y opinión de lo sucedido. La última hora es que el Senado de la FIA ha recomendado al Consejo Mundial que anule el veredicto de culpabilidad emitido contra los siete equipos Michelin, y probablemente así será. ¿Ven como esto sí tenía arreglo?

En este mismo ejemplar también se abordan cuestiones más agradecidas. Por ejemplo, el resultado de la macroencuesta lanzada por la FIA y AMD en colaboración con esta cabecera, y de la que ojalá los que mandan sepan extraer medidas acertadas que permitan afirmar tajantemente –y al hilo de lo anterior– que sí, que la F1 sí que tiene arreglo. A fin de cuentas, fueron ellos quienes la encargaron, la organizaron y la costearon. Será que pensaban hacer caso de las conclusiones...

También ocupa un buen pedazo de *F1 Racing* el ya habitual balance de mitad de temporada, en que un jurado de expertos puntúa los méritos de los pilotos a mitad de curso. El resultado ha sido casi un empate entre Fernando Alonso y Kimi Räikkönen. Pero, como también

analizamos en la sección Pitpass, Renault se impone claramente a McLaren como equipo. Dicho de otro modo, éste es el año de Alonso, el año en que ha de dar la estocada y aprovechar los titubeos de los contrarios.

En eso está.

VALENTÍ FRADERA



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

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

Próximos: Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Suiza, Suramérica, Tailandia y Turquía por Haymarket Corporate Media, una división de Haymarket Magazines Ltd.

Fórmula Uno, Fórmula 1 y F1 son marcas comerciales de Formula One Licensing BV, empresa del Formula One Group, y se utilizan bajo licencia

Depósito Legal: B-4893-1999

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

PRINTED IN SPAIN

Impresión: Printone
Distribución: Dispaña

Nuestras firmas

Matt Bishop

Como no podía ser de otro modo, la tarea de desgranar el penoso suceso de Indianápolis recae en nuestro jefe, Matt Bishop (véase página 6). De un tiempo a esta parte, todas las intrigas políticas se las come él; muy a su pesar, seguro.



Bruce Jones

Ex director de Autosport, revista inglesa hermana de *F1 Racing*, antiguo reportero en el pit lane para FOCA TV, escritor prolífico de libros de carreras, Bruce es todo un profesional. ¿Quién mejor para analizar la encuesta FIA/AMD/*F1 Racing* (pág. 66)?



Alan Henry

No sólo de Ferrari y compañía vive el periodista de F1. Alan habló con el patrón de Minardi Paul Stoddart para trazar el gráfico del ascenso relativo del farolillo rojo y perfilar su pugna con Jordan, el rival que marca su referencia (página 54).



Peter Windsor

Subirse con Schumi en un Ferrari 575M en el Mugello; Peter no necesita más para una de sus poéticas glosas automovilísticas (página 72). Además, en un artículo sobre Fisichella (página 58) detalla los pormenores del pilotaje del italiano y de Alonso.



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

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

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

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

group editorial director **Mal Nichols**
group design director **Paul Harpin**
managing director **Simon Dawkes**
group chairman **Eric Verdon-Roe**

haymarket

↓ SECCIONES

- 3 **EDITORIAL**
La resaca del 'Indygate'
- 12 **PITPASS**
¿Cuánto ganan los pilotos? ¡Están forrados!
- 30 **DESDE EL BOX N° 13**
La tribuna de Javier del Arco
- 32 **CORREO**
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 80 **DE SERIE**
Coches de calle con pedigrí de F1
- 98 **BANDERA NEGRA**
Eddie Jordan reflexiona sobre Indianápolis

↓ ARTÍCULOS

- 6 **DESASTRE EN EE UU**
Y después del 'Indygate', ¿qué?
- 34 **MITAD DE TEMPORADA**
Evaluamos a todos los pilotos de F1
- 44 **JUAN PABLO MONTOYA**
¿Por qué las cosas no han ido (muy) bien?
- 52 **SCOTT SPEED**
Menudo nombre para la gran esperanza USA
- 54 **MINARDI CONTRA JORDAN**
Los de Stoddart recuperan terreno. ¿Bastará?
- 58 **¿DE QUÉ TE QUEJAS, FISI?**
Australia aparte, Fisi no ha levantado cabeza
- 66 **RESULTADOS ENCUESTA FIA**
Con 93.018 votos, la FIA no puede ignoraros
- 72 **LECCIÓN DE CONDUCCIÓN DE SCHUMI**
Rodamos en el Mugello al lado de Michael

↓ CRÓNICA GP

- 82 **FRANCIA** Fernando, de punta a punta
- 88 **GRAN BRETAÑA** Primera de Juan Pablo
- 94 **ALEMANIA** PREVIO
- 96 **HUNGRÍA** PREVIO

Fotografía Portada: Steve Elborough/LAT. Fotografías Sumario: Damien Heath, Patrick Godring, Steven Reel/LAT, Charles Coates/LAT, XPB cc. Agradecimiento especial a Ian Brown, Wayne Bruce, Martin Brundle, Will Buxton, Hugh Chandler, Jane Chapman, Julian Chelett, Sophia Cloughorn-Walton, Liam Duggan, Stéphane Cohen, Ian Cunningham, Ben Eastwood, Ross Gregory, Dominic Harlow, Martin Hanson, Anroch Heinrich, Peter Higgins, Julian Jaksic, Graham Jones, Martino Kirck, Pirelli Lattorici, Tim Marley, Ruth Mathewson, Lauren Melles, Ann Neal, Domingo Pedrick, Alex Rees, Charles Reed, Helen Richard, Helen Risk, Britta Rosko, Filippo Sessa, Jonathan Shuttle, Tina Spence, Vincent St Clair, Helen Temple, Simon Waters, Mark Williams, Richard Woods.

EL MUNDIAL ES
COSA DE DOS
¿Seguro? Uno de
ellos, español por
más señas, tiene
todas las de ganar

22



SUSCRÍBETE
¡YA!
PÁGINA 87

Sumario

↓ ESTE MES



MONTOYA
Hasta anteayer
las pasó canutas

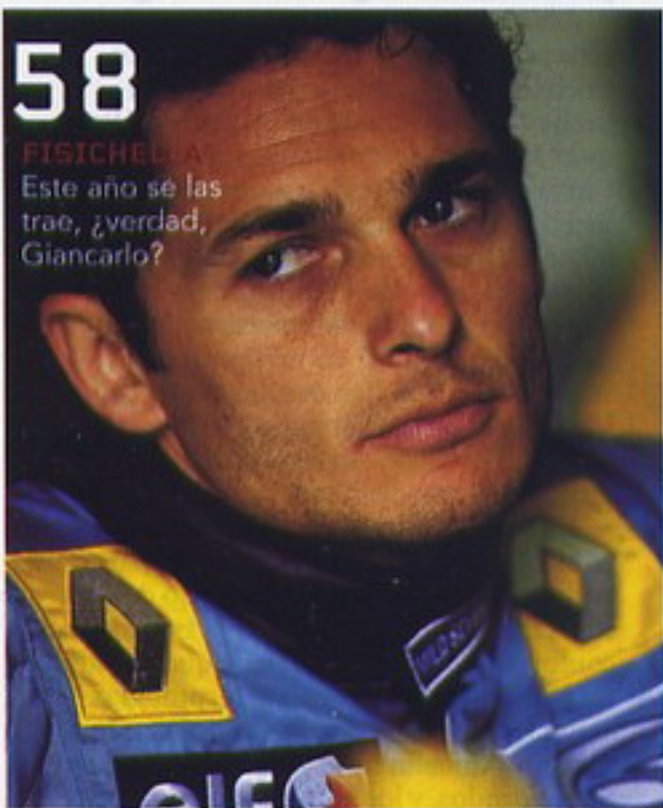
44

**A LA BUENA
DE DIOS**
Lección magistral de
Schumi en el Mugello

72



6 EL 'INDYGATE'
¿Es un gran premio? No,
es el inicio de una farsa...



58
FISICHERIA
Este año sé las
trae, ¿verdad,
Giancarlo?



54 **MINARDI**
Luchando
por sobrevivir



66
**RESULTADOS
ENCUESTA FIA**
Vuestra opinión
cuenta; la F1 escucha

34

**MITAD DE
CURSO**
Estos chicos son
los mejores en
F1, pero aquí
los evaluamos
a todos





CABALLEROS, APAGUEN SUS MOTORES...

El 'Indygate' –alias el GP de EE UU de 2005– fue tal vez el gol en propia puerta más vergonzoso jamás marcado en la historia de la F1. Pero, mientras el humo se desvanece, ¿qué pasó realmente? ¿Y por qué? ¿Y quién tuvo la culpa? Más aún, ¿qué pasará a continuación?

Texto Matt Bishop

Primero, pongámonos en antecedentes, porque, aunque el Indygate provocó una crisis que pone de relieve todos los problemas endémicos en F1 ahora mismo, empezó con un error de ingeniería básico, aunque grave.

Cuando, durante los libres del viernes en Indianápolis, los Toyota TF105 de Ralf Schumacher y Ricardo Zonta sufrieron sendos pinchazos en la rueda trasera izquierda, los ingenieros in situ de Michelin examinaron todos los neumáticos que la marca había traído a Indy. Se descubrieron defectos en seis cubiertas, que se enviaron a la sede de Michelin en Clermont-Ferrand para su análisis. Al principio, se sospechó de un problema en el lote (o sea, de fabricación), de modo que, para proporcionar una opción de seguridad, Michelin organizó un envío de

neumáticos tipo Barcelona. Llegaron a las 8.30 del sábado.

Esa misma mañana también llegaron noticias de Francia: los ingenieros de Michelin en Clermont-Ferrand no habían podido identificar la causa primordial de los fallos, pero se temían que las excepcionales cargas laterales/verticales inducidas por la elevada velocidad en la célebre peraltada del Brickyard (Curva 13) causaban la deformación de los Michelin traseros izquierdos. Por consiguiente, Pierre Dupasquier (director de competición de Michelin) ordenó a los siete equipos calzados por Michelin que no dieran más de 10 vueltas por coche en las dos sesiones libres del sábado. Después de eso, los neumáticos de todos los coches Michelin se enviaron a la planta Michelin en Lexington (Carolina del Sur) para más análisis.

Más tarde, en los oficiales, todos los coches Michelin completaron su única vuelta lanzada (es decir, tres en total), después de lo cual las ruedas traseras izquierdas que habían usado se enviaron para su análisis a otra fábrica Michelin en la cercana Akron (Ohio), acompañadas por personal de la FIA para asegurar el cumplimiento de la norma

del parque cerrado. Mientras tanto, los ingenieros de Clermont-Ferrand ya estaban convencidos de que los pinchazos los provocaban las cargas en la Curva 13.

A las 6.30 del domingo, desaparecía la última carta de Michelin, y los equipos Michelin comprendían por fin que su problema de neumáticos era crítico. ¿Por qué? Bajo ulteriores simulaciones de la Curva 13, los Michelin traseros izquierdos, incluido el tipo Barcelona, también habían fallado. La única solución era negociar la Curva 13 a velocidad reducida.

Pero ¿cómo? ¿Podía colocarse una chicane justo antes de la 13? ¿O un límite de velocidad? ¿O podían desviarse los coches Michelin al pit lane en cada vuelta, evitando así la 13? Nada de eso, especialmente las dos últimas sugerencias, sonaba mucho a F1...

A medida que transcurría el domingo, el pánico caía sobre el paddock. Si las partes no podían hallar y acordar un método de reducir la velocidad en la Curva 13, entonces, conforme a una ley de Indiana que impide acciones que pudieran ser interpretadas como "puesta en peligro temeraria", a los equipos Michelin no se les permitiría correr. Sus abogados, y los abogados de sus socios/propietarios motoristas (BMW, Mercedes-Benz, Renault, Honda y Toyota), así se lo ordenaron.

"Durante el resto de la mañana", dijo Ron Dennis en una rueda de prensa improvisada en Magny-Cours, "se hizo un esfuerzo por encontrar una solución. Estábamos en una situación muy difícil. La realidad es que los equipos antepusieron la seguridad a cualquier consideración comercial. Este ▷



La infame parrilla
con seis coches
(en la otra página)
y los restos del
Toyota TF105 de
Ralf Schumacher,
que sumió en el
caos el GP de
EE UU de 2005.

problema se desarrolló hasta las 11.40, momento en que a petición de Bernie [Ecclestone] se tomó la decisión de ir a la parrilla. La opción de correr no existía”.

Lo que pasó después, la farsa con seis coches que avergonzó a la F1, ya lo sabéis.

¿Podría haberse salvado la carrera?

Si el presidente de la FIA, Max Mosley, hubiera estado en Indy, y no “esperando con ilusión una larga comida y pasar la tarde con un buen libro” en su casa en Montecarlo, como lo describió él, *F1 Racing* cree que podría haberse dado con una solución. Cuando se lo dijimos a él, asintió de mala gana: “Bueno, creo que habría sido difícil para cualquier otro, pero, si hubiera habido una reunión de los jefes de equipo, y yo hubiera asistido a dicha reunión, creo que seguramente podría haberlos convencido de que no era posible tener una chicane. Y en cuanto se dieran cuenta de que la chicane era imposible, la situación se habría despejado”.

Pero ¿qué tenía de malo la chicane?

Hasta las 11.40 del domingo, los patronos de nueve de los 10 equipos (todos menos Ferrari) se mantenían firmes en que la única solución lógica era la sugerencia de Michelin de instalar una chicane entre las curvas 12 y 13, para disminuir la marcha de los coches en el óvalo. Pese a que, como veríamos después, los neumáticos Bridgestone serían capaces de rendir sin ningún problema en el óvalo inalterado, dos de sus equipos, Jordan y Minardi, estaban de acuerdo con la idea. Ecclestone también, igual que el dueño del Indianapolis Motor Speedway, Tony George. Sin embargo, aunque el domingo por la mañana George, Ecclestone, Dennis y Flavio Briatore llamaron todos a Mosley para suplicarle que permitiera la construcción de

la chicane –llegando incluso a proponer que ningún equipo Michelin sumara puntos, con el fin de preservar la equidad deportiva–, Max dijo que no.

¿Por qué? “Una chicane no formaba parte del circuito homologado”, dijo a *F1 Racing*. “No habría pasado por todos los procedimientos detallados de seguridad que tenemos hoy día: simulación, cálculo, inspección física y demás. De modo que, en caso de accidente –incluso de uno no directamente relacionado con la chicane– y de que alguien hubiera resultado herido, especialmente alguien del público, nosotros [la FIA] habríamos estado en una posición indefendible ante un tribunal estadounidense, porque podría demostrarse que no habíamos seguido nuestros propios procedimientos de homologación de circuitos”.

Pero en Montmeló en 1994 se construyó apresuradamente una chicane, tras las muertes de Ayrton Senna y Roland Ratzenberger en Imola cuatro semanas antes, por razones de seguridad, ¿no?

Mosley: “Imaginemos que, en 2005, tuviéramos otra situación como Barcelona 1994, donde todo el mundo –la FIA, los equipos, todos– creía que, por razones de seguridad, había que poner una chicane. Bien, especialmente en EE UU [debido a su cultura litigiosa], pero seguramente en otras partes también, teniendo en cuenta nuestros modernos procedimientos de homologación de circuitos, sencillamente no podría hacerse. Habría que suspender la carrera”.

Como era de esperar, las explicaciones de Mosley son consideradas e inteligentes. Pero también parecen dictadas por una servil observancia de la ley, incluso cuando la ley es absurda. Como dijo un periodista de la Nascar en la sala de prensa de Indy:

“Vosotros los de la F1 estáis cometiendo sacrilegio en tierra sagrada. No se os va a perdonar por esto. Deberíais seguir el ejemplo de la Nascar. Nosotros siempre decimos: ‘Las reglas de la Nascar están escritas a lápiz’. Es cierto. Lo están. Pero eso nos ayuda a solucionar las cosas cuando sucede algo así”.

En cambio, los portavoces de la FIA bramaban con arrogancia que la FIA “no cambió de postura durante todo el fin de semana”. Tal vez ése fue el problema...

¿De veras era la chicane tan peligrosa?

¿Realmente era más peligrosa que, digamos, la chicane del puerto en Mónaco, cuya principal escapatoria es el mar Mediterráneo? Peter Sauber, que no es de los que arriesga el cuello en los altercados en F1, cree que no: “No entiendo por qué la FIA dijo no a la chicane, porque era algo seguro. Tenemos muchas chicanes malas [es decir, peligrosas] en F1, y muchas chicanes malas en otros campeonatos, en todo el mundo. Era fácil construir una buena chicane aquí [es decir, segura], y si lo hubiéramos hecho podríamos haber puesto en escena una buena carrera para todo el público, al que en lugar de ello defraudamos”.

Por último, en los circuitos se hacen cambios –cambios no homologados– todo el tiempo. Por ejemplo, en Montreal, el fin de semana antes de Indy, se echaron grandes extensiones de hormigón en los vértices de varias curvas durante la noche, para evitar que el asfalto se hiciera pedazos bajo el impropio calor, y con razón. Pese a que no se consultó ni a los equipos ni a las marcas de neumáticos, ni la FIA llevó a cabo simulaciones completas, era lo correcto.

Aun así, si alguien hubiera resultado herido a raíz de un accidente en una de las

El público de Indy monta en cólera ante semejante desastre con seis coches.



curvas afectadas, entonces, en palabras de Mosley, la FIA "habría estado en una posición indefendible ante un tribunal canadiense, porque podría demostrarse que no habíamos seguido nuestros propios procedimientos de homologación de circuitos". Cuando *F1 Racing* le planteó esto a Mosley, contestó: "Lo que hicimos en Montreal no fue un cambio fundamental. Existe una diferencia enorme entre un cambio fundamental que altere la naturaleza del circuito y una modificación menor para hacerlo, a juicio de los expertos locales, más seguro, o menos propenso a dañar los coches". Existe, en efecto. Y *F1 Racing* aplaude la rapidez con que se reparó la pista de Montreal. Pero ¿sería dicha diferencia —en esencia intuitiva— lo bastante sólida como para confiar en ella en un tribunal?

Y el límite de velocidad, ¿qué?

Sauber: "Nunca comprendí esa idea. Era muy, muy peligrosa. De hecho, era ridícula. ¿Se lo imagina? Un coche Michelin es líder

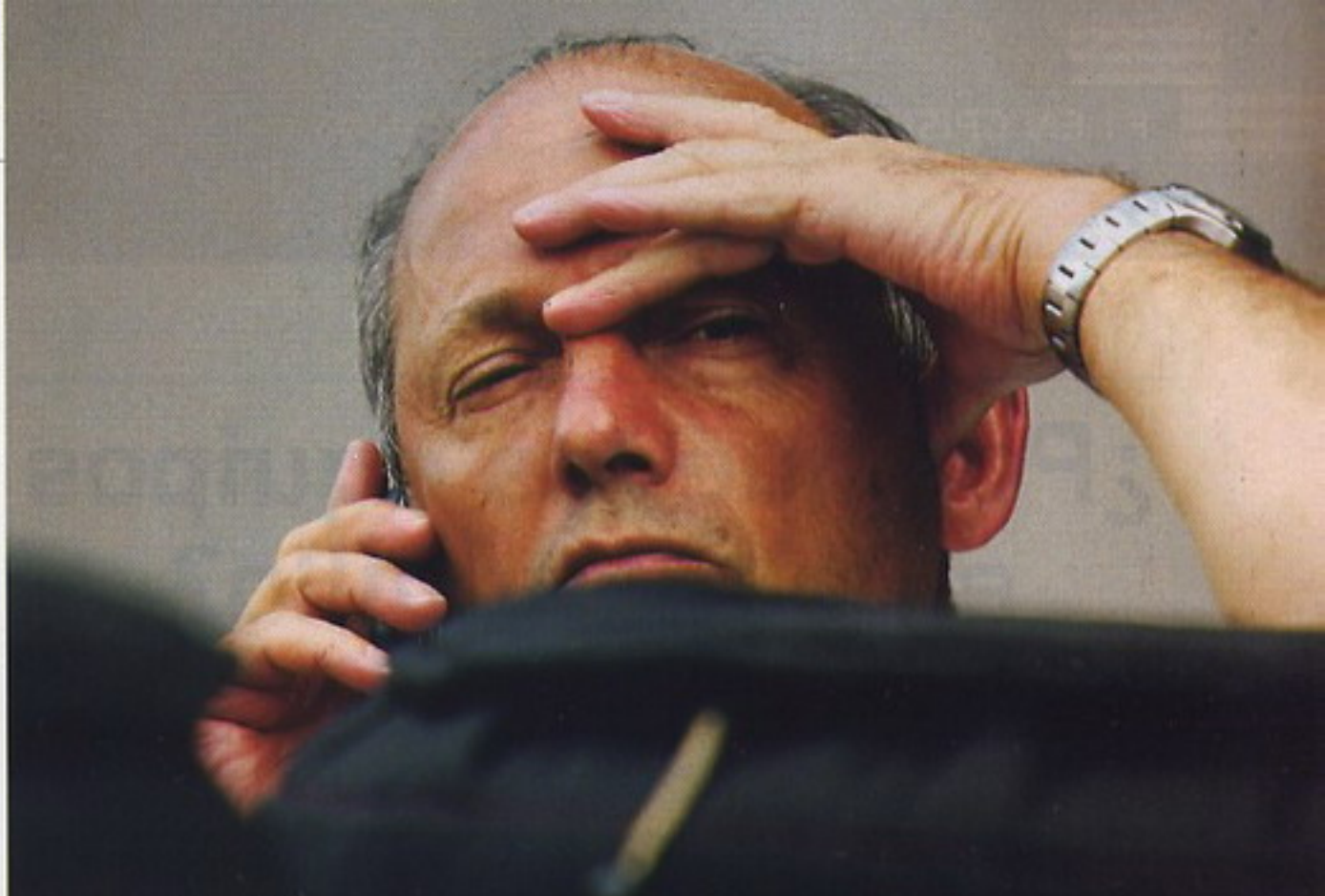


El domingo, los equipos Michelin enfilaron el pit lane, regalando la victoria a Ferrari.

a 280 km/h, seguido de otro coche Michelin, también a 280km/h. Y el primer piloto pulsa el botón [del limitador] medio segundo antes que el segundo. Bueno, el accidente es seguro. ¿Y si el coche que sigue es uno Bridgestone? De nuevo, el accidente es seguro. Era una idea increíblemente peligrosa".

Citamos a Sauber porque, de todos los jefes de equipo Michelin, normalmente es el más comedido. Pero, preguntados al respecto, los otros seis patrones Michelin hicieron comentarios parecidos.

No todo el mundo opina del mismo modo, por supuesto. Nuestro Peter Windsor era partidario de la idea del límite de velocidad, y Mosley sigue siendo un obstinado adepto de la misma. Es más, cuando *F1 Racing* pidió a Mosley que comentara el desastroso escenario dibujado por Sauber, contestó: "Es un escenario rebuscado que aun así es enteramente posible. Pero, durante la planificación detallada que habría seguido a cualquier decisión de imponer un límite de velocidad, sin duda alguien habría dicho que era necesario que hubiera un punto en que tenía que empezar el límite de velocidad, y



Ron Dennis (arriba) discute con Max Mosley mientras los equipos tratan de solucionar el impasse de Indy.

otro en que tenía que terminar. Y el punto en que tendría que haber empezado hubiera sido alguno después de la Curva 12. Así que desde algún punto después de la 12 hasta el final del límite de velocidad habría habido banderas amarillas agitadas [prohibido adelantar]. Fin del problema".

Bueno, Max, no. Nada de "fin del problema". Un coche podría no adelantar, pero sí acabar sin querer contra el cambio de marchas del coche precedente.

"No, porque estarías en una trazada distinta. El circuito es lo bastante ancho para dos trazadas. Es que, de nuevo, habría hecho falta un plan detallado. Alguien lo habría solucionado. Lo obvio habría sido reservar la trayectoria de carrera para los coches Bridgestone y obligar a los Michelin a negociar más por fuera la peraltada".

A *F1 Racing* todo esto le suena un poco impreciso y tampoco muy acorde con la homologación del circuito. Y los pilotos están de acuerdo con nosotros. El 29 de junio, 19 pilotos (es decir, todos los que han participado en un GP en 2005, menos los dos de Ferrari, los dos de Jordan y Anthony Davidson y Vitantonio Liuzzi) hicieron público un comunicado declarando el límite de velocidad "impracticable, incontrolable y, por encima de todo, inseguro". Es más, el comunicado de los pilotos añadía que una chicane "habría sido una solución perfectamente viable".

¿Y lo de obligar a todos los coches Michelin a recorrer el pit lane?

A *F1 Racing* le parece que, pese a que el pit lane de Indianápolis es de largo el más ancho (y por tanto el más seguro) del calendario, aquí pueden hacerse las mismas objeciones intuitivas y de homologación del circuito que



La nota de Michelin afirmaba que sus gomas no eran seguras más de 10 giros.

en el caso del límite de velocidad y la chicane.

"No", contesta Mosley, "porque recorrer el pit lane es una parte normal del procedimiento de carrera. Cualquier piloto, en cualquier gran premio, en cualquier circuito, tiene todo el derecho a pasar por el pit lane en todas las vueltas si así lo desea. Hay razones evidentes por las que optan por no hacerlo, pero son totalmente libres de hacerlo si quieren".

Ésta es la clase de reducción al absurdo que, aunque indudablemente ingeniosa, tanto saca de quicio a los jefes de equipo.

Sin embargo, Max sabe que les cae mal a la mayoría de jefes de equipo, y le traen sin cuidado sus opiniones acerca de él. Como dice a menudo: "Ellos no son mi electorado". Su electorado son los 150 y tantos clubs automovilísticos de todo el mundo que componen la FIA, y, a pesar de los rumores de que los equipos rebeldes y los fabricantes tienen pensado apoyar y tal vez incluso financiar la campaña de un candidato rival, ese electorado sin duda le reelegirá este próximo otoño.

El show Max & Bernie parece que durará y durará... ▷

"Un límite de velocidad es peligrosísimo" Peter Sauber

¿Por qué los equipos en el banquillo?

El 29 de junio, los siete jefes de equipos Michelin fueron citados ante el Consejo Mundial del Automovilismo para responder a cinco cargos en relación con haber obrado mal en el GP de EE UU de 2005:

- (1) No se aseguraron un suministro de neumáticos adecuados para la carrera;
- (2) Injustificadamente se negaron a dejar que sus coches empezaran la carrera;
- (3) Injustificadamente se negaron a dejar que sus coches corrieran, bajo una limitación de velocidad en una curva que fuera segura para los neumáticos que tenían disponibles;
- (4) Hicieron una manifestación perjudicial para la imagen de la F1 al retirarse a boxes justo antes de la salida de la carrera;
- (5) No comunicaron a los comisarios deportivos su intención de no correr.

Respecto a los puntos 2-5, los equipos fueron hallados no culpables. Respecto al punto 1, del cual fueron hallados culpables "con fuertes circunstancias atenuantes", los equipos protestaron, en un comunicado conjunto del 29 de junio, que "de manera razonable, confiaron en Michelin, un proveedor de neumáticos aprobado por la FIA y un acreditado fabricante de neumáticos en todo el mundo, para que suministrara neumáticos adecuados para la

carrera". *F1 Racing* está de acuerdo con los equipos en que las fuertes circunstancias atenuantes "constituyen en realidad una respuesta completa a la acusación, dado que no se puede considerar a los equipos responsables de lo sucedido".

¿No era en realidad la única razón por la que los siete equipos estaban en el banquillo que, como son firmantes del Pacto de la Concordia (el documento secreto que rige la F1), y Michelin no, la FIA puede exigirles comparecer ante el Consejo Mundial pero no puede hacer otro tanto con Michelin, un mero proveedor?

"No del todo", dijo Mosley a *F1 Racing*, "porque fueron los equipos los que no quisieron discutir otra solución que no fuera la chicane. Por tanto, a primera vista, parece que como no querían discutir otra solución, y como *había* otras soluciones, incluyendo quizá soluciones en las que algunos de nosotros no habíamos caído aún, se podría mantener que fueron responsables de lo sucedido".

Tal vez la expresión clave aquí, aunque sin duda Mosley no estará de acuerdo, es "a primera vista".

Pediríamos a Mosley que tuviera en cuenta las objeciones a las

"otras soluciones" expuestas en las páginas anteriores de este artículo, y a un abogado de Indiana que le explicara la ley de la "puesta en peligro temeraria", y luego seguiríamos.

Pero los siete equipos también fueron hallados culpables de algo más, pese a que la supuesta infracción se refería a un cargo que no se les había formulado, a saber, "haberse negado injustificadamente a dejar que sus coches empezaran la carrera teniendo en cuenta su derecho a usar el pit lane en todas las vueltas".

Los equipos rebatieron este veredicto de culpabilidad sorpresa como sigue: "Los cargos proponían un solo medio por el que los equipos pudieran haber corrido con seguridad [un límite de velocidad]. De dicho cargo, los equipos fueron hallados no culpables. Los equipos no entienden cómo se

"Los equipos fueron los responsables de lo sucedido"
Max Mosley

les puede hallar culpables en referencia a otra solución propuesta, que no formaba parte de las acusaciones planteadas contra ellos, que no fue sugerida por la FIA en Indianápolis, que era considerada insegura, y que, en todo caso, no habría conseguido una carrera satisfactoria para el público". Y *F1 Racing* tampoco lo entiende.

Los siete equipos Michelin anunciaron su intención de apelar contra las conclusiones del Consejo Mundial. La vista de la apelación será en septiembre, ante el Tribunal de Apelación de la FIA. Aunque pocos en F1 tienen fe en la independencia del Tribunal de la FIA, *F1 Racing* espera que la vista se salde con éxito para los equipos.

¿Siguen siendo uña y carne Bernie y Max?

Y tanto. Aunque Ecclestone se hizo eco en público de la petición de una chicane de los equipos Michelin, *F1 Racing* cree que ya sabía que Mosley (abajo) se negaría a aceptarla.

Y dicha negativa le venía de perilla a Ecclestone (dcha.). ¿Qué mejor modo para tener control sobre los equipos

rebeldes que sacar provecho de la grave situación de su proveedor de neumáticos? Porque, de los siete equipos que se oponen al Pacto de la Concordia 2008-12 entre FIA/FOM/Ferrari, sólo Minardi calza Bridgestones. El resto —y, salvo la legalista Fiat, dueña de Ferrari, todos los equipos apoyados por un fabricante, muchos de los cuales todavía están a favor del campeonato paralelo— montaMichelins. Sencillo, ¿verdad?



Dicen que Dennis fue el testigo mejor preparado en el banquillo.



El normalmente cauteloso Sauber fue franco sobre la seguridad.



¿Debería dimitir Max?

Aunque sólo uno de ellos –el siempre digno de citarse Paul Stoddart, de Minardi– lo dirá oficialmente, seis jefes de equipo reconocen en privado que, sí, que quieren que Mosley deje de ser presidente de la FIA. Son: Ron Dennis (McLaren), Frank Williams (Williams), Nick Fry (BAR), Peter Sauber (Sauber), Tsutomu Tomita (Toyota) y, cómo no, Stoddy. Flavio Briatore (Renault), Christian Horner (Red Bull Racing) y Collin Kolles (Jordan) no dicen esta boca es mía,



Los jefes hablan del problema de Indy; pero ¿es Max el verdadero problema?

mientras que el ferrarista Jean Todt sigue siendo miembro del club de fans no oficial de Max Mosley.

Además, altos directivos de Mercedes, BMW, Renault, Honda y Toyota se mantienen firmes en que Mosley debería irse, aunque hay que destacar que, junto con Ecclestone, Mosley ha suscitado admiración en dos presidentes recién nombrados: Eckhard Cordes (Daimler-Chrysler) y Carlos Ghosn (Renault).

Este otoño Mosley afrontará la reelección, y es casi seguro que gane. Ahora tiene 65 años, y por tanto seguramente no cumplirá un mandato entero de cuatro años. Pero ¿por qué, le preguntó *F1 Racing*, no dimitió después del desastre del Indycar? ¿O al menos lo consideró? ¿O al menos mostró cierto arrepentimiento?

“Si sucede algo que forma parte de tu responsabilidad –por ejemplo, algo como Ratzemberger y Senna [que se mataron en Imola en 1994]–, entonces existen razones para dimitir. Lo que uno se pregunta es: ‘¿Cuál es realmente el mejor modo de resolver este problema e intentar que no vuelva a suceder?’. Y hay que estudiar atentamente si deberías dimitir y pasar el testigo a otro. Pero cuando sucede algo que no tiene nada que ver contigo en absoluto –por ejemplo, que una marca de neumáticos se presente en una carrera con las cubiertas equivocadas y no haya nada que la FIA pueda hacer para resolver el problema, a no ser que infrinja sus propias reglas y corra grandes riesgos–, entonces me parece que el tema ni

siquiera viene al caso. Por eso no hay arrepentimiento. Porque nosotros [la FIA] no intervenimos para nada en la producción de esos neumáticos o en que se llevaran a Indianápolis”.

¿Se deduce de eso, Max, que sí que pensó en dimitir después de Imola 94? “Sí, desde luego. Si un piloto se mata, eso es algo en lo que la FIA lleva años trabajando para tratar de evitar. De acuerdo, sabemos que la F1 es peligrosa, y que necesitamos una parte de suerte en cada carrera para que no se produzca una muerte. Pero, aun así, eso [tratar de evitar muertes] es lo que hacemos y para lo que estamos aquí. Y si sucede y alguien se mata y la seguridad no funciona, aunque no sea culpa tuya en absoluto, podría decirse que eso era algo en tu esfera de responsabilidad, y que por tanto deberías dimitir.”

“Pero lo sucedido en Indy no estaba en mi esfera de responsabilidad para nada. Mi esfera de responsabilidad era hacer cumplir las reglas fielmente y con imparcialidad, y el único modo de hacerlo era rechazar la chicane. Y si los equipos se negaron a considerar cualquier otra solución que no fuera la chicane, y eso acarreo el caos, eso no tiene nada que ver con la FIA. Es algo ajeno a nuestro ámbito de actividad. ¿Entiende?”.

Como era de esperar, la respuesta de Mosley es articulada y convincente. Pero tal vez le falte el esplendor –el “aquí yo soy el responsable”– que distingue las declaraciones de los grandes líderes. Y, ahora que, como él mismo ha sugerido, se ha desatado el caos, tal vez lo que la F1 necesite antes de que pueda restablecerse el orden es un cambio para variar.

En junio del año pasado, Mosley anunció su intención de dimitir, y dos semanas más tarde se echó atrás. Pero como ahora no va a dimitir, y ni siquiera es seguro que alguien le plante cara, y menos aún le venza, en las elecciones del próximo otoño, no es probable que se produzca un cambio para variar.

¿Estabas en las tribunas de Indy? Pues reclama tu dinero



Michelin ha ofrecido reembolsar a cualquiera que comprara una entrada para el GP de EE UU de 2005. La marca francesa todavía no ha concretado cómo va a llevar dicho proceso a cabo, y aconseja a los interesados visitar su web para estar al tanto: www.michelinsport.com

PARA QUE CONSTE...

CLASIFICACIÓN

GP de Estados Unidos
19 de junio de 2005
73 vueltas

Al parecer, Indy fue un ‘gran premio’. *F1 Racing* no publica una crónica de carrera sobre la farsa de Indy, por razones que ya no debería hacer falta exponer aquí. No obstante, a continuación, y para que conste, ofrecemos los datos básicos de la B4ª ‘victoria’ en F1 de Schumacher.

- 1 Michael Schumacher** (Ferrari F2005) 1h 29m 43,181s
- 2 Rubens Barrichello** (Ferrari F2005) +1,522s
- 3 Tiago Monteiro** (Jordan-Toyota EJ15) +1 vuelta
- 4 Narain Karthikeyan** (Jordan-Toyota EJ15) +1 vuelta
- 5 Christijan Albers** (Minardi-Cosworth PS05) +2 vueltas
- 6 Patrick Friesacher** (Minardi-Cosworth PS05) +2 vueltas

NO SALIDOS

Jarno Trulli (Toyota TF105), Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes MP4-20), Jenson Button (BAR-Honda 007), Giancarlo Fisichella (Renault R25), Fernando Alonso (Renault R25), Takuma Sato (BAR-Honda 007), Mark Webber (Williams-BMW FW27), Felipe Massa (Sauber-Petronas C24), Juan Pablo Montoya (McLaren-Mercedes MP4-20), Jacques Villeneuve (Sauber-Petronas C24), Ricardo Zonta (Toyota TF105), Christian Klien (Red Bull-Cosworth RB1), Nick Heidfeld (Williams-BMW FW27), David Coulthard (Red Bull-Cosworth RB1)

PARRILLA DE SALIDA

- 1 Trulli 1m 10,652s
- 2 Räikkönen 1m 10,694s
- 3 Button 1m 11,277s
- 4 Fisichella 1m 11,290s
- 5 Schumacher 1m 11,369s
- 6 Alonso 1m 11,380s
- 7 Barrichello 1m 11,431s
- 8 Sato 1m 11,497s
- 9 Webber 1m 11,527s
- 10 Massa 1m 11,555s
- 11 Montoya 1m 11,681s
- 12 Villeneuve 1m 11,691s
- 13 Zonta 1m 11,754s
- 14 Klien 1m 12,132s
- 15 Heidfeld 1m 12,430s
- 16 Coulthard 1m 12,682s
- 17 Monteiro 1m 13,462s
- 18 Albers 1m 13,632s
- 19 Karthikeyan 1m 13,776s
- 20 Friesacher 1m 14,494s

Pistas

PARADE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA

POR STEVE COOPER





parade

Tiburón Alonso

Rebuscando en el archivo hemos topado con esta excepcional vista de las branquias de ventilación del Renault R25. Las 'inventó' Ferrari en 2003, y a Renault le están yendo de fábula.

Circuito Sepang, Malasia

Hora/fecha 11.27, domingo 20 de marzo

Fotógrafo Steven Tee/LAT

Equipo Canon EOS 1Ds MkII, objetivo 135 mm con convertidor 1,4x, 1/100 a F4

Parade

Francia fue azul

Una lección magistral del chico que va a ser rey. En medio de un mar azul, Fernando Alonso sale disparado de su segundo pit stop en Magny-Cours y hacia su quinta victoria de un gran año.

Circuito Magny-Cours, Francia

Hora/fecha 14.56, domingo 3 de julio

Fotógrafo Darren Heath

Equipo Canon EOS 1V, objetivo 90 mm, película Fuji Velvia, 1/30 a F25

 **MICHELIN**

ALONSO



F1+AS

PARADE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA





parade

Reflexiona, que algo queda

Michael acabó tercero en Francia, superado por los dos más jóvenes e impresionantes aspirantes a su trono, Kimi y Fernando. ¿Hora de meditar sobre una buena carrera deportiva, tal vez?

Circuito Magny-Cours, Francia

Hora/fecha 21.55, viernes 1 de julio

Fotógrafo Steve Etherington

Equipo Canon EOS 1Ds MkII, objetivo 500 mm, 1/800 a F5,6

parade

Las apariencias engañan

Webber parecía volar en su vuelta lanzada en Silverstone; por un momento, mientras sujetaba el coche en Becketts y por Abbey (foto), uno casi creyó que el FW27 estaba a la altura. Ay, pues no.

Circuito Silverstone, Gran Bretaña

Hora/fecha 13.21, sábado 9 de julio

Fotógrafo Darren Heath

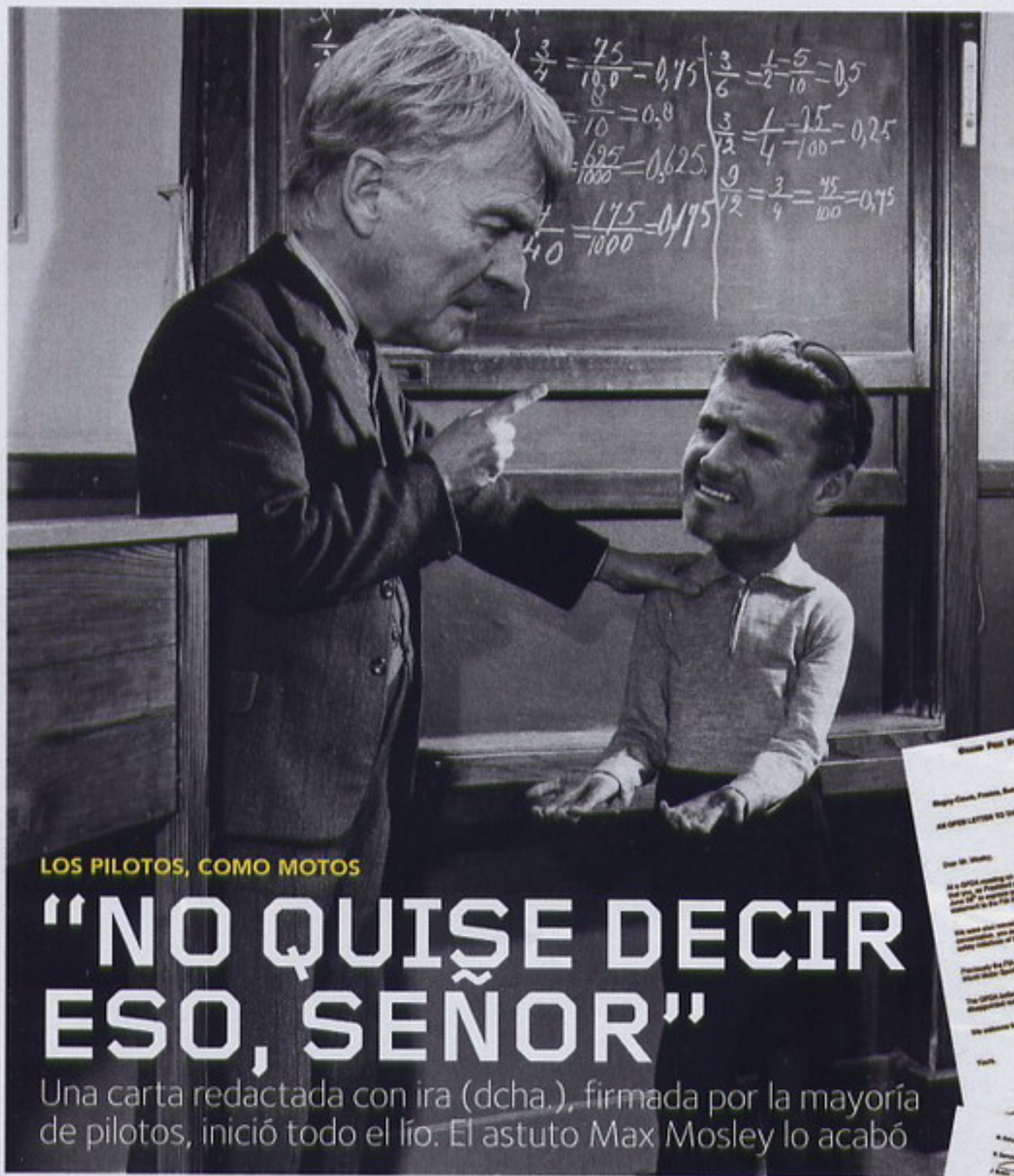
Equipo Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F5,6







Reunión a instancias de Michelin
Ron Dennis (en representación de los seis 'rebeldes') y Christian Horner (por Red Bull) se reunieron con Mosley el 14 de julio por el Indycar. Continuará.



LOS PILOTOS, COMO MOTOS

"NO QUISE DECIR ESO, SEÑOR"

Una carta redactada con ira (dcha.), firmada por la mayoría de pilotos, inició todo el lío. El astuto Max Mosley lo acabó

El 5 de julio, David Coulthard invitó a un grupo de periodistas al Bluebird Restaurant londinense, suponíamos que para aclararnos la verdad de la mordaz llamada telefónica que recibió la semana anterior del presidente de la FIA, Max Mosley. Pues suponíamos mal, como veremos más adelante.

El 29 de junio, 19 pilotos actuales de F1 firmaron una declaración distribuida a la prensa y colgada de inmediato en la mayoría de webs de F1. Dicha nota contenía críticas veladas del manejo de la FIA de la crisis del Indycar. La firma

que encabezada la lista era la de Coulthard, uno de los cuatro directivos de la Grand Prix Drivers' Association (junto con Mark Webber, Jarno Trulli y Michael Schumacher).

Dando seguramente por sentado que Coulthard era el

"Supuestamente, Max le dijo a DC sin dejar lugar a dudas lo que pensaba de él"

cabecilla, Mosley lo llamó la semana del GP de Francia, y supuestamente le dijo sin dejar lugar a dudas lo que pensaba de él. Furioso, DC se lo explicó a sus compañeros en una reunión de la GPDA celebrada en el paddock de Magny-Cours el 2 de julio.

Dicha reunión se acaloró mucho, según un piloto presente. "Pronto quedó claro que Michael [Schumacher] se había quedado más solo que la

una", nos dijo nuestra fuente, "y que el resto de pilotos quería redactar y firmar otro documento que expresara nuestra inquietud por la forma de llevar los temas de seguridad de la FIA y también la falta de confianza en Michael como directivo de la GPDA".

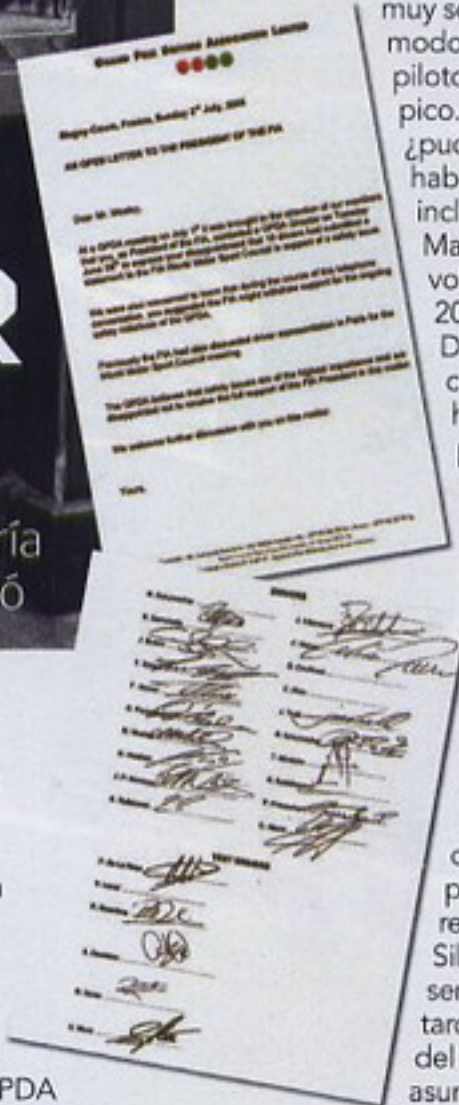
Esa misma tarde, antes de que dicho documento fuera firmado, la web autosport-atlas.com, hermana de F1 Racing, se enteró de ello y reveló la historia.

F1 Racing sospecha que, alertado por sus siempre atentos ayudantes de un hecho muy perjudicial en potencia, y en un momento en que lo último que necesitaba era más mala publicidad, Mosley no vaciló en llamar a varios patronos y jefes de equipo sobre los que tiene influencias (entre ellos tal vez el dueño de Red Bull, Dietrich Mateschitz, a quien Mosley acompaña a menudo a esquiar a los Alpes). La petición habría sido

muy sencilla: halla un modo de que tus pilotos cierren el pico. Por ejemplo, ¿podiera Mosley haber insinuado incluso a Mateschitz que el volante para 2006 del que DC andaba a la caza desde hacía tiempo, podía hacerse depender de que desistiera de tan sediciosa actividad de ahí en adelante? Pero es pura especulación, claro está.

En fin, DC condujo la petición de una reunión en Silverstone una semana más tarde para hablar del urgente asunto de la seguridad en los

tests. Sin embargo, una vez que Mosley se hubo enterado de los comentarios negativos de Coulthard, rápidamente vio una oportunidad para eludir la discusión. Fue una jugada





Ferrari consulta con el espejo

Ferrari lo intenta todo en su búsqueda de la velocidad. ¿Reparaste en el pirulí con espejo usado últimamente en los pit stops? Permite al piloto arrancar en cuanto sacan la manguera.



David Richards: El Calculador

David Richards volvió al paddock de la F1 por primera vez desde su marcha de BAR al final del año pasado. Su mensaje fue claro: "Para mí, la F1 es un asunto pendiente; volveré".

SIGUEN LOS DOLORES DE PARTO DE RED BULL

Encontrar un equipo que cuaje no es fácil, pero a Red Bull le cuesta lo suyo...

La prolongada permanencia de Coulthard en Red Bull Racing mantendrá la estabilidad, pero en otras esferas ha habido cambios a medida que el 'nuevo' equipo iba tomando forma.

Gerry Hughes, que asumió el papel de ingeniero jefe de pista que fuera del reputado Mark Gillan en Jaguar Racing, ha pasado a tareas de I+D. Gillan dejó el equipo después de los GP de Australia y Malasia de este año (en los que los dos Red Bull puntuaron).

Desde Sepang, Hughes no ha impresionado al jefe de equipo Christian Horner, que

ahora ha reclutado a Paul Monaghan, el último de una larga lista de hombres que ha saltado del barco que se hunde que es Jordan Grand Prix.

Dicen que Horner y el

director técnico de RBR Günther Steiner chocaron por el tema Hughes, y que el puesto de Steiner podría peligrar. Pero Horner ha dicho a F1 Racing que no es así.



DC ha tenido un buen 2005 hasta ahora, y su nuevo contrato tendría que ayudar a la continuidad del equipo.

crucial, que permitía al presi de la FIA evitar la cólera pública de los pilotos y salvar la cara en un año de elecciones.

Escribió a DC para cancelar la reunión, añadiendo: "Por desgracia, usted ha utilizado esta reunión como motivo para airear sus opiniones personales sobre los reglamentos actuales".

La rápida respuesta de Mosley a lo que empezaba a parecer un poco una rebelión de los pilotos fue decisiva. Al actuar con tanta prontitud, silenció al enfadado Coulthard, y atajó la perspectiva

de una revuelta generalizada de los pilotos.

No obstante, Max ha invitado a los pilotos a una reunión en Cannes el 1 de agosto para hablar de la seguridad en los tests, y el delegado médico de la FIA, Gary Hartstein, ha preparado recomendaciones detalladas. En Cannes también se discutirá el reglamento propuesto para 2008, y cualquier otro asunto. Pero, si menos del 50% de los pilotos no confirma su asistencia antes del 15 de julio, se cancelará la reunión.

Entonces... ¿qué pasó en el Bluebird el 5 de julio, unos días después de que Mosley y Mateschitz pudieran haber hablado por teléfono? En efecto, junto a la jefa de comunicación de Red Bull Racing, Sophia Claughton-Wallin, un optimista Coulthard anunció su contrato para correr en RBR en 2006.

Sobre la FIA, o la GPDA, o los documentos firmados por pilotos airados, todo cuanto estaba dispuesto a decir era... más o menos nada en absoluto.

...véase Caballeros, apaguen sus motores **página 6** ➔

¿Podría Lord March, artífice de Goodwood, enfrentarse a Mosley?

Una reunión en Múnich el 6 de julio entre jefes de equipos críticos con el modo en que la FIA dirige la F1, podrá no haber logrado mucho públicamente, pero tal vez haya bastado para identificar un candidato que se enfrente al presidente de la FIA Max Mosley en las elecciones del próximo mes de octubre.

Con tanto en juego, dar con el hombre idóneo es vital. Aunque en el pasado F1 Racing ha informado del aparente interés de Paul Stoddart, Jackie Stewart e incluso David Richards, también hemos visto que ninguno de ellos podría reunir suficiente apoyo.

Lo que hace falta es un personaje independiente con buenos contactos en el automovilismo y suficientes recursos privados para asumir un puesto tan exigente y no remunerado.



Los rumores de Múnich insinúan que podría ser Lord March (izda.).

Aristócrata británico, muy inteligente, respetado y querido por la comunidad automovilística, y también empresario de mucho éxito que ha conseguido transformar su circuito de

Goodwood en una marca automovilística respetada en el mundo entero, está pero que muy bien situado para enfrentarse a Mosley.

Pero será difícil. En los últimos seis meses, Mosley ha convertido la FIA en su propia fortaleza, reforzando su posición al reescribir la constitución para dificultar la oposición a su puesto.

Aun así, si March le plantara cara, Mosley prestaría atención. ¿Querría March el puesto? Bueno, Goodwood depende del apoyo de los equipos de F1; no querrá que dicho apoyo desaparezca, ¿no?

¿20 GP EN 2006?

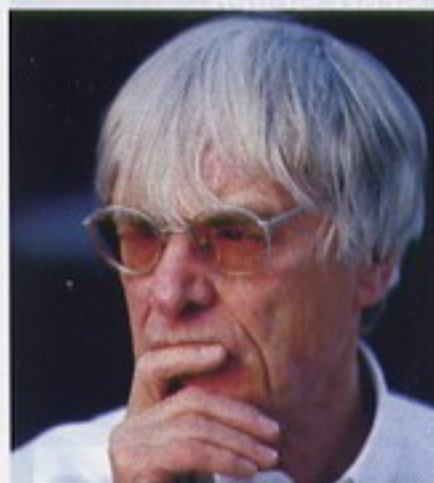
Reserva las siguientes 20 fechas (sí, 20) en tu agenda de 2006. Eso sí, ten en cuenta que todas las carreras asignadas a las mismas son estimaciones. Nótese también que, pese al anuncio por parte de la FIA del calendario de F1 más largo de la historia, Bernie Ecclestone dijo en Francia que 20 carreras eran imposibles.

"No serán 20, se lo aseguro", dijo Ecclestone. "Pero 19, 18, 17; ¿quién sabe?".

Sin duda, querrá tantas como sea posible, pero por encima de las 17 estipuladas en el Pacto de la Concordia supondrán pagos adicionales a los equipos, como Francia e Inglaterra este año.

Las 20 fechas podrían dar cabida a México, aunque entonces tendría que saltar una prueba actual. Pero hablar de México aún parece prematuro.

12 Marzo	Bahrein
19 Marzo	Malasia
02 Abril	Australia
16 Abril	San Marino
30 Abril	España
14 Mayo	Francia
28 Mayo	Mónaco
04 Junio	Europa
18 Junio	Canadá
25 Junio	EE UU
02 Julio	México(?)
16 Julio	Gran Bretaña
30 Julio	Alemania
06 Agosto	Hungría
27 Agosto	Turquía
10 Septiembre	Italia
17 Septiembre	Bélgica
01 Octubre	Brasil
15 Octubre	Japón
22 Octubre	China



¿20 GP, Bernie? Ni hablar, pero el toma y daca aún ha de empezar.

¿Últimos coletazos de Michelin?
Parece que la intención de la FIA es una sola marca de neumáticos en F1 ya en 2005. Bridgestone está hablando con varios equipos, y la crisis de Indy podría precipitar la marcha de Michelin de la F1.

McLAREN CONTRA RENAULT

O EL ROMBO O LA ESTRELLA

Räikkönen y Alonso son los claros favoritos de 2005. Pero ¿quién tiene el mejor equipo?

Hace tiempo que está claro que el título de 2005 es una batalla entre dos pilotos. Pero aunque Fernando Alonso y Kimi Räikkönen parecen totalmente igualados, ambos capaces de resistir y aplicar presión a voluntad, sus respectivos equipos constituyen una variable decisiva. Y es en este aspecto que Alonso tiene las de ganar, a juzgar por el pleno de caras sonrientes que Fernando consigue en nuestro análisis y las caras largas que muestra Kimi en varios apartados...

McLaren



Finn-tastic

Chasis

Los técnicos de McLaren dicen que el MP4-20 es el mejor chasis que han construido jamás. Su delicada suspensión delantera resultó difícil de domar al principio, pero ya en Europa mejoró. Aerodinámica poderosa y buen agarre mecánico.



Finn-ished

Motor

Al V10 de McLaren, evolución del de 2004, aún le falta la potencia bruta de los motores japoneses, pero está casi a la altura del Renault. Pero carece de la fiabilidad del V10 francés.



Finn-tastic

Filosofía del equipo

Después de seis años estériles, McLaren quiere vencer a Ferrari a toda costa y ganar el título. La desventaja de puntos respecto a Alonso ha dado lugar a un planteamiento inflexible. Dennis está convencido de que Kimi es el hombre apropiado.



Finn-ished

'Predecesores'

Al MP4-17D, el malogrado MP4-18A y el MP4-19 faltaba pulirlos un poco. Al equipo le costó trabajo casar chasis y motores, pero el 19B mostró por fin que podían hacerlo. Todavía no van a toda máquina, y las palizas que reciben de Renault les duelen.



Finn-ished

Compañero

A pesar de su fama de 'difícil', Montoya parece ser un jugador de equipo y debería ayudar en cuanto quede descartado del título. Pero a McLaren le gusta dejar que sus pilotos compitan y la victoria de JPM en Silverstone ha reavivado sus ambiciones...



Finn-ished

CONCLUSIÓN

Si Kimi pierde el título, podrá consolarse pensando que no fue por su culpa. El reto de McLaren sigue siendo precario, y la perspectiva de tener que recuperar no es lo suyo. Sólo dos coches restando buenos puntos a Alonso traerán el título a Kimi.

Renault



Alon-so-good

Chasis

El R25 está mejor equilibrado que el R24. Reacciona de fábula a los cambios de reglajes y su tracción es bestial, así que es un coche complicado de adelantar. Inspira confianza a una vuelta y su aerodinámica es excelente. La fiabilidad ha mejorado mucho.



Alon-so-good

Motor

El jefe motorista Rob White apartó por fin el motor de 'V' ancha que penalizaba a Renault en caballos. El RS25 actual tiene garra y es fiable: sólo una rotura de motor hasta ahora este año.



Alon-so-good

Filosofía del equipo

Alonso y el equipo comparten la misma dirección (Flavio Briatore), de modo que son uno en mente y espíritu. La campaña actual gira alrededor de sus necesidades. Y aún es pronto en la carrera de Alonso para que el dinero sea un escollo.



Alon-so-good

'Predecesores'

Bajo el disfraz actual (en 2002 Renault 'sustituyó' a Benetton), el equipo nunca ha luchado por el título: Alonso fue cuarto en 2004 con menos de un tercio de los puntos de Schumi. Pero un núcleo directivo probado debería seguir teniendo lo que hace falta.



Alon-so-good

Compañero

Alonso no tiene que preocuparse de que Fisi le robe puntos: desde Australia, Giancarlo ha acabado por detrás de él en todas las carreras y sólo le ha precedido en parrilla en Indy. Además, la suerte sonríe a Alonso siempre que Fisi se acerca.



Alon-so-good

CONCLUSIÓN

Una meta abierta para Renault: ganar o perder está en su mano. Hasta ahora no ha dado señales de desmoronarse bajo presión, aunque Canadá (error de Alonso, avería de Fisico) fue un aviso. Su recuperación desde entonces denota una actitud ganadora.

CAUGHT ON YOUR CAMERA
¿Te topaste con un famoso de F1? ¡Queremos verlo!

COMIDA RÁPIDA



Scott Speed

EE UU saborea la F1

Foto: Paul W. Sparrow

Todavía no corta el bacalao en F1, pero Scott marcó el octavo mejor tiempo en los libres de Indy (ver pág. 52).

¿Quieres ver publicada tu foto? Envíala por e-mail a caughtonyourcamera@haynet.com y escogeremos una.

SIEMENS

...véanse artículos sobre Montoya y Fisichella, páginas 44 y 58 →

¿La salud de los pilotos en peligro?
Mika Salo ha descubierto que sus pulmones están contaminados con polvo de fibra de carbono de los frenos. La noticia se filtró después de Indy, ¿tal vez para minimizar el lío?

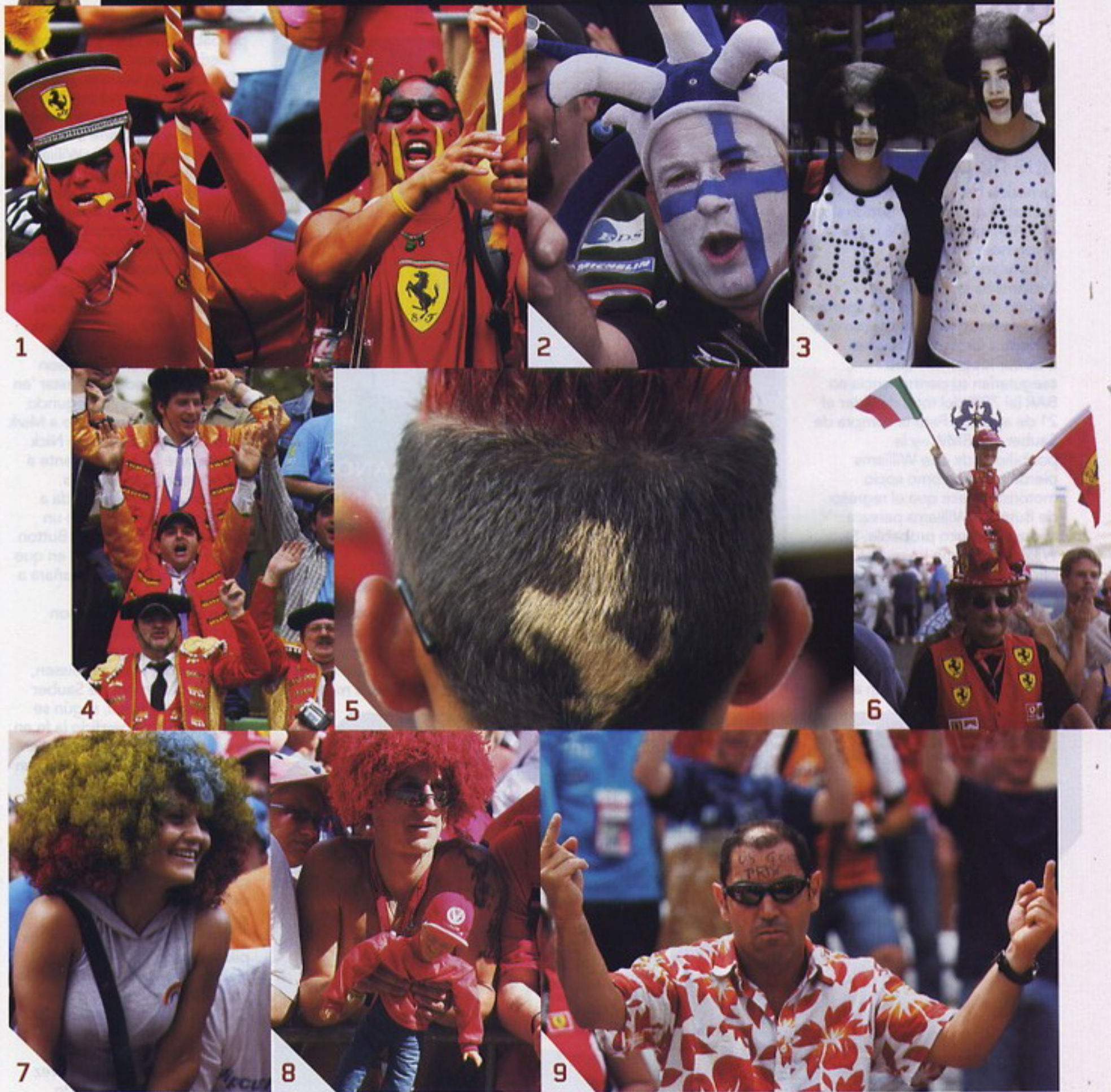


Siéntete Stewart con Scalextric
Tecnitoys acaba de presentar el modelo Vintage de Scalextric de este año: el Tyrrell 001 de 1971. Se trata de una preciosa serie limitada hecha con los moldes originales.



INSTANTÁNEA

¿QUE POR QUÉ EXISTE LA F1? PARA QUE ESTOS CHICOS SIGAN LUCIENDO ASÍ DE BIEN



1 Indy 2005 Vaya clase; no se puede discutir con un fanatismo así **2 Melbourne 2004** A este saltimbanqui escocés se le ha subido la sangre a la cabeza en las antípodas **3 Indy 2005** No, chicos, JB es todo un hombre **4 Imola 2005** ¡Olé! Sí señor, Fernando va a salir a hombros **5 Hockenheim 2003** La idea es buena, pero lo amarillo es el escudo, no el caballo **6 Nürburgring 2005** Espíritu voluntarioso, pero pésimo gusto **7 Montmeló 2005** La reina del mambo **8 Nürburgring 2005** Déjalo respirar, colega **9 Indy 2005** Sí, sí, no digas más; tienes razón

...véase encuesta FIA/AMD/F1 Racing, página 66 ➔

CHARLES COATES/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; CHRISTOPHER LEE/GETTY IMAGES; PHOTOXPB.CC; XPB.CC; ROGER BRAVO



La casa del retiro de Schumacher
Schumi se está construyendo una mansión de 30 millones de dólares en Suiza, que estará acabada en 2007. Tendrá piscina, cine y un garaje subterráneo para 25 coches.

FRANK DESPERADO

¡MI 'BUTTON' POR UN MOTOR!

Tal vez Honda pueda dividirse entre dos equipos, pero Jenson Button desde luego que no puede.

La noticia de que ahora es probable que Jenson Button siga en BAR-Honda en 2006 no va a sorprender a nadie.

La relación de Button con Williams ha sido un asunto repleto de altibajos. Hace apenas unas carreras, parecía seguro que volvería a Grove al no poder alcanzar los puntos que asegurarían su permanencia en BAR (el 75% del total del líder el 21 de agosto). Pero la compra de Sauber por BMW –y la posibilidad de que Williams pierda a BMW como socio motorista– hace que el regreso de Button a Williams parezca ahora muy poco probable. Si Williams no tiene un motor oficial, Button es libre de buscar en otra parte.

Es más, las opciones de Frank son limitadas –un acuerdo con Hyundai (véase el número anterior) es incierto; los sponsors de Williams no consideran a



¿Me quedo el motor o el piloto? Frank tal vez tenga que dejar volar a JB.

Cosworth 'de primera clase'; y Toyota ya suministrará a Midland en 2006. Eso nos deja a Honda, el motor actual de Button.

Durante las conversaciones de

Frank con Honda, quizá el motorista le dejara claro que tiene dos opciones para 2006: o Button o Honda, pero no los dos. Por tanto, parece más

probable que opte por el motor.

Sería la mejor solución para todos: Button sigue en un equipo con mejores perspectivas para 2006; BAR-Honda conserva a su ídolo y mantiene a los sponsors contentos; y Williams cierra un trato con uno de los mejores motoristas del paddock.

El jefe de BAR-Honda Nick Fry cree que los contratos de Honda y Jenson no han sido vinculados de ningún modo. Pero, claro está, es lógico que lo diga, ¿no?

En esta reorganización, no sería de extrañar que Takuma Sato (el japonés favorito de Honda) o Anthony Davidson (con quien Honda cree estar 'en deuda') recibieran el segundo volante en Williams junto a Mark Webber (pues el alemán Nick Heidfeld se irá seguramente a Sauber con BMW). Dicha solución ayudaría a Honda a quedar bien asegurando un compañero creíble para Button (en 1987, Honda insistió en que Satoru Nakajima acompañara a Ayrton Senna en Lotus).

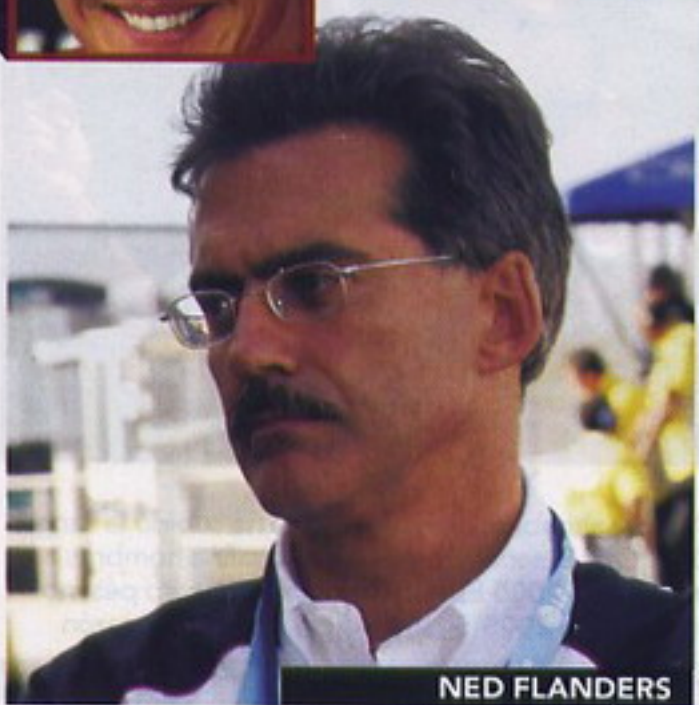
Para BMW, las cosas son mucho más sencillas. Su ambicioso director de competición, Mario Theissen, impulsó la compra de Sauber después de afirmar, según se dice, que había perdido la fe en la capacidad técnica de Williams después de seis temporadas en gran parte improductivas. Sin embargo, la marca de Múnich hizo su oferta de 95 millones de dólares por una participación mayoritaria en Sauber sólo después de que Williams declinara una oferta para vender su equipo.

Y todavía no están claros los pilotos del próximo año. Heidfeld ha de ser considerado un favorito, pero está por ver si BMW cumplirá el contrato de Villeneuve con Sauber en 2006.

El consenso general en el paddock es que BMW tal vez haya abarcado demasiado. "Mira cuánto le ha costado a Toyota ser un equipo medio respetable", dijo un jefe de equipo rival. "Cuesta creer que BMW se figure en serio que le costará menos de tres años llegar a aspirar a algo".

PARECIDO RAZONABLE

Ese entusiasmo ingenuo por proyectos imposibles; esa efusiva certeza de que al final todo saldrá bien; ese ridículo mostacho. Sí, Ned es su mayor admirador



NED FLANDERS



MARIO THEISSEN



Cuatro seguidas para De la Rosa
El pinzamiento de un nervio en un test en Jerez hizo que Wurz no pudiera pilotar en tercer McLaren en Francia e Inglaterra, donde Pedro de la Rosa volvió a ser el más veloz el viernes.



No habrá canto del cisne del V10
El dueño de Indy Tony George ha dicho no al ofrecimiento de los siete equipos Michelin de disputar allí una prueba no puntuable a final de año. Hasta podrían haber corrido testers...

GRAN PREMIO OLÍMPICO



Button cree que el triatlón olímpico podría usar el circuito de Hyde Park.

EL GP DE LONDRES, A REBUFO DE LOS JUEGOS

El jefe de la F1 Bernie Ecclestone afirma que sus planes de organizar un gran premio puntuable en Londres no van a descarrilar por los recientes ataques terroristas que golpearon la ciudad.

"No cambia nada", dijo a F1 Racing. "Lo uno no tiene nada que ver con lo otro".

La idea de un GP de Londres se sugirió por primera vez en julio del año pasado, tras el éxito del desfile de bólidos de F1 por Regent Street la semana antes del GP británico. El alcalde de Londres, Ken Livingstone, ya ha apoyado el plan y confía en que la ciudad puede ofrecer la infraestructura para un evento tan enorme.

Tras los ataques, el ambiente en la capital contrastaba con el júbilo del día anterior, cuando la ciudad supo que organizaría los Juegos Olímpicos de 2012. Ecclestone apoyó de forma significativa a la candidatura, esforzándose por convencer a figuras

del deporte mundial de la idoneidad de la ciudad para los Juegos. Y una carrera de F1 en Londres cimentaría sin duda la reputación de la ciudad como sede deportiva de primer orden.

Jenson Button dijo: "Demostraría que podemos organizar un evento tan enorme.

'El alcalde de Londres confía en que la ciudad podría organizar un GP de F1'

Hyde Park sería perfecto, y el circuito podría ser usado luego para albergar el triatlón olímpico".

Los ataques terroristas, perpetrados el jueves antes del GP británico, no consiguieron afectar a los preparativos de la prueba en Silverstone. Aumentó la presencia policial y se observó un minuto de silencio antes de la salida, en recuerdo de las víctimas.

Muchos observadores creen que la adjudicación de los Juegos de 2012 ha hecho más para aumentar las posibilidades de un GP de Londres que el terrorismo por socavarlas.

¿Podría un GP de Londres sumarse al optimismo personificado por Kelly Holmes?

ASÍ ÉRAMOS

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

P.1 ¿Cuál fue el mayor avance tecnológico que presenció?
P.2 ¿Cuál fue el error más estúpido que cometió?

Stirling Moss Nació 1929 GP disp. 66 (1951-61)
Años 50 Victorias 16 Títulos 0



R.1 Evidentemente, los frenos de disco. Estuve muy involucrado en su desarrollo cuando corrí en Jaguar.

R.2 Pilotar un Lotus fue lo más estúpido. No era tan fácil de manejar como el Cooper, y sí muy propenso a romperse.

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



R.1 La aerodinámica; cambió muchísimo a lo largo de mi carrera.

R.2 En Mónaco en 1970, perdí el control en frenada en la última vuelta. Tratando de mantener a raya a Rindt, doblé a Courage, golpeé el rall y perdí el GP...

Niki Lauda Nació 1949 GP 171 (1971-79, 82-85)
Años 70 Victorias 25 Títulos 3 (1975/77/84)



R.1 El chasis composite de fibra de carbono fue un gran avance de seguridad.

R.2 Estrellarme en los entrenamientos del GP de Italia 75. La cagué, pero nadie podía aceptar que Niki 'el ordenador' pudiera cometer un error.

Keke Rosberg Nació 1948 GP disp. 114 (1978-86)
Años 80 Victorias 5 Títulos 1 (1982)



R.1 Como dice Niki, el monocasco de fibra de carbono, sin duda.

R.2 Estrellar un Fittipaldi nuevo en Snetterton en su primera vuelta. Enfilé bruscamente el pit lane a toda pastilla, olvidando que era una curva de 90°...

Damon Hill Nació 1960 GP disp. 115 (1992-99)
Años 90 Victorias 22 Títulos 1 (1996)



R.1 La tecnología de la informática, sobre todo con respecto a la suspensión semiactiva y la gestión del motor.

R.2 Hummm, pensar que podría ser otra persona...



Jacques rebaja su cachet en Sauber
JV aceptó dos millones para entrar en Sauber en 2005. En 2002 ganaba 19 millones en BAR, unos ingresos que sacaban de quicio al patrón David Richards. JV también tenía acciones.

F1 DOSSIER

RICHALIST

SUELDOS DE LOS PILOTOS

¿QUIÉN GANA QUÉ?

Un viejo refrán de las carreras dice que a los pilotos sólo les interesan tres cosas: carreras, mujeres y dinero, tradicionalmente en ese orden.

Pero no siempre. Viejos sabios de las carreras dicen que el mejor modo de clasificar las distintas filosofías vitales de los pilotos es determinar en qué orden priorizan dichos intereses. James Hunt era de los de mujeres-carreras-dinero. En cambio, para Nigel Mansell el orden era carreras-dinero-mujeres. ¿Eddie Irvine? Dinero-mujeres-carreras, sin duda.

De hecho, durante los años 70, 80 y 90, la creciente conciencia de los pilotos de su valor comercial disparó los salarios. Aun así, no todos ellos se están haciendo de oro, y las variaciones nunca han sido tan

grandes como en la actualidad.

Huelga decir que ningún equipo o piloto ha colaborado con cuánto sigue. Las cifras citadas se han desentrañado tras exhaustivas investigaciones y muchas charlas discretas con los más fiables 'gargantas profundas' de F1 Racing. Sin embargo, puede que algunas cifras no den en el clavo. Cuando se aborda un tema tan celosamente reservado como éste, es inevitable pecar por exceso o por defecto alguna que otra vez. De modo que si eres un piloto de F1 y lees esto, y estás tentado de quejarte de que

no hemos acertado con tu sueldo, simplemente envía un e-mail a f1racing@nuevosprismas.com, citando la cifra correcta. Estaremos encantados de publicar la cantidad corregida en el próximo número.

Los superganadores (más de 10 millones de dólares)

En cabeza, cómo no, está **Michael Schumacher**, que desde 1996 cobra 35 millones de dólares al año de Ferrari (o quizá de Philip Morris, ya que la contabilidad de la Scuderia es muy difícil de descifrar). Además, según se dice Schumi gana otros 35 millones al año por sponsors personales, promociones y merchandising. En resumen, unos 70 millones al año.

El siguiente es su hermano **Ralf**, que cobra nada menos que 25 millones de dólares al año de Toyota. Ralf ganó 18 millones en su último año en Williams, y lleva mucho tiempo ganando un buen pellizco. Aun así, el manager de los Schumacher, Willi Weber, jugó de maravilla para convencer al presidente de Toyota Racing, John Howett, de qué rascara tantísimo los cavernosos bolsillos del gigante japonés, porque ningún otro equipo estaba especialmente interesado en Ralf; de hecho, seguramente habría firmado por la mitad de esa cifra.

Pero la junta de Toyota quería ese apellido, y estaba dispuesta a pagar lo que hiciera falta.

Luego viene **Kimi Räikkönen**, con 22 millones de dólares. Además, cobra un millón extra por cada victoria (con un límite de dos millones, que por tanto ya se aseguró en Mónaco) y otro millón si gana el título de pilotos.

Juan Pablo Montoya sigue el mismo sistema de primas, pero su sueldo 'base' es inferior, con 15 millones de dólares. Si hubiera empezado la temporada de manera menos decepcionante, y la estrella de Kimi no hubiera brillado tan alto, seguro que ahora JPM se estaría quejando a lo grande de dicha disparidad, como hizo en Williams, de 2001 a 2004, cuando formaba pareja con el tan bien remunerado Schumi jr.

Completan el sexteto de élite **Jarno Trulli** y **Rubens Barrichello**, ambos con 10 millones.

Casi ricos (5-10 millones)

Los dos pilotos de Renault ganan nueve millones de dólares cada uno. No obstante, **Giancarlo Fisichella** seguramente se embolsa una mayor parte de sus nueve kilos que **Fernando Alonso**, que está representado por el jefe de Renault Flavio Briatore. Salvo Willi Weber y, cómo no, Bernie Ecclestone, no hay nadie en F1 más astuto con el



Ser piloto de F1 es un trabajo duro: Fisi y su compañera Luna absorben los rayos de sol que sólo el dinero puede comprar (arriba); DC (izda.) tiene su propio hotel en Mónaco; Schumi (abajo) juega con su baratita Harley.





El campeón yanqui gana pasta gansa

El as de la Nascar Jeff Gordon sumaba unas ganancias de 52,3 millones en su carrera al final de 2003. Duplica con creces su sueldo anual de 8 millones con numerosos sponsors personales.



Y el deportista mejor pagado es...

Tiger Woods ganó 80,3 millones en 2004, un poquitín más que Michael, el segundo mejor pagado, que se embolsó apenas 80 millones (más de la mitad de promociones personales).

dinero que Briatore, y cabe suponer que el porcentaje que les saca a sus pilotos (Alonso y Mark Webber) es sustancial. Por otro lado, Alonso está al alza, mientras que Fisí nunca volverá a ganar tanto.

Jenson Button cobra ocho millones. Pero ¿qué pasará ahora con él? Aunque Williams tenga una opción sobre sus servicios, ante las dudas respecto a su motor en 2006, ahora parece probable que Jenson siga en BAR-Honda (véase página 24).

Clase media (1-5 millones)

Mark Webber está en los cuatro millones de dólares, bastante más que la ganga de **Nick Heidfeld**, que se las arregla con sólo un millón. Los siguientes son el as de Sauber **Felipe Massa** y el tercer piloto de McLaren, **Alex Wurz**, los dos con 2,5 millones. Sauber siempre ha pagado bien —Damon Hill dice que la mayor oferta que tuvo jamás vino del modesto equipo suizo—, pero el hecho de que el manager de Massa sea Jean Todt (a través de su hijo, Nicolás), cuyos motores Ferrari monta Sauber desde 1997, pudo envalentonar al joven Felipe a la hora de fijar su precio. Asimismo, Wurz ya ganaba su

buen dinero —creemos que más de 2,5 millones— cuando McLaren se lo pidió a Benetton a finales de 2000. En cambio, el otro probador del equipo, **Pedro de la Rosa**, sólo gana medio millón.

Takuma Sato está en dos millones, pero hasta este año ganaba menos de un millón.

Completando la 'clase media' están dos veteranos, **Jacques Villeneuve** y **David Coulthard**, que entre los dos han ganado 24 grandes premios y que han disfrutado

RELACIÓN CALIDAD-PRECIO EN F1

¿Cuánto les han costado los puntos de este año a los equipos, piloto a piloto? Una verdadera revelación

Piloto	Puntos*	Sueldo estimado	Coste**
1 Friesacher	3	100.000	33.333
2 Heidfeld	25	1.000.000	40.000
3 Monteiro	6	250.000	41.667
4 Karthikeyan	5	250.000	50.000
5 Albers	4	250.000	62.500
6 Klien	4	350.000	87.500
7 Coulthard	17	1.500.000	88.235
8 De la Rosa	4	500.000	125.000
9 Alonso	69	9.000.000	130.435
10 Webber	22	4.000.000	181.818
11 Trulli	31	10.000.000	322.581
12 Villeneuve	6	2.000.000	333.333
13 Barrichello	29	10.000.000	344.828
14 Massa	7	2.500.000	357.143
15 Liuzzi	1	350.000	350.000
16 Wurz	6	2.500.000	416.667
17 Fisichella	20	9.000.000	450.000
18 Räikkönen	45	22.000.000	488.889
19 M Schumacher	40	35.000.000	875.000
20 Montoya	16	15.000.000	937.500
21 R Schumacher	22	25.000.000	1.140.000
22 Button	5	8.000.000	1.600.000
23 Davidson	0	250.000	-
24 Sato	0	2.000.000	-

* Puntos hasta el GP de Francia inclusive

** Coste se refiere al coste estimado de cada punto en dólares americanos. Todos los sueldos son cálculos de F1 Racing y no incluyen primas, sponsors personales, promociones y merchandising

Sólo se incluyen pilotos que hayan participado en un GP en 2005

salarios mucho mayores en el pasado.

Pero, para alargar su carrera en F1, los dos aceptaron sueldos 'base' relativamente bajos (dos millones para JV; 1,5 para DC), combinados con primas generosas (según dicen, 50.000 dólares por punto).

¿Se vendieron demasiado baratos? Depende de cómo se mire. Pero si se compara su total de puntos hasta Silverstone (DC: 17; JV: 6), lo cierto es que

el escocés ha optimizado sus ingresos de forma mucho más eficaz que el canadiense...

Asalariados (100.000-500.000 dólares)

Como hemos dicho, **De la Rosa** gana medio millón. **Christian Klien** y **Tonio Liuzzi**, 350.000 dólares cada uno, mientras que **Anthony Davidson**, **Tiago Monteiro**, **Christijan Albers** y **Narain Karthikeyan** están todos en 250.000 dólares. Pero, como Narain aporta siete millones de patrocinio de Tata a Jordan, y no tiene miedo de decirle lo que piensa al jefe de equipo Colin Kolles, seguramente no tardará en pedir un aumento.

Sin blanca

Minardi no le paga nada a **Patrick Friesacher**. Sus sponsors le ceden unos 100.000 dólares para gastos. Su sexto lugar en Indy le habrá valido unos miles más.

RALF SCHUMACHER COBRA NADA MENOS QUE 25 MILLONES DE TOYOTA

El poder de persuasión de Willi Weber, manager de los Schumacher, vuelve a obrar maravillas

DE COMPRAS

EL ANUARIO DE LA FORMULA 1 2004-2005



ANUARIO 2004 DE F1

Se ha demorado más de lo que nos prometieron, pero nunca es tarde si el anuario —en este caso— es bueno. Y lo es.

Lo es porque esta edición del *Anuario de la F1* editado por Jordi Camp vuelve a distinguirse por las firmas de un nutrido grupo de expertos. Entre ellos, Javier del Arco, que se descuelga con un monumental artículo histórico.

Los prólogos corren a cargo de Marc Gené y Alain Prost, las fotos son de Jean-François Galeron y la temporada 2004 queda detallada a gusto. Nunca es tarde.

Su precio es de 33 euros y está a la venta en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibriadelmotor.com



GORRA SCHUMI 2005

La misma que lleva el heptacampeón, y la más elegante de todas.

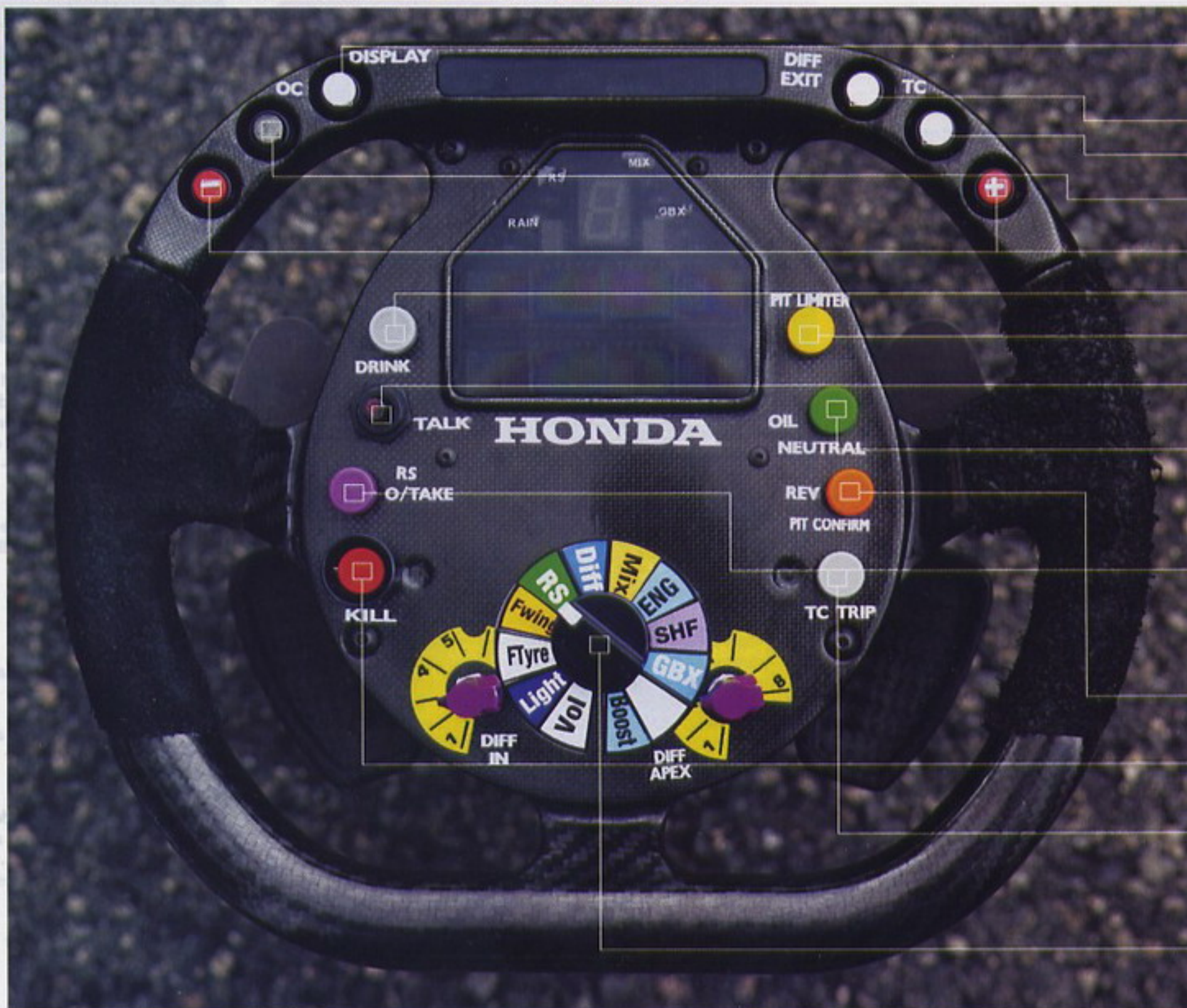
Cuesta 29 euros y se puede solicitar en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibriadelmotor.com



Michelin pide tests en Indianápolis
Para evitar que se repita el desastre de EE UU, Pierre Dupasquier recomienda tests previos en Indy para evaluar la tensión sobre las ruedas.

LA CIENCIA DE LA F1

POR STEVE MATCHETT



ASÍ ES EL CENTRO DE CONTROL

Más que un sencillo volante, se trata de un poderoso centro neurálgico de 80.000 dólares

Dentro del cockpit de un F1 actual ya no se encuentra el pintoresco cuadro de instrumentos montado en el mamparo, con el que contaban pilotos anteriores. Sus manos ocultaban muchos datos.

Ahora casi todo está en el volante mismo, repleto de

botones, levas, potenciómetros, indicadores, interruptores, lecturas digitales y diodos luminosos.

Fabricados dentro de la fábrica en fibra de carbono, con empuñaduras de silicona moldeadas según la mano del piloto, los volantes actuales son

elementos hechos a la medida; la parte superior sigue el perfil del cockpit, la inferior despeja las rodillas del piloto.

La plétora de controles electrónicos hace que las manos del piloto estén casi siempre de acá para allá, como si leyera braille, listas para efectuar el

siguiente ajuste. Como todas las demás facetas del pilotaje, dichas acciones han de salirle con naturalidad, de forma tan instintiva como frenar en el punto ideal, rozar el vértice, jugar con el subviraje a media curva y transformarlo en sobreviraje antes de dar gas.



Un coche nuevo muy veterano
A pesar del nombre, el Jordan EJ15B no es nuevo, sólo una puesta al día aerodinámica. El chasis es el del EJ14 de 2004. Tres nombres, un coche.



El BMW V8 de 2006 arranca por fin
El nuevo BMW V8 girará por primera vez este mes, pero en 2006 podrían seguir con un V10 limitado. "Ya veremos", dijo Mario Theissen (izda.)

CIFRAS F1

Datos estadísticos de postín

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

1	Renault	5,0
2	McLaren-Mercedes	6,5
3	Toyota	7,0
4	Williams-BMW	7,8
5	BAR-Honda	9,0
6	Ferrari	10,0
7	Sauber-Petronas	11,6
7	Red Bull-Cosworth	11,6
9	Jordan-Toyota	16,7
10	Minardi-Cosworth	17,8

Km acumulados en carrera por piloto (hasta Francia)

1	Tiago Monteiro	2.908
2	Rubens Barrichello	2.745
3	Jarno Trulli	2.667
4	Michael Schumacher	2.600
5	Fernando Alonso	2.570
6	Ralf Schumacher	2.561
7	David Coulthard	2.502
8	Felipe Massa	2.495
9	Kimi Räikkönen	2.443
10	Jacques Villeneuve	2.435

Neumáticos: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04*-03.07.05)

1	Michelin	316.833
2	Bridgestone	96.638

Estadística del mes

Desde que en 2001 empezara el duelo Bridgestone/Michelin, sólo en un 6,5% de GP una marca había copado todos los puntos. En 2005, dicho porcentaje ha subido al 30%.

Motores: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04*-03.07.05)

1	Toyota	75.704
2	Ferrari	62.287
3	Honda	57.792
4	Cosworth	49.828
5	BMW	48.241
6	Renault	47.766
7	Mercedes	46.282
8	Petronas	25.091

Tests: más km recorridos (22.11.04*-03.07.05)

Equipo Ferrari	52.173
Piloto Luca Badoer	17.777

*inicio tests 2005

con la colaboración de



Botón display: Permite al piloto alternar entre varios reglajes, incluidos RPM, velocidad del coche, reparto de frenada y porcentaje del acelerador.

Botón diff exit: O libera o bloquea el diferencial. Los reglajes se pueden ajustar con los botones + y -.

Botón TC: Coloca el control de tracción en el display.

Botón OC: Utilizado tanto en carrera como en tests. Función no revelada por BAR-Honda.

Botones + y -: Usados para mostrar aumentos y disminuciones de cartografías, que suelen ser ocho.

Drink: Bomba de bebida, suministra fluido al piloto.

Pit limiter: Activa el límite de velocidad en el pit lane. Sólo funciona en primera y segunda.

Talk: Para activar la radio del piloto.

Oil & neutral: Punto muerto. También lleva a cabo la rutina 'baño de aceite' en el box, haciendo girar el motor durante un período y a un régimen programados; un sensor en el depósito de aceite lee el nivel de aceite.

RS & o/take: Distintas cartografías de embrague para la salida. Lo más probable es que modifique la mordida del embrague según los niveles de agarre y el tiempo. El botón 'overtake' (adelantar) aumenta el régimen de giro quizá en 200 rpm. Antes de la carrera, Honda fija un límite de tiempo o número de usos para dicha función.

Rev & pit confirm: Engrana la marcha atrás sólo cuando el coche está en punto muerto. El botón 'confirm' comunica al equipo que el piloto tiene que parar en boxes. De gran ayuda si la radio falla en carrera.

Kill: Para el motor.

TC trip: Anulación manual del control de tracción, usada cuando el piloto tiene que eludir el sistema; por ejemplo, en la vuelta de formación, o cuando quiere hacer patinar las ruedas para calentar los neumáticos.

Gran interruptor giratorio: Varios elementos a elegir, como presión del diferencial, cartografía del motor, etc. La función aparece en la pantalla y el piloto puede efectuar ajustes con los botones +/- . Los mandos más pequeños ajustan el bloqueo del diferencial.

cuadro, cerca de las rodillas del piloto. Es así desde 1994, año en que se prohibieron la suspensión activa y los frenos antibloqueo. En 1993, el piloto también controlaba su sistema de suspensión, indicando el grado de subviraje y sobreviraje necesario de curva a curva.

El control y la instrumentación electrónicos han avanzado mucho en relativamente poco tiempo. Fue a mediados de los 80 que los equipos empezaron a investigar a fondo su potencial. El Lotus 99T de 1987 fue seguramente el primer F1 con un display digital; el año siguiente, McLaren fue un poco más allá con su casi perfecto MP4/4 de 1988. Ya sólo era

'En 1993, el piloto indicaba el grado de subviraje y sobreviraje'

cuestión de tiempo que todos los demás siguieran el ejemplo.

La primera transmisión accionada por levas apareció en el Ferrari 640 de John Barnard, de 1989. Curiosamente, la motivación original de Barnard para introducir esta revolución electro-hidráulica no fue sólo inducir cambios de marcha veloces como el rayo; más bien se trataba de eliminar el aparatoso varillaje de la palanca manual, permitiendo así que el piloto entrara mejor en el chasis.

Hoy día, todos en F1 usan un sistema muy mejorado de cambio por levas. El embrague también se controla con una leva montada en el volante. Colocada junto a las del cambio, la leva del embrague acciona un potenciómetro giratorio, enviando una señal eléctrica a los microprocesadores de a bordo. Ahí entra en acción el sistema hidráulico del coche, que varía la presión del fluido en el mecanismo de desembrague actuando sobre los resortes de diafragma del embrague multidisco.

Todo debe hacerse sin fisuras o podría alterarse el equilibrio del coche. Mientras baila en el filo de la adherencia, el piloto reducirá con su mano izquierda y además ajustará el diferencial con la derecha. Aumentará el bloqueo para estabilizar el coche en frenada, y luego lo reducirá para controlar el sobreviraje a la salida de la curva.

En este punto, también ha de jugar con los reglajes del control de tracción, obligando al coche a trabajar con la menor

asistencia posible; apagando del todo el sistema si cree que los neumáticos y él podrán manejarlo.

Y no hemos de pasar por alto el reparto de frenada; el reglamento prohíbe el ajuste lateral, pero el equilibrio delante/detrás cambia continuamente. Hay que hacerlo con un simple cable de acero: el reglamento no permite asistencia electrónica.

El mando del reparto de frenada está montado en el



Un Gran Premio sin abandonos (como el de Indianápolis en 2005) es raro, pero no insólito: hay un precedente...

por Javier del Arco

Tal vez sea un poco tarde para volver a la carga con el Gran Premio de Estados Unidos celebrado (es un decir...) en Indianápolis.

Pero como la FIA, los constructores que calzan Michelin y la propia fábrica francesa de neumáticos parecen tomárselo con una calma olímpica y sin ninguna prisa, pues no veo por qué razón no vamos a poder nosotros seguir dándole al tema... que todavía colea por lo bajini y de una manera u otra tendrán que solventarlo.

Medio en broma, medio en serio, uno de los locutores que comentaba el evento dijo al acabar éste: "De todos modos, de seis coches en parrilla, tenemos seis en meta; ni un abandono: creo que es la primera vez que eso pasa en Fórmula 1". Y los otros, unánimemente, corearon: "Desde luego, ¡es insólito!".

Pues no, no es insólito: es raro; pero hay un precedente... Lo que ocurre es que la Guía Marlboro GP, ese instrumento maravilloso de 1.250 páginas repletas de datos a rebosar y sin cuya ayuda la mayoría de comentaristas –ino todos, ciertamente, pero sí muchos...– tendrían que pasarse la hora y tres cuartos contando chistes o hablando del tiempo, no lo registra actualmente como dato digno de mención (creo que las ediciones antiguas sí que lo mencionaban); y, claro, no creo que nadie haya cogido un palmarés completo del Campeonato del Mundo y se haya dedicado a cotejar el número de participantes con el de clasificados para ver qué encontraba.

Yo tampoco, no se vayan a creer que me pongo la medalla. O si lo hice, fue hace mucho tiempo. Lo que pasa es que me acuerdo, porque yo tenía entonces 15 años, era como una esponja absorbiendo datos, el Campeonato del Mundo también era muy joven –todavía no se habían celebrado 100 Grandes Premios– y se podían manejar las estadísticas sin grandes esfuerzos.

Fue el 22 de mayo de 1961, en el Gran Premio de Holanda: los 15 monoplazas que formaron la parrilla en Zandvoort encabezados por el poleman Phil Hill (Ferrari), cruzaron dos horas más tarde la meta con Wolfgang von Trips (Ferrari) al frente, cerrando la marcha Hans Herrmann (Porsche), a 3 vueltas, pero rodando y clasificado. El hecho, que yo sepa, no ha vuelto a repetirse... hasta hace un mes; y en circunstancias anómalas...

Por cierto, que fue un año curioso, aquel de 1961: entraba en vigor la nueva F1 con motores de 1.500cc sustituyendo a los de 2.500, y a media temporada ya estaban batiéndose los récords del año anterior; en

"Y cosas más raras se han visto, como la victoria al primer intento de Giancarlo Baghetti en Reims en 1961, con un Ferrari"

mayo, tuvo lugar la carrera sin abandonos mencionada; en julio, en Reims, un piloto –Giancarlo Baghetti– ganaba el primer Gran Premio puntuable en el que participaba, hito histórico que tampoco ha vuelto a repetirse. Y en mayo y agosto, en Mónaco y Nürburgring, Stirling Moss, con el Lotus 18 de Rob Walker, dio dos recitales de conducción batiendo a los Ferrari para lograr sendas victorias con 20 caballos menos que sus rivales. Y no 20 de 700 u 800, sino de 180...

Quería continuar hablando de carreras anómalas –que las ha habido y muchas– pero me temo que va a tener que ser otro día... **FO**

EL TOP 5 DE JVA

MOMENTOS DECISIVOS DE LA FÓRMULA 1

1. 1950, Silverstone: primer Gran Premio puntuable
 2. 1955, Aintree: debuta un Cooper F1 con el motor 'detrás'
 3. 1968, Tasmania: Lotus y Gold Leaf inician el *sponsoring*
 4. 1969, Mónaco: inicio de la aerodinámica sin alerones
 5. 1977: la electrónica empieza a generalizarse (Brabham BT46)
- Y como no hay Santo sin octava...
5b. 2000: Jean Todt y Michael Schumacher montan el equipo perfecto



Herrmann, a punto de ser doblado por Phil Hill en Holanda 61, el primer GP sin abandonos.



Los éxitos de Renault en F1 también son los de la gran familia de trabajadores de la marca del rombo en todo el mundo...

CARTA DEL MES

¿HASTA DÓNDE PODRÁ LLEGAR RENAULT?

Este campeonato es para muchos una agradable locura, aunque lo que unos llaman destino, otros lo llaman interminables jornadas de trabajo intensivo realizadas con pasión.

Dentro de la eterna lucha de clases, comparar hoy en día cualquier modelo Renault con los BMW o Mercedes parece no tener sentido, y el caso es que un Mercedes se suele asociar con una persona de elevado poder adquisitivo. Todo el mundo habla de la insuperable tecnología alemana y los imperecederos motores Mercedes.

Pues bien, señores, es en la cúspide tecnológica del automovilismo donde se encuentra Renault, un puesto al que han llegado por méritos propios y en un tiempo récord, recuérdese que equipos como Toyota todavía no han conseguido nada, hoy por hoy.

Soy de Valladolid, sede de una de las fábricas más importantes de la empresa del rombo y, aunque no trabajo allí, comprenderéis que defienda el buen hacer de todos aquellos que trabajan para Renault.

Desgraciadamente, para el señor Carlos Ghosn todos estos sentimientos se resumen en una simple palabra: "dinero". Si la próxima temporada se tropieza y no acompañan los resultados, me temo que pocos podrán asegurar cuánto tiempo seguiremos demostrando al mundo que podemos estar entre los mejores.

Oscar Guzmán Heras

Valladolid, oguzmanheras@hotmail.com

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

HEIDFELD TAMBIÉN EXISTE

Esta temporada la cosa está cambiando, ¡Schumacher no ha sido líder ni una vez!, sorprendente, si miramos el pasado.

Alonso, como buen profeta, está haciendo las delicias de todos los aficionados como yo y muchos de vosotros, pero este año hay un piloto que está consiguiendo algo inesperado, Nick Heidfeld.

Sus dos segundos puestos y su pole lo han consagrado, pero su repercusión no es muy alta, comparado con Michael Schumacher, que está obteniendo los mismos resultados.

Yo pediría más información del piloto alemán. No es una crítica, sólo una opinión para mejorar esta estupenda revista.

Por último, quiero anunciar a los seguidores de este piloto que he creado esta web: www.nickheidfeldonline.tk.

Alberto García Heras

Badalona (Barcelona)

xverso3@hotmail.com

RÉPLICA SOBRE RÄIKKÖNEN

Reconozco que siempre me ha molestado esa costumbre tan habitual de desprestigiar a alguien con el loable fin de encumbrar a otro. Del mismo modo, nunca me fue de buen agrado elevar la bandera de la objetividad utilizando para ello elementos parcialmente subjetivos.

El mes pasado, el lector Sebastián C. Bascuñana se tomó la licencia de poner a la luz todos (los que encontró, a buen seguro le hubiera gustado encontrar más) los defectos de Räikkönen. Su crítica se centró en que Kimi no soportó la presión de Alonso en el GP de Europa y en la falta de expresividad de su rostro, defecto que según Sebastián le hace más justicia al apodo de *Iceman* que a su templanza en las pistas.

Empecemos por lo primero, que Kimi no

es capaz de aguantar la presión. Estimado Sebastián, no dudo que recordarás las cinco victorias (hasta Francia 2005) de Kimi en F1. Pero por si alguien las ha olvidado, rememoraré dos de ellas, por aquello de que en ambas ocasiones aguantó la presión del siete veces campeón del mundo.

En Bélgica 2004, Kimi partió 10º en parrilla y mucho antes de la mitad de la prueba ya ocupaba la primera plaza; su ritmo era demasiado fuerte para los rivales. Después de amasar más de 15 segundos de margen sobre sus rivales, entró a pista el Safety Car, toda su ventaja se redujo a la nada, la presión de que un McLaren ganara después de un año y medio era enorme, pero eso no iba con Kimi. En las dos siguientes resalidas, Kimi dejó atrás a Schumacher con inusitada facilidad, marcando la vuelta rápida en carrera como quien no quiere la cosa.

La otra prueba a destacar fue hace bien poco (Canadá 2005), y no abundaré mucho más en el tema (mismos protagonistas: Kimi, Michael y la presión), pero sí me permitiré la licencia de aventurar que Sebastián escribió



La primera parte de 2005 ha reivindicado a un piloto discreto y subestimado, Nick Heidfeld.

su misiva antes de verla, ¿verdad?

El otro punto conflictivo es la inexpresividad del finlandés. Tus palabras, Sebastián, me han recordado la conversación que tuve con un amigo hace poco. Me decía que no era fan de Clint Eastwood porque tenía cara de póquer. Clint, es cierto, no movía un músculo durante segundos enteros en aquellas denostadas películas de Sergio Leone. Pero... no le hacía falta, lo decía todo con los ojos, una mirada, acaso una calada al cigarrillo.

No obstante, qué importa. Kimi los mata callando. No tendrá el don de la expresividad facial pero me apuesto los ahorros de mi niñez a que Ron Dennis y la plana mayor de McLaren-Mercedes están muy orgullosos de tenerlo en sus filas.

Manuel Solano Bascuñana

Casillas (Murcia)

PATRIOTISMO O DEPORTE

Hace nueve años que sigo la F1 y ni siquiera me considero una experta, simplemente soy una gran aficionada del espectáculo de la carrera en sí.

Sé reconocer cuándo un piloto es bueno, da igual la nacionalidad que tenga. Sé que Alonso es muy buen piloto, y me alegro de que haya llegado tan alto, pero, por favor, lo que ya no puedo soportar es oír a muchos despotricar de todo aquel piloto que no sea el español.

Me parece bien que defendamos al piloto que nos gusta y que es el mejor para nosotros, pero no basándonos en los fallos de otros, porque todos los cometen y, sí, la de Nürburgring fue la peor carrera que recuerde haber visto de Kimi; ¿y? Para mí sigue siendo el mejor actualmente en parrilla.

Y estoy totalmente de acuerdo en que Alonso es un chaval que lo está haciendo

realmente bien y está demostrando mucho, pero no oigo a ningún fan de Raikkönen menospreciar al asturiano, todo lo contrario, es un reto y un orgullo como aficionada de McLaren batirle.

Sin embargo, hay gente que se empeña en no admitir que menudo par de pilotos tenemos, lo que nos están haciendo disfrutar. Muchos no son capaces ni de reconocer una buena carrera del finlandés; estoy harta de oír: "Ha tenido suerte porque a Alonso le ha fallado el coche o le hacían tapón, que si no..."

¡Al otro también le falla, y muchísimas más veces! Y sin embargo, ahí está, demostrándose carrera tras carrera de lo que es capaz. Para mí, el deporte no tiene que entender de patriotismos.

Carmen M. Zapata
Palma de Mallorca (Balears)
norsktier59@hotmail.com

VUELTA A LA NORMALIDAD

Ahora que se han calmado los ánimos tras lo sucedido en Indianápolis, hay que volver a plantearse dos cuestiones importantísimas para la Fórmula 1.

Primero, sobre todo tras lo de EE UU, debemos preguntarnos sobre el futuro de la F1. El Pacto de la Concordia está a punto de concluir su vigencia y nada de lo que pueda suceder a partir de 2008 está claro. Una sanción que no enoje demasiado a los equipos Michelin y el acercamiento de Ecclestone a éstos en Francia puede facilitar las cosas. Por cierto, que un año después de su dimisión, que resultó quedar en nada, la fortaleza de Max Mosley al frente de la FIA vuelve a estar en entredicho.

Luego hay que solucionar lo del sistema de calificación. Hay que establecer de una vez por todas un sistema estable. Para ello, antes habría que determinar qué busca exactamente la calificación, cuál es su finalidad. Con el sistema de casi toda la vida, la pole era para el más rápido del fin de semana y éste es el argumento de algunos para restaurar este sistema o implantar uno parecido.

Pero en defensa del actual sistema no debemos olvidar que, ante todo, la calificación no es otra cosa que la manera de determinar la parrilla de salida y que, ante las diferentes estrategias de los equipos, hace que las posiciones de carrera puedan variar mucho según las decisiones de cada equipo, lo que evita ver carreras con estrategias muy similares y sin apenas cambios con respecto a la primera vuelta.

Mario de la Riva del Mazo
Talavera de la Reina (Toledo)

HAY ALGO MÁS QUE ALONSO

Deciros primeramente que soy un fiel lector de esta revista desde el número 1 y que la revista es de las mejores de F1 que he podido tener en mis manos, pero...

¿No creéis que le estáis dando demasiado



¿Ángel o demonio? El 'Indygate' ha puesto en la picota a Max Mosley, presidente de la FIA.

bombo a Fernando Alonso y estamos dejando a un lado cosas más importantes, como la ingeniería o la aerodinámica?

Llevo siguiendo la F1 desde hace 15 años, vi en directo la muerte del Mago Senna y creo que la F1 es mucho más grande que Alonso (sin desmerecerle, aunque no me guste).

No demos rienda suelta a tanto patriotismo y enfoquemos la F1 como lo que es. La reina de todas las categorías del automovilismo.

Por cierto, una cosa que no me gusta del nuevo formato es la introducción de un apartado sobre coches de serie. La revista es de F1 y sólo de F1.

Javier Beloso Martínez
Madrid
schumivii@gmail.com

FRASE DESAFORTUNADA

Ya son varias las acusaciones formuladas por Fernando Alonso contra Ferrari. La última la oyó en directo media España en Indianápolis, siendo la más absurda y fuera de contexto, al dar "la enhorabuena a Ferrari por pensar en la seguridad de los demás". Fernando, ¿acaso es Ferrari quien te fabrica los neumáticos?

Enrique Tomillo Gaya
Gandía (Valencia)

RECTIFICAR ES DE SABIOS

En respuesta a la carta titulada "El Miño y el Sil" de *F1 Racing* N° 77, me gustaría comentar que sí, que Kimi se equivocó en Nürburgring apretando más de la cuenta cuando tenía una distancia considerable con Alonso, pero, actualmente, ¿qué piloto se conforma con ganar de cualquier manera? Ninguno. Todos quieren ganar de la forma más brillante y eso es lo que Kimi intentó y le salió mal, pero da igual, creo que todos los seguidores de Kimi están conmigo en que seguir en pista fue la mejor situación, aun arriesgando los puntos, ya que en estos momentos sólo nos sirve ganar.

Quien envió esa carta dice que *Iceman* se derritió, y yo le contesto que sí que se derritió, pero Alonso también se derritió en España, al apretar más de la cuenta al ver como Kimi se le escapaba delante de su

gente, provocando ampollas en su rueda y fastidiándole la carrera, o en Canadá, donde se fue contra el muro yendo líder al ser presionado por Montoya. También recuerdo que en Canadá Kimi aguantó además a Schumacher en las últimas vueltas, así que pido que se vean también las virtudes de los demás y no sólo las de Alonso. Recordemos que Kimi fue subcampeón del mundo en 2003 con opciones de título hasta la última carrera.

Yo admito que Kimi y Alonso son dos grandes pilotos que se disputarán muchos más mundiales además de éste, pero parece que la gente no lo quiere ver. Aquí en España los que no somos seguidores de Alonso estamos 'discriminados', ya que no tenemos los mismos derechos que los *alonsistas*, pero creo que por lo menos nos podrían respetar, ya que en esa carta a la que me refiero creo que a todos los seguidores de Kimi se nos faltó al respeto.

Con respecto a la forma de ser de Kimi, le pediría a todo el mundo, incluido yo, que no opinemos de lo que no sabemos. Aquí en España sólo podemos opinar de la forma de ser de Alonso, ya que es a quien más vemos y oímos. ¿O acaso alguien puede opinar de la personalidad de Albers o Massa, por ejemplo? No.

Pues con Kimi pasa lo mismo. En España la mayoría de la gente lo conoce como "el rubio frío de ojos azules" que le está disputando el Mundial a Alonso. Al único español a quien podemos preguntar sobre la personalidad de Kimi es a De la Rosa, que es el que verdaderamente nos está abriendo las puertas de la F1 desde dentro.

Nada más, sólo pido respeto a las ideas de los demás. Y, cómo no, felicitar a la revista por el nuevo e impresionante formato. ¡Renovarse o morir!

Héctor Codesido Núñez
Monforte de Lemos (Lugo)
kimi69_hector@hotmail.com



MATCHETT RESPONDE

Steve Matchett es redactor técnico de *F1 Racing*

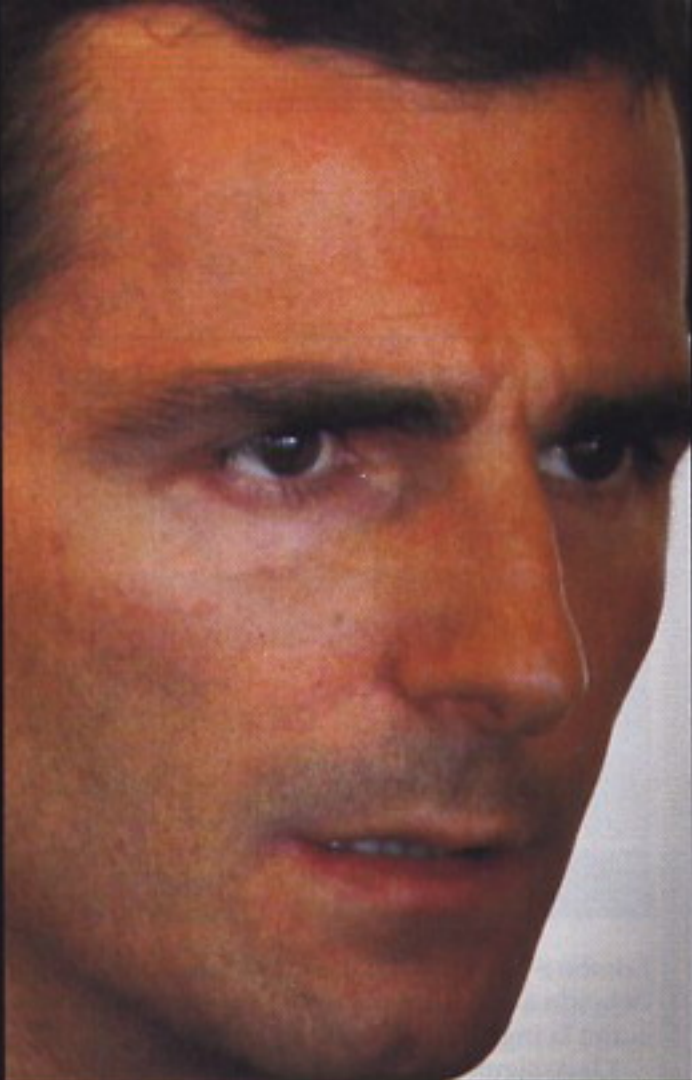
¿CÓMO SE LLEGA AL REGLAJE DE CARRERA PARA UN GP?

El reglaje de carrera se consigue estudiando datos archivados para un circuito dado, junto con simulaciones por ordenador (usadas principalmente para reglajes aerodinámicos), las preferencias para el coche actual del equipo, y las características de comportamiento preferidas de un piloto concreto. El tiempo en pista no sobra, y la mayoría de equipos tendrá que llevar a cabo evaluaciones representativas entre las dos opciones de neumáticos en dos o tres tandas.

Pregunta planteada por:

Mathew Bending, Inglaterra

¿Tienes una duda técnica? Envíala a:
dudatecnica@nuevosprismas.com



mitad de curso

Este año, nuestro balance de mitad de temporada sobre el progreso de los pilotos arroja algunas sorpresas. Tomamos el pulso entre los GP de Canadá y EE UU



DANSEN HEATH, STEVE ETHERINGTON/LAIF, LORENZINI/STUDIO CITY, CROSSING, DPPI, MA...

realmente bien y está demostrando mucho, pero no oigo a ningún fan de Raikkönen menospreciar al asturiano, todo lo contrario, es un reto y un orgullo como aficionada de McLaren batirlo.

Sin embargo, hay gente que se empeña en no admitir que menudo par de pilotos tenemos, lo que nos están haciendo disfrutar. Muchos no son capaces ni de reconocer una buena carrera del finlandés; estoy harta de oír: "Ha tenido suerte porque a Alonso le ha fallado el coche o le hacían tapón, que si no...".

¡Al otro también le falla, y muchísimas más veces! Y sin embargo, ahí está, demostrándome carrera tras carrera de lo que es capaz. Para mí, el deporte no tiene que entender de patriotismos.

Carmen M. Zapata
Palma de Mallorca (Baleares)
norskstier59@hotmail.com

VUELTA A LA NORMALIDAD

Ahora que se han calmado los ánimos tras lo sucedido en Indianápolis, hay que volver a plantearse dos cuestiones importantísimas para la Fórmula 1.

Primero, sobre todo tras lo de EE UU, debemos preguntarnos sobre el futuro de la F1. El Pacto de la Concordia está a punto de concluir su vigencia y nada de lo que pueda suceder a partir de 2008 está claro. Una sanción que no enoje demasiado a los equipos Michelin y el acercamiento de Ecclestone a éstos en Francia puede facilitar las cosas. Por cierto, que un año después de su dimisión, que resultó quedar en nada, la fortaleza de Max Mosley al frente de la FIA vuelve a estar en entredicho.

Luego hay que solucionar lo del sistema de calificación. Hay que establecer de una vez por todas un sistema estable. Para ello, antes habría que determinar qué busca exactamente la calificación, cuál es su finalidad. Con el sistema de casi toda la vida, la pole era para el más rápido del fin de semana y éste es el argumento de algunos para restaurar este sistema o implantar uno parecido.

Pero en defensa del actual sistema no debemos olvidar que, ante todo, la calificación no es otra cosa que la manera de determinar la parrilla de salida y que, ante las diferentes estrategias de los equipos, hace que las posiciones de carrera puedan variar mucho según las decisiones de cada equipo, lo que evita ver carreras con estrategias muy similares y sin apenas cambios con respecto a la primera vuelta.

Mario de la Riva del Mazo
Talavera de la Reina (Toledo)

HAY ALGO MÁS QUE ALONSO

Deciros primeramente que soy un fiel lector de esta revista desde el número 1 y que la revista es de las mejores de F1 que he podido tener en mis manos, pero...

¿No creéis que le estáis dando demasiado



¿Ángel o demonio? El 'Indygate' ha puesto en la picota a Max Mosley, presidente de la FIA.

bombo a Fernando Alonso y estamos dejando a un lado cosas más importantes, como la ingeniería o la aerodinámica?

Llevo siguiendo la F1 desde hace 15 años, vi en directo la muerte del Mago Senna y creo que la F1 es mucho más grande que Alonso (sin desmerecerle, aunque no me guste).

No demos rienda suelta a tanto patriotismo y enfoquemos la F1 como lo que es. La reina de todas las categorías del automovilismo.

Por cierto, una cosa que no me gusta del nuevo formato es la introducción de un apartado sobre coches de serie. La revista es de F1 y sólo de F1.

Javier Belloso Martínez
Madrid
schumivii@gmail.com

FRASE DESAFORTUNADA

Ya son varias las acusaciones formuladas por Fernando Alonso contra Ferrari. La última la oyó en directo media España en Indianápolis, siendo la más absurda y fuera de contexto, al dar "la enhorabuena a Ferrari por pensar en la seguridad de los demás". Fernando, ¿acaso es Ferrari quien te fabrica los neumáticos?

Enrique Tomillo Gaya
Gandía (Valencia)

RECTIFICAR ES DE SABIOS

En respuesta a la carta titulada "El Miño y el Sil" de *F1 Racing* Nº 77, me gustaría comentar que sí, que Kimi se equivocó en Nürburgring apretando más de la cuenta cuando tenía una distancia considerable con Alonso, pero, actualmente, ¿qué piloto se conforma con ganar de cualquier manera? Ninguno. Todos quieren ganar de la forma más brillante y eso es lo que Kimi intentó y le salió mal, pero da igual, creo que todos los seguidores de Kimi están conmigo en que seguir en pista fue la mejor situación, aun arriesgando los puntos, ya que en estos momentos sólo nos sirve ganar.

Quien envió esa carta dice que *Iceman* se derritió, y yo le contesto que sí que se derritió, pero Alonso también se derritió en España, al apretar más de la cuenta al ver como Kimi se le escapaba delante de su

gente, provocando ampollas en su rueda y fastidiándole la carrera, o en Canadá, donde se fue contra el muro yendo líder al ser presionado por Montoya. También recuerdo que en Canadá Kimi aguantó además a Schumacher en las últimas vueltas, así que pido que se vean también las virtudes de los demás y no sólo las de Alonso. Recordemos que Kimi fue subcampeón del mundo en 2003 con opciones de título hasta la última carrera.

Yo admito que Kimi y Alonso son dos grandes pilotos que se disputarán muchos más mundiales además de éste, pero parece que la gente no lo quiere ver. Aquí en España los que no somos seguidores de Alonso estamos 'discriminados', ya que no tenemos los mismos derechos que los *alonistas*, pero creo que por lo menos nos podrían respetar, ya que en esa carta a la que me refiero creo que a todos los seguidores de Kimi se nos faltó al respeto.

Con respecto a la forma de ser de Kimi, le pediría a todo el mundo, incluido yo, que no opinemos de lo que no sabemos. Aquí en España sólo podemos opinar de la forma de ser de Alonso, ya que es a quien más vemos y oímos. ¿O acaso alguien puede opinar de la personalidad de Albers o Massa, por ejemplo? No.

Pues con Kimi pasa lo mismo. En España la mayoría de la gente lo conoce como "el rubio frío de ojos azules" que le está disputando el Mundial a Alonso. Al único español a quien podemos preguntar sobre la personalidad de Kimi es a De la Rosa, que es el que verdaderamente nos está abriendo las puertas de la F1 desde dentro.

Nada más, sólo pido respeto a las ideas de los demás. Y, cómo no, felicitar a la revista por el nuevo e impresionante formato. ¡Renovarse o morir!

Héctor Codesido Núñez
Monforte de Lemos (Lugo)
kimi69_hector@hotmail.com



MATCHETT RESPONDE

Steve Matchett es redactor técnico de *F1 Racing*

¿CÓMO SE LLEGA AL REGLAJE DE CARRERA PARA UN GP?

El reglaje de carrera se consigue estudiando datos archivados para un circuito dado, junto con simulaciones por ordenador (usadas principalmente para reglajes aerodinámicos), las preferencias para el coche actual del equipo, y las características de comportamiento preferidas de un piloto concreto. El tiempo en pista no sobra, y la mayoría de equipos tendrá que llevar a cabo evaluaciones representativas entre las dos opciones de neumáticos en dos o tres tandas.

Pregunta planteada por:

Mathew Bending, Inglaterra

¿Tienes una duda técnica? Envíala a:
dudatecnica@nuevosprismas.com



» EL JURADO DE F1 RACING

James Allen, 38 años, GB, comentarista TV • Pino Allievi, 57, Italia, periodista • Roger Benoit, 56, Suiza, periodista • Matt Bishop, 42, GB, periodista • Paolo Bombara, 44, Italia, periodista • Jack Brabham, 79, Australia, piloto • Mathias Brunner, 43, Suiza, periodista • Tom Clarkson, 30, GB, periodista • Steve Cooper, 32, GB, periodista • Mike Doodson, 62, GB, periodista • Alan Henry, 57, GB, periodista • Maurice Hamilton, 59, GB, periodista • Christian Horner, 31, GB, directivo • John Howett, 52, GB, directivo • Heikki Kulta, 49, Finlandia, periodista • Sam Michael, 34, Australia, ingeniero • Oliver Peagam, 31, GB, periodista • Ian Phillips, 54, GB, directivo • Michael Schmidt, 42, Alemania, periodista • Paul Stewart, 39, GB, directivo • Paul Stoddart, 50, Australia, directivo • Marc Surer, 53, Suiza, piloto • Patrick Tambay, 56, Francia, piloto • Dom Taylor, 25, GB, periodista • Luis Vasconcelos, 41, Portugal, periodista • Murray Walker, 81, GB, comentarista TV • John Watson, 59, GB, piloto • Peter Windsor, 52, GB, periodista



En qué se fijó el jurado de F1 Racing!

Pedimos a los 28 miembros del jurado que puntuaran según su opinión sobre la calidad del trabajo realizado por cada piloto en la primera mitad de la temporada 2005, y el total de puntos en el campeonato indicado incluye el resultado del GP de EE UU. El mejor piloto de cada jurado suma 24 puntos *F1 Racing*, el segundo 23, y así sucesivamente, hasta un punto para el 'peor'.

También pedimos a los 28 jurados que puntuaran la calidad del trabajo realizado por cada equipo durante el mismo periodo (véase recuadro, página 39); el mejor equipo suma 10 puntos, y así sucesivamente hasta un punto para el 'peor'.

¿Son los frenos con lo que no te aclaras, Jacques, o simplemente la F1 versión 2005? Hace falta mejorar.

"Incapaz de pilotar rápido el Sauber C24, críticas públicas al equipo; ¿seguimos?"

24 **PATRICK FRIESACHER**
Nueva entrada
111 PUNTOS F1 RACING
3 PUNTOS CAMPEONATO

Los pilotos de Minardi siempre van apurados en este tipo de estudios, y los cinco abandonos en nueve GP (hasta Indy inclusive) de Friesacher hacen que apenas haya aparecido en los radares de nuestro jurado.

Pero puede echar la culpa a su material: este año, de media, el Minardi PS05 se ha quedado a 4,31s de la pole; ¿cómo puede un piloto (y menos aún un debutante pagador) meterse entre los 10 primeros así?

Eso sí, Alonso y Webber demostraron que, si eres bueno, Minardi te puede ir bien. Patrick tiene medio año para asegurarse un volante en F1 en 2006.



23 **ANTHONY DAVIDSON**
Nueva entrada
113 PUNTOS F1 RACING
0 PUNTOS CAMPEONATO

¿El piloto más desafortunado en F1? Dos carreras con Minardi en 2002 no le dieron un volante en 2003 ni en 2004, y luego vino todo el culebrón Jaguar/Sauber para 2005.

Por fin, cuando consigue un volante como Dios manda en un coche de verdad (bueno, al final resultó que no tanto), fue el BAR de Takuma Sato, para una carrera, en Malaisia, y Davidson seguía con la hora europea y estaba a punto de volver a casa.

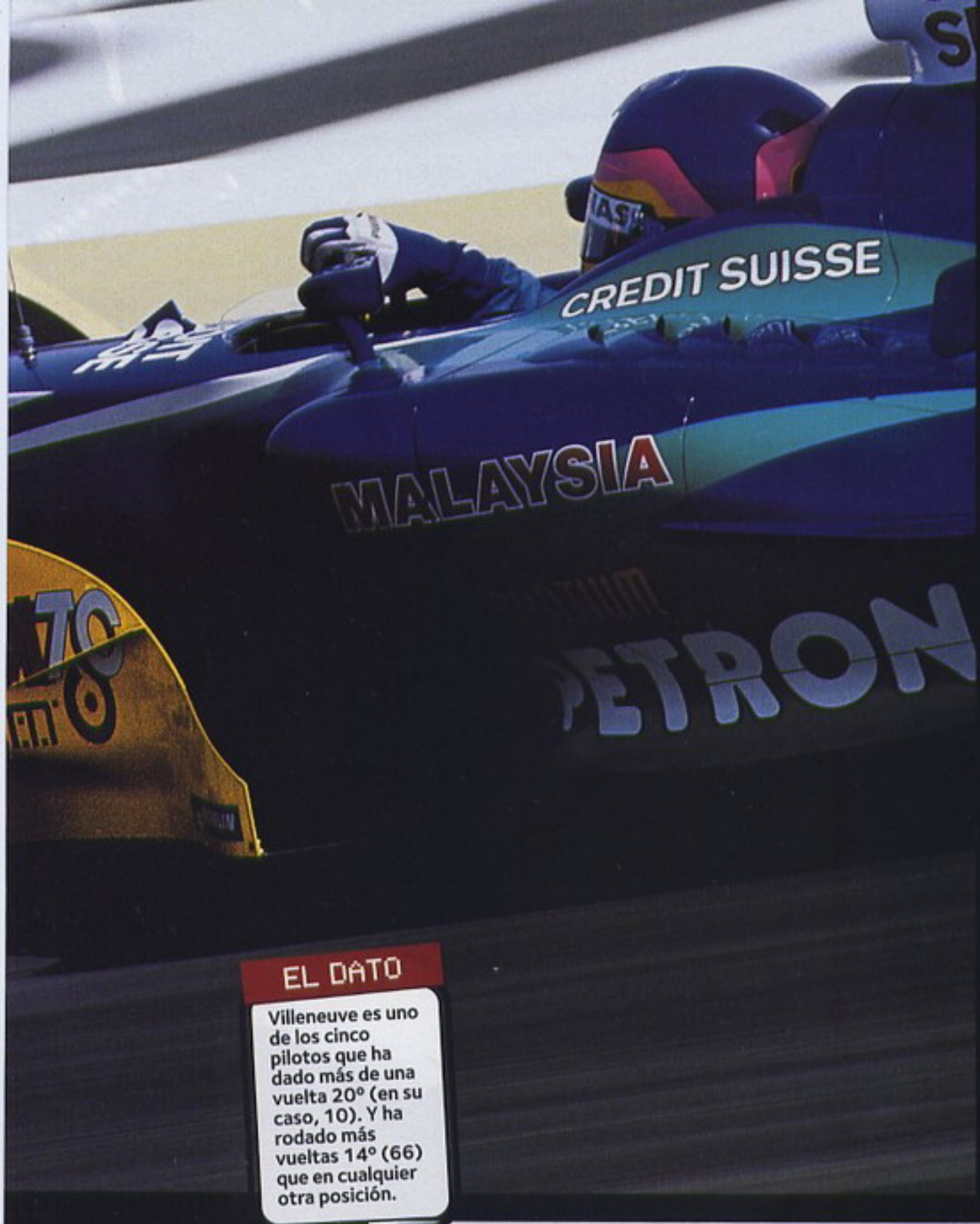
Prudente, calificó 15º; y en dos vueltas ya estaba fuera con una fuga de aceite. Así, a diferencia de De la Rosa o Wurz, no llegó a demostrar lo que vale.

22 **CHRISTIJAN ALBERS**
Nueva entrada
118 PUNTOS F1 RACING
4 PUNTOS CAMPEONATO

Albers ha superado la prueba más dura: batir a su compañero. Lo que pasa es que no le ha dado una paliza, y sus posiciones aquí podrían haberse invertido fácilmente.

Albers demostró sus dotes en el DTM. Ahora tiene que hacer gala de las mismas. Mantener a raya a Barrichello en Canadá es una cosa; tener un bajón y luego retrasar al líder en esa misma carrera, es otra.





EL DATO

Villeneuve es uno de los cinco pilotos que ha dado más de una vuelta 20° (en su caso, 10). Y ha rodado más vueltas 14° (66) que en cualquier otra posición.

21 JACQUES VILLENEUVE
 Nueva entrada
 136 PUNTOS F1 RACING
 5 PUNTOS CAMPEONATO

Bueno, JV, ¿qué pasa?

Esas tres carreras del año pasado con Renault no prometían mucho. No pasa nada, dijiste, entrenarás durante el invierno y probarás a fondo estos nuevos F1.

Pero esta temporada está siendo embarazosa para el antiguo campeón. Falto de velocidad, incapaz de pilotar rápido el Sauber C24, notas de prensa hablando de sesiones de tests abortadas, críticas públicas al equipo; ¿seguimos?

Vale: ese optimista ataque a Massa; Peter Sauber diciendo que es demasiado lento...

20 TIAGO MONTEIRO
 Nueva entrada
 140 PUNTOS F1 RACING
 6 PUNTOS CAMPEONATO

Antes de EE UU, un podio de Monteiro estaba 2000-1 en las apuestas; dicen que alguien en el paddock salió con los bolsillos a reventar el domingo.

Dejándose de tonterías, Tiago se ha adelantado últimamente a



EL DATO

Monteiro es el debutante más fiable de la historia de la F1, al acabar los nueve primeros GP. Supera de largo los siete de Pascal Fabre en 1987, con AGS.

su compañero Karthikeyan. Su mejor carta es la consistencia –este año no ha abandonado en ningún GP–, pero, aun así, otro podio es tan poco probable como que el jefe de equipo Colin Kolles se vaya de vacaciones con Narain.

Tiago es inteligente y querido en el equipo –todo muy loable– pero no es tan valerosamente rápido como Narain.



19 NARAIN KARTHIKEYAN
 Nueva entrada
 154 PUNTOS F1 RACING
 5 PUNTOS CAMPEONATO

Pocos pilotos de la parrilla pueden emular la alegría con que Karthikeyan controla las derrapadas; sus reacciones son rapidísimas.

El problema es que este método no ha arrojado resultados; ahora tiene que traducir este indudable talento (y hacer que Mónaco, donde al parecer se le olvidó conducir, no vuelva a repetirse jamás).

Pero los problemas crecen. Trevor Carlin, su confidente en el equipo, ha dimitido, y él ha entablado una batalla verbal con el jefe Colin Kolles. Su campaña podría ir mucho peor. Pero Narain es rápido. Y tiene dinero. Y el apoyo de toda la India...



18 VITANTONIO LIUZZI
 Nueva entrada
 190 PUNTOS F1 RACING
 1 PUNTO CAMPEONATO

Está tan loco como la pinta que gasta. Justo lo que hace falta en F1. Lo que pasa es que el enfrentamiento a distancia con Klien no le ha salido bien a Tonio. Y eso de perderse un test para que le entregaran una cama nueva... ¿De veras este chico se muere por estar aquí? Pero aquí es donde lo quiere Mateschitz, así que al menos debe estar agradando al jefe. Nos prometieron grandes cosas; esperamos mucho, mucho más. ▷

17 TAKUMA SATO

(en 2004: 5)

203 PUNTOS F1 RACING
0 PUNTOS CAMPEONATO

A juzgar por la respuesta de nuestro jurado, parece que Taku se ha delatado por fin. El año pasado, a estas alturas, se había ganado muchos seguidores, pero ahora sus adelantamientos parecen más temerarios que valientes, y en Canadá 2004 tuvimos ese trompo de 360º en calificación. Todo eso insinúa ahora una torpeza inherente que no desaparece. En resumen, quizá hayamos visto ya todo lo que Taku tiene que ofrecer, y pocos siguen impresionados. De ahí este bajón de 12 plazas de un año a otro.

Para ser justo, el año pasado Taku tenía el segundo coche más rápido, y este año el quinto. Todo el mundo puede cautivar pilotando un avión, pero pocos conduciendo un tractor.



16 RALF SCHUMACHER

(en 2004: 13)

306 PUNTOS F1 RACING
20 PUNTOS CAMPEONATO

Que Ralf rubricara prestaciones decepcionantes era de esperar, así que sus deslucidas actuaciones con Toyota no han supuesto una sorpresa. Y tampoco que se encuentre merodeando en la parte baja de esta clasificación por segundo año consecutivo.

Tampoco es nada sorprendente que su compañero, Jarno Trulli, lo haya machacado con todas las de la ley, como anticipamos en *F1 Racing* Nº 73. Jarno lo supera 7-1 en parrilla y 6-2 en carrera (sin contar con Indy). La única sorpresa es hasta qué punto Ralf no ha logrado dar la talla y, asombrosamente, lo poco dispuesto que parece a hacer algo al respecto. Pero la apatía es algo que sí que ya nos esperábamos de Ralf. De modo que no hay ninguna sorpresa en absoluto.

"Jarno Trulli ha machacado con todas las de la ley a Ralf, Schumacher"



La actitud 'pasota' de Ralf sacaba de quicio al equipo Williams; un legado que ahora ha heredado Toyota.



15 PEDRO DE LA ROSA
Nueva entrada
313 PUNTOS F1 RACING
4 PUNTOS CAMPEONATO

Para como son los pilotos reserva, Pedro de la Rosa estuvo espectacular en Bahrein, aunque no enteramente por buenas razones. Por un lado, animó una carrera sosilla; por otro, sus embestidas desenfundadas denotaron cierta falta de desempeño y finura. Y es que el oficio de probador te oxida un poco. Pero demostró que, además de ganas, tiene velocidad. Después de todo, marcó la vuelta rápida.

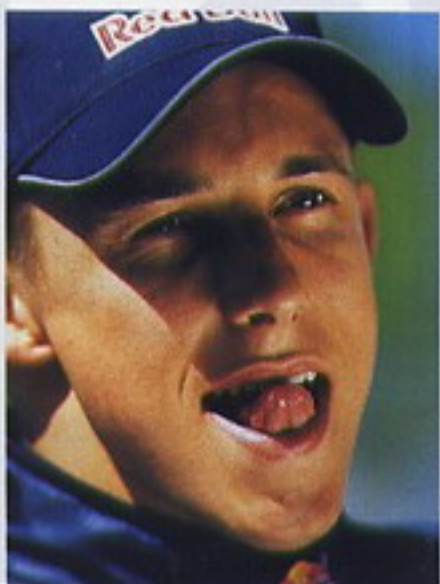
EL DATO

Con su vuelta rápida en Bahrein, Pedro de la Rosa se convirtió en el octavo piloto de la historia de la F1 que marca una vuelta rápida sin haber subido al podio ni una vez.

14 CHRISTIAN KLIEN
△ (en 2004: 18)
336 PUNTOS F1 RACING
4 PUNTOS CAMPEONATO

¿Qué nos dice de Klien que tenga calado a DC en calificación? La verdad es que no mucho, dado el historial de DC en dicho ámbito. Pero sí que subraya que CK está cumpliendo con su deber en F1.

Al principio de 2005, Klien había caído en desgracia en Red Bull. Desde entonces, valientes y consistentes actuaciones en carrera —cuando tenía la ocasión— les han convencido de lo contrario. Los enterados dicen que ha mejorado notablemente desde el año de su debut en 2004, pero esto no es más que el principio, si se emplea a fondo, lo cual está por ver.



13 JUAN PABLO MONTOYA
▽ (en 2004: 8)
338 PUNTOS F1 RACING
16 PUNTOS CAMPEONATO

Presta atención, Juan Pablo, por favor. No hace falta ser un genio para ver que estás *muy* por detrás de Kimi. Pero fijate un poco más: también te ha ganado uno de los tipos que te sustituyó cuando estuviste de baja, Alex Wurz.

De acuerdo, fuiste un pelín más veloz que Kimi en Canadá. Pero luego te saltaste el semáforo al salir del pit lane y echaste por la borda tu reacción. Hace falta más para impresionar al jurado.



12 ALEX WURZ
Nueva entrada
341 PUNTOS F1 RACING
6 PUNTOS CAMPEONATO

La encendida carrera de De la Rosa en Bahrein agotó todos los titulares sobre supersuplentes, pero Wurz hizo un trabajo mejor en Imola. La tele no lo enseñó: Pedro acaparó las pantallas durante más de media hora, mientras que la carrera sin errores de Alex hasta el tercer lugar (tras la descalificación de Button) sólo estuvo en antena 2m 10s. Los dos han sido probadores fabulosos, pero Imola coloca a Wurz como segundo mejor piloto McLaren.



11 FELIPE MASSA
△ (en 2004: 14)
373 PUNTOS F1 RACING
7 PUNTOS CAMPEONATO

Una cosa está clara: Felipe Massa ha destruido a su compañero, Villeneuve. Pero, así lo cree al menos nuestro jurado, también ha hecho un trabajo mejor que el año pasado. Cómo no, la impresión mejora frente a un veterano ex campeón en lugar de un rapidísimo Giancarlo Fisichella, que en 2004 machacó a Felipe (como solía hacer con sus compañeros antes de Alonso).

Pero la impresión general es que las acciones de Felipe están subiendo a un ritmo constante. Su consistencia en carrera es objeto de elogio continuo en Sauber, y por fin se sirve de su agresividad con buenos resultados. Pero deshacerse de la etiqueta de 'errático' es difícil.

10 JENSON BUTTON
▽ (en 2004: 2)
389 PUNTOS F1 RACING
0 PUNTOS CAMPEONATO

¿Es sólo el coche, el poco fiable y, hasta Indy, sin puntos BAR 007, lo que ha hecho perder ocho puestos a Jenson respecto al año pasado? Es verdad que cuando uno rueda en el centro del pelotón, la gente suele prestar menos atención.

Pero, por lo que hemos visto, persiste la sospecha de que este año al pilotaje de Jenson le ha faltado un cierto no sé qué. Ya, no ha tenido el coche; pero en ocasiones no ha logrado aprovechar al máximo lo que sí tenía: por ejemplo, al no poder contener a un rampante Schumi en Imola y al besar el muro en Canadá. ▷

EL DATO

Las cinco victorias de Renault en la primera mitad de 2005 llevan su total como equipo oficial a 22, las siete últimas en su disfraz posterior a la compra de Benetton.

» Los equipos

Por primera vez, nuestro jurado evaluó a los equipos, y la cosa estuvo reñida entre Renault y McLaren, y con toda la razón: fueron los únicos dos equipos verdaderamente impresionantes de la primera mitad de 2005. Toyota se alza con un magnífico tercer lugar debido a que es el equipo que más ha mejorado de un año a otro. En 2004, sumaba cuatro puntos tras nueve carreras; este año, 47. La posición relativamente humilde de Ferrari, cuarto, refleja su caída en desgracia, así como la séptima plaza de BAR-Honda. Otro resultado fascinante: Jordan es ahora el nuevo Minardi.

1 RENAULT
267 pt. F1 Racing
76 pt. campeonato

2 McLAREN
251 pt. F1 Racing
63 pt. campeonato

3 TOYOTA
211 pt. F1 Racing
47 pt. campeonato

4 FERRARI
177 pt. F1 Racing
63 pt. campeonato

5 WILLIAMS
170 pt. F1 Racing
47 pt. campeonato

6 RED BULL
165 pt. F1 Racing
22 pt. campeonato

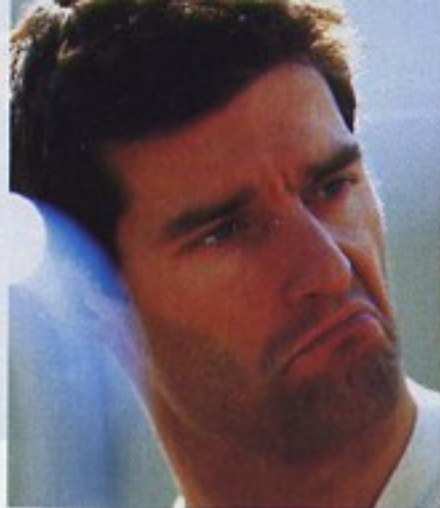
7 BAR-HONDA
104 pt. F1 Racing
0 pt. campeonato

8 SAUBER
101 pt. F1 Racing
12 pt. campeonato

9 MINARDI
54 pt. F1 Racing
7 pt. campeonato

10 JORDAN
40 pt. F1 Racing
11 pt. campeonato





9 MARK WEBBER
 ▽ (en 2004: 6)
 418 PUNTOS F1 RACING
 22 PUNTOS CAMPEONATO

Este año, Webber podrá haber subido a su primer podio en F1 (Mónaco), pero los últimos meses han sido una terrible decepción para él.

Tras debutar en F1 en 2002, con el humilde equipo Minardi (como hacen casi todos los pilotos representados por Briatore), y luego bregar durante dos años difíciles en Jaguar Racing, no era disparatado que dedujera que su ascenso a Williams le traería gloria a mansalva. Pues no.

Es más, aunque por lo general ha calificado bien, en carrera se ha visto implicado en demasiados problemas. Ha de enderezar el rumbo.

8 RUBENS BARRICHELLO
 ▽ (en 2004: 7)
 471 PUNTOS F1 RACING
 29 PUNTOS CAMPEONATO

Séptimo en el dossier 'Mitad de Temporada' del año pasado, Rubens estaba muy por detrás de Schumi, que encabezaba la lista. Este año, Michael ha caído a cuarto, mientras que Rubens sólo ha perdido un puesto.

¿Por qué? Porque, aunque a nadie se le ocurriría decir que a Michael se le ha pasado el arroz (los segundos puestos en Imola y Montreal lo demuestran), este año Rubens ha estado a menudo cerca de él. Vale, la mala forma de Bridgestone en 2005 no les ha ayudado, pero, incluso cuando la fuerza mayor hizo segura la victoria de Schumi (en Indy), Rubens fue a por todas. Otros equipos le tienen en la agenda...



7 GIANCARLO FISICHELLA
 △ (en 2004: 10)
 494 PUNTOS F1 RACING
 17 PUNTOS CAMPEONATO

¿Tres puestos mejor que el año pasado? Sí. ¿Contento? Qué va.

Fisi empezó 2005 a la perfección. Victoria de punta a punta en Australia; pan comido; 10 puntos en el bote. ¿Era posible el título? Muchos así lo creían.

Luego... nada. Y, peor aún, su compañero Alonso empezó a acumular victorias como si nada. A medida que Fernando ganaba fuerza y estatus, Giancarlo tenía un aspecto cada vez más triste.

Pero, como se vio en España y Canadá, su velocidad y desempeño seguían ahí, ya que no la suerte. Si no pierde la cabeza, Giancarlo saldrá adelante. A lo grande.



5 NICK HEIDFELD
 △ (en 2004: 12)
 523 PUNTOS F1 RACING
 25 PUNTOS CAMPEONATO

No cabe duda: Nick ha sido una de las sensaciones de 2005.

Pasó el año 2004 peleando valientemente con un armario Jordan, un año deprimente en el que sólo los seguidores fieles conservaron la fe.

No se equivocaron: este año ha sido tan rápido como en Sauber en 2001, y más maduro, de paso. Dentro de Williams, y especialmente en los pasillos del poder de BMW, se ha convertido en el hijo predilecto del equipo.



EL DATO

Michael fue el que marcó más vueltas rápidas en la primera mitad de 2005 (tres). Fernando y Kimi marcaron dos cada uno, y Giancarlo y Pedro una por cabeza.

4 MICHAEL SCHUMACHER
 ▽ (en 2004: 1)
 551 PUNTOS F1 RACING
 34 PUNTOS CAMPEONATO

¿Cuarto? ¿Schumi? ¡No puede ser!

Pues sí. No, no se ha convertido en una tortuga de la noche a la mañana ni ha perdido el hilo ni está en 'modo de crucero'. Pero, sí, este año lo está pasando más mal que nunca desde 1996, y debe de estar notando la presión de habérselas con dos jinetes mucho más jóvenes y calzados por Michelin (Alonso y Räikkönen).

Sigue siendo rápido -rapidísimo, que no quepa la menor duda- pero ahora el título es mucho pedir. ¿Podrá responder? Es su mayor reto.

3 JARNO TRULLI
 ▽ (en 2004: 3)
 584 PUNTOS F1 RACING
 27 PUNTOS CAMPEONATO

Si se le pregunta a Jarno qué falló para él en Renault el año pasado, y por qué parece mucho más contento y exitoso en Toyota, un rictus de ira crispa el rostro de este hombre por lo general educado, antes de que decline responder oficialmente.

El hecho es que Jarno pilota bien cuando está contento. No lo estaba en Renault, y sí lo está en Toyota. *Muy* contento, de hecho, razón por la cual pilota *muy* bien.

El presupuesto y ambición de Toyota son grandes. Habrá victorias (en plural). ¿Títulos? Jarno no ve por qué no, y nosotros tampoco. ▽


6 DAVID COULTHARD
 △ (en 2004: 11)
 498 PUNTOS F1 RACING
 17 PUNTOS CAMPEONATO

Al final de 2004, después de nueve temporadas en McLaren, durante las cuales ganó 13 carreras y en ocasiones pareció ser un aspirante al título (pero por los pelos), David Coulthard parecía estar casi acabado. Su única cuerda de salvamento era

Jaguar Racing, que pronto se convertiría en Red Bull Racing.

Al final, aunque en cierto momento Alex Wurz y Anthony Davidson eran candidatos más probables, se impuso DC. Y, este año, ha florecido. Su sexto lugar aquí es un energético aval para el talento de este piloto de 34 años tan en forma, y una conveniente lección para todos aquellos (entre ellos alguno de F1 Racing) que tal vez lo consideraran acabado demasiado pronto.





Tan veloz como siempre, pero con un ceño más fruncido de lo normal, Schumi ha tenido que morder el polvo.

“No, no se ha convertido en una tortuga ni ha perdido el hilo; sí, este año lo está pasando mal”

“Alonso encabezó la lista de 14 de los jurados, Räikkönen la de nueve; el resultado final fue prácticamente un empate”



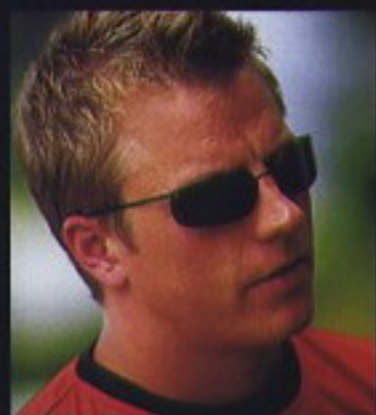
2 FERNANDO ALONSO
○ (en 2004: 4)
649 PUNTOS *F1 RACING*
59 PUNTOS CAMPEONATO

Bueno, sabíamos que los mejores iban a ser estos dos, ¿verdad? Pero el diminuto margen de la derrota final de Fernando merece explicación: 14 de nuestros jurados colocaron al asturiano en primera posición de su lista, y sólo nueve a Kimi. Pero la suma de todos los subtotalet arroja prácticamente un empate: el finlandés se impuso por sólo dos puntos *F1 Racing*, apenas un 0,3%.

Todo el año, Alonso se ha mostrado rapidísimo y, Canadá aparte, de lo más consistente. Su creativa defensa contra un Schumi desatado en Imola fue tremenda; su presión sobre un Kimi tocado en Europa, letal. Y su estilo de pilotaje, demasiado brutal para según qué gustos, es de una eficacia enorme.



Cara y cruz en Mónaco: el desgaste de las gomas apartó a Alonso (en la otra página) del podio; Kimi (izda.) ganó fácilmente.



1 KIMI RÄIKKÖNEN

(en 2004: 9)

651 PUNTOS F1 RACING
37 PUNTOS CAMPEONATO

Así pues, después de la suma de todos los votos de los 28 jurados, Kimi sale en cabeza. Perdió en victorias parciales por 14-9 frente a Alonso, pero el resto de jurados le puso segundo en su lista, mientras que uno o dos apearon de su podio a Alonso (ellos sabrán por qué).

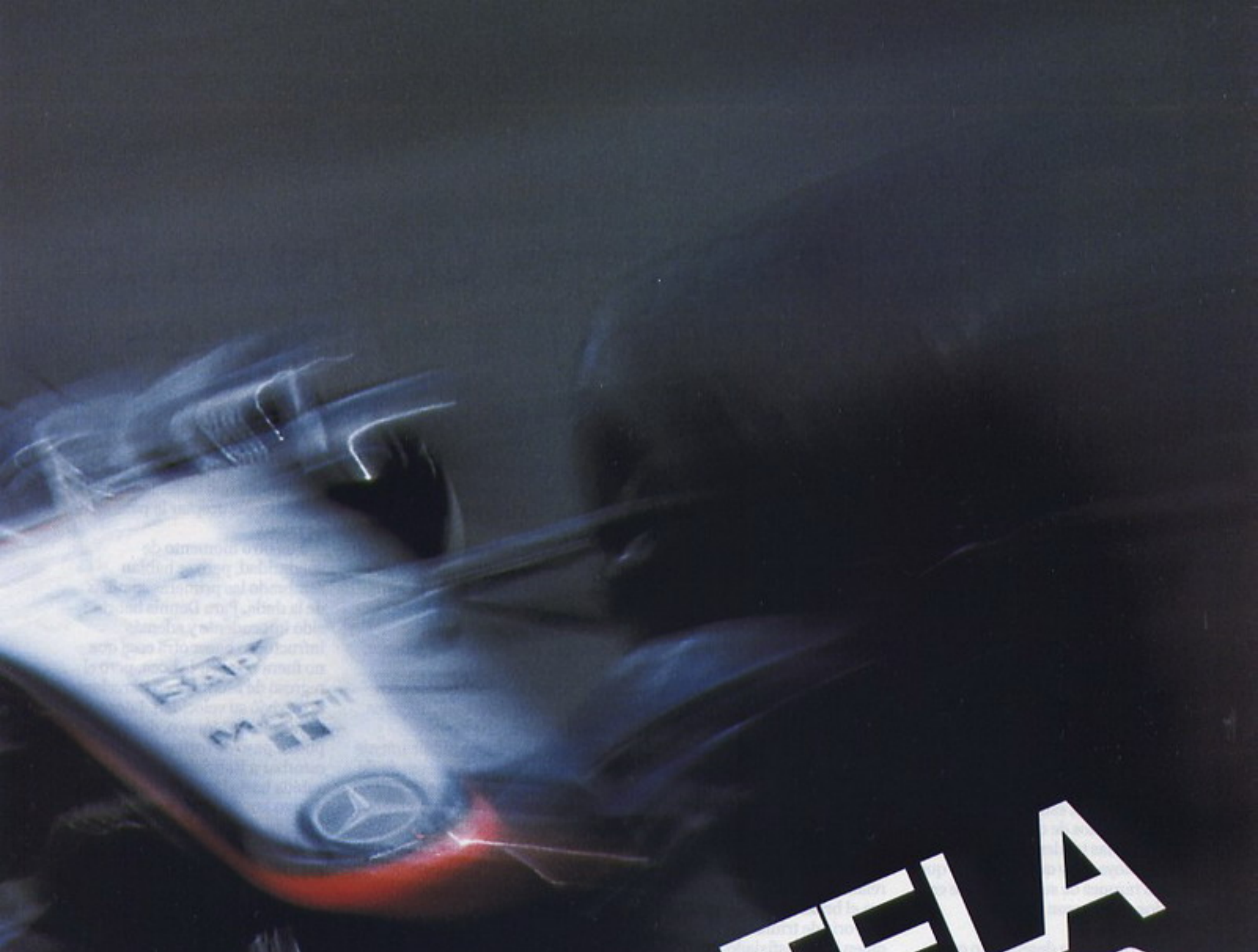
En 2003, Alonso fue el mejor a mitad de curso; el año pasado, Schumi. Ahora el honor recae en Kimi, y se cierra así el círculo de los tres reyes de la F1 actual: el vigente campeón y los aspirantes. Uno de ellos será campeón en 2005... **FO**

EL DATO

Kimi encabezó 162 vueltas consecutivas en España, Mónaco y Europa. Sólo Clark (186), Mansell (235), Senna (264) y Ascari (305) le superan en este ámbito.

MONTOYA GRIS





MUCHA TELA QUE CORTAR

Cuando Ron Dennis fichó a Montoya, creyó que tenía calado al hombre que Williams no pudo manejar. Así que, ¿cómo es que la cosa no va (muy) bien en 2005?

Texto Steve Cooper

Hay una chispa pícaro en los profundos ojos marrones de Juan Pablo Montoya.

Un brillo que apenas disimula el carácter caprichoso y despreocupado de un piloto firmemente reñido con las convenciones de la F1. Y no es una mirada que se encuentre en ninguna otra parte en McLaren. Acomodar a Montoya no ha sido fácil para el equipo. Ha sido una relación incómoda que no sólo ha aguantado muchas críticas, sino que todavía ha de ponerse al corriente después de una primera mitad de temporada francamente decepcionante.

Lo cual hace que uno se pregunte por qué en McLaren, en un principio, estaban tan convencidos de que podrían domar las tendencias salvajes de Montoya. Hay que reconocer que las razones de su fichaje hace casi dos años fueron diversas y complejas.

Primero, su desencanto con Williams –puesto de relieve por un exaltado diálogo en el GP de Francia de 2003– hizo que se dejara convencer fácilmente para irse con la competencia. Segundo, su intimidante desempeño en carrera y sublimes dotes de adelantamiento convencieron al equipo de que era una verdadera

codazo”, dijo el año pasado. “No se lo haces pasar mal, quieres que vaya en libertad. Es el mejor modo de tratar a ciertos pilotos: sacar partido a su talento natural y a su deseo de ganar”.

Una declaración atrevida, como lo fue emparejar a Montoya con Kimi Räikkönen, un acuerdo que, en el mejor de los casos, parecía como si pudiera marcar el comienzo de una época de dominio McLaren que no se veía desde que Ayrton Senna, otro revoltoso suramericano, se enzarzó en una sonada disputa con Alain Prost en los años 80.

Pero ¿estaba Dennis realmente listo para reavivar una asociación tan fantástica pero turbulenta? Recuérdese que al final de la relación Senna/Dennis en 1993, era el brasileño quien tenía la mayoría de triunfos en la mano y quien había asfixiado todos los recursos del equipo. Cuando Senna dejó McLaren, el equipo tardó años en reconstruirse internamente y recuperarse, una experiencia que Dennis juró no repetir nunca. Entonces, ¿cómo iba a manejar de otro modo a Montoya?

Sin duda, eso le ha puesto en

siempre sumiso, aunque poco expresivo. Y rapidísimo, además.

Con Montoya es distinto. Va por libre; es totalmente egoísta, egocéntrico, obstinado y en líneas generales lego en el método McLaren. Desde luego, dicho método ha hecho de JPM un individuo mejor y más disciplinado y, por consiguiente, un piloto mejor. Pero, curiosamente, es Dennis quien parece haber hecho las mayores concesiones.

Dennis reconoce públicamente que no le importa la presencia de la esposa de Juan, Connie, y de su hijo, Sebastián, pese a que según se dice tenga la sensación de que Montoya sería un piloto mejor si dejara a su familia en casa.

motocross, Dennis reconoció agriamente que no tenía otro remedio que aceptar la palabra de su piloto.

Fue otro momento de solidaridad, pero se habían sembrado las primeras semillas de la duda. Para Dennis habría sido imprudente y además infructuoso hacer otra cosa que no fuera no abrir la boca, pero el regreso de Montoya en Barcelona no revivió su velocidad. Luego, su payasada en Mónaco, donde se puso a paso de tortuga para estorbar a Ralf Schumacher en la subida hacia la curva Massenet, de 270 km/h (provocando así la colisión entre David Coulthard y Jacques Villeneuve), no le granjeó precisamente las simpatías del ▷

“Para sacar lo mejor de un semental, no se lo haces pasar mal” R. Dennis

amenaza para Michael Schumacher, cuya supremacía querían anular a toda costa. Por último, fichar por McLaren impediría al piloto colombiano entrar en Ferrari, otra posibilidad que rondaba la cabeza del patrón Ron Dennis.

En teoría, era un caso claro; y la insistencia de Dennis en que sabía cómo extraer lo mejor de los fogosos latinos no hacía sino rematarlo. “Para sacar lo mejor de un semental, le das un ligero

una posición difícil. Dennis siempre ha promovido el concepto de McLaren como una gran familia feliz, pero sigue siendo una familia que existe bajo el estricto control de Ron. Y aunque nunca lo reconocerá, Ron es más propenso por naturaleza a apoyar a Räikkönen, el chico que se ha hecho hombre bajo la influencia paterna de Dennis. Además, Kimi ha correspondido a dicha confianza, demostrando ser un embajador de McLaren



Al menos, la franqueza de Ron parece haber ayudado a motivar a Montoya. “No me parece que Ron trate de tocarme las teclas”, dice. “Es simpático y muy sincero con todo. Cuando tienes una relación sincera, las cosas funcionan”.

Pero su lesión jugando a ‘tenis’ a finales de marzo puso a prueba toda pretensión de franqueza. Aunque pocos en el paddock creyeron la versión de Montoya, pensando más probable que se hubiera caído haciendo

En Mónaco (arriba) se vio lo peor del carácter de Juan en carrera, cuando lo penalizaron por estorbar a Ralf Schumacher.

»Lío en Canadá

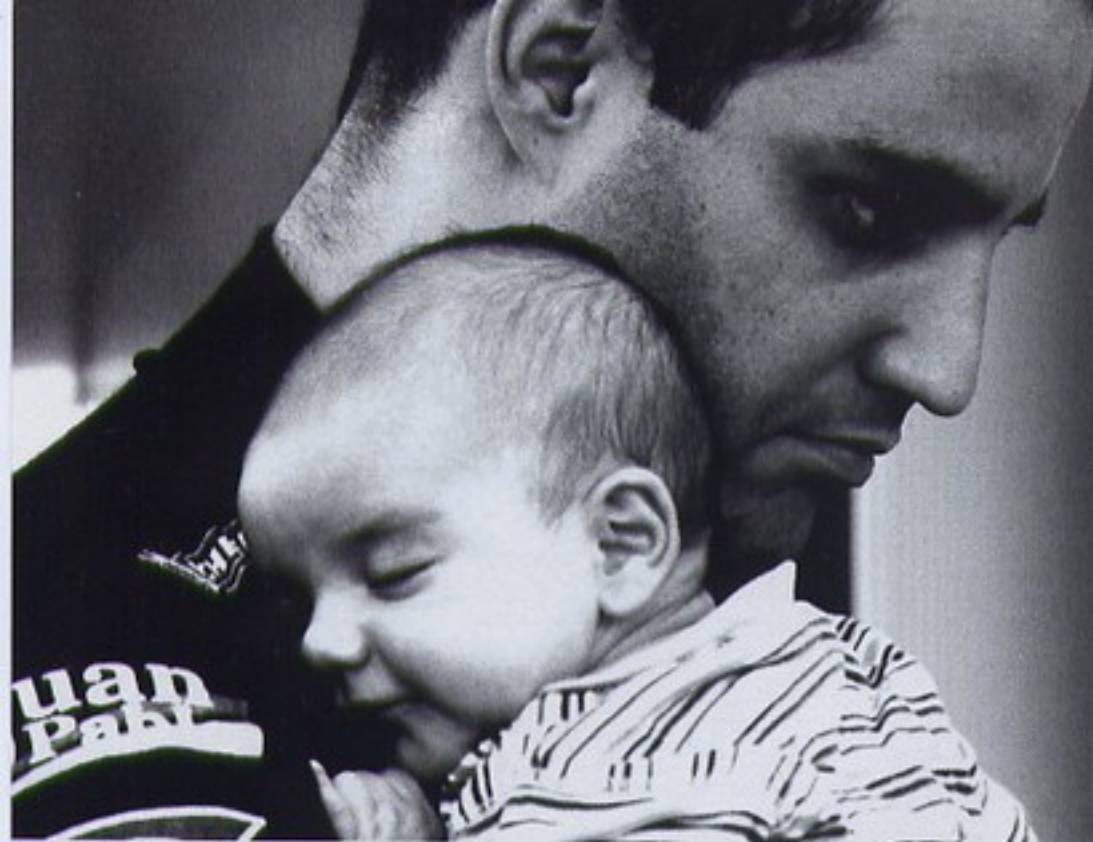
La descalificación de Montoya en Canadá, al saltarse un semáforo en rojo tras un confuso diálogo por radio, fue sinónimo de desastre para las relaciones JPM/McLaren.

¿Y qué le susurró exactamente Ron Dennis a Kimi Räikkönen cuando se abrazaron en el parque cerrado? ¿Y por qué Kimi pareció transmitir un mensaje tan certero en la rueda de prensa poscarrera? ¿Le habían pasado una chuleta?

Pero, de hecho, todo este contratiempo puede haber aportado algo positivo a la relación. Para algunos podrá evocar lo de Magny-Cours 2003, cuando JPM insultó al equipo Williams cuando creyó que la estrategia favoreció a su compañero, Ralf Schumacher.

"No tiene comparación", dijo Montoya. "Si Frank y Patrick hubieran cometido ese error, no habrían hecho lo que hizo Ron. De hecho, esa noche vino a mi habitación para disculparse".

¿Chúpate esa, Williams? Juan afirma ser más feliz en McLaren, donde puede contar con Dennis.



Montoya insiste en llevarse a su familia a las carreras (superior), algo a lo que se ha avenido Dennis (arriba); Montoya (superior dcha.), por delante de Kimi en Montreal.

equipo, especialmente en vista de su despreocupación tras el accidente.

En privado, la FIA se escandalizó por la decisión de los comisarios deportivos de Mónaco de relegar simplemente a Montoya a la cola de la parrilla; querían un castigo más severo, como una suspensión por una carrera. Tampoco era la primera vez que Montoya y la autoridad deportiva chocaban, ni sería la última.

Son estas manchas lo que se ha hecho notar, pasando por alto cuanto se refiere a su pilotaje. Quizá haya sido algo positivo, ya que, aunque en ocasiones Montoya ha pilotado con el aplomo tranquilo de un piloto en paz con su máquina, sus actuaciones no han sido precisamente incendiarias.

La falta de familiaridad con un coche peculiar, y luego esa lesión en el hombro, contribuyeron a su flojo inicio, pero desde entonces

ha habido pocas pruebas de la chispa que prendió fuego a muchas de sus memorables carreras en Williams. De hecho, en los rincones más ocultos del box McLaren, se dice que el equipo se refiere a él como "Montuga", en alusión a su falta de velocidad.

Al menos, en Montreal afloró su viejo estilo y ritmo, señal de que por fin está llegando a saber cómo lidiar con el carácter subvirador del MP4-20 y llevar el desarrollo de los reglajes en una dirección en la que se encuentre cómodo. Pero todavía queda mucho por hacer.

Sin embargo, echar la culpa de su errático rendimiento en 2005 sólo a Montoya sería equivocado. Desde el principio del año, un flojo sentido de la orientación ha impregnado el equipo, y las malas actuaciones de Montoya son más el resultado, y no la causa, de esos problemas.

Realmente, el MP4-20 sólo ha ganado un puñado de carreras esta temporada cuando posiblemente pudiera haberlas ganado todas. No fue hasta Imola, la cuarta prueba, que el equipo estuvo en disposición de luchar por el triunfo, y entonces falló la



"JPM no ha dispuesto de un entorno óptimo para habituarse"

fiabilidad. No es lo que se dice un resultado satisfactorio para un equipo que se precia de su profesionalismo.

Y los errores continuaron: Räikkönen ganó en Mónaco pese a una estrategia descuidada cuando salió el Safety Car, y en circunstancias parecidas lograron arrancar la derrota de las garras de una victoria de Montoya en Canadá.

Evidentemente, Montoya no ha dispuesto de un entorno óptimo para habituarse. Y cuando se producen contratiempos, Räikkönen, más familiarizado con el a veces peculiar modo de obrar de McLaren, es más capaz de tantear todas las lagunas. Montoya, debilitado además por su baja, siempre iba a ser el segundón.

Además, tal vez Dennis empiece a cavilar sobre que el mejor modo de ganar títulos en la F1 moderna sea un ataque frontal con un solo piloto de punta respaldado por un compañero competente. Pero quizá haya otras razones por las que la interfaz Montoya/McLaren no ha cuajado hasta ahora. A Montoya lo que le pierde quizá sea el modo de trabajar de McLaren.

McLaren es una organización progresista, polifacética y moderna. Una plantilla en la que se encajan los mejores diseñadores, ingenieros, informáticos y pilotos. Estos últimos no son más que otro elemento aleatorio que aporta velocidad al coche. En el mundo ideal de McLaren no habría histrionismo, dramatismo o

indecisión: los pilotos simplemente se enchufarían, calificarían en cabeza, se harían fácilmente con la victoria y luego soltarían algunas lindezas nada conflictivas a la prensa.

El enfoque de Montoya parece ser otro: el equipo como una pirámide en que el esfuerzo de muchos atiende sus necesidades en la cumbre; con la materia prima más básica improvisa una victoria. Una visión romántica –seguramente desfasada– del piloto de carreras.

Pero el ambiente árido de McLaren no deja desplegar dicha magia a Montoya. En el inestable mundo de Williams, él era la variable que podía decidir la victoria, y sus triunfos en carreras como Mónaco 2003 y Brasil 2004 lo confirman. Pero en la balsa de aceite que es McLaren, rara vez se siente lo bastante motivado.

Y ahí es cuando empieza a decaer el impulso de Montoya. Si el escenario recién dibujado es cierto, entonces Juan bien puede ser un piloto condenado al fracaso, uno que nunca encontrará la mezcla adecuada de 'duras y maduras' para luchar por el título. En un ambiente insulso, se siente demasiado relajado como para alcanzar la auténtica consistencia, y en uno tempestuoso nunca tiene el material acorde con su talento.

En resumen, si Montoya quiere ser campeón del mundo, tendrá que cambiar de parecer y dedicarse a fondo a la persecución de los niveles de perfección de McLaren. Desde luego, menos no bastará. **FO**

Cara a cara

Scott Speed Tercer piloto: Red Bull Racing

Sobre los tests, sus esperanzas de ser titular en 2006 y su nombre, claro...

¿Cuáles eran sus antecedentes antes de tener esta oportunidad en F1 con Red Bull?

Crecí en California y corrí en karts desde los 10 años. Gané muchos títulos nacionales de karting antes de pasar a los monoplazas en la Jim Russell Racing School en Sears Point [California]. Luego me seleccionaron para el programa Red Bull y me mudé a Europa.

¿Qué supuso para usted el programa de desarrollo de pilotos Red Bull?

Me permitió venir a Europa y adquirir la formación en las carreras que creo que resulta decisiva para tener posibilidades de llegar a la F1. No procedo de una familia que pudiera apoyarme económicamente en algún tipo de carrera automovilística, así que el apoyo de Red Bull lo hizo todo posible.

¿Cómo se fraguó el apoyo de Red Bull?

Me cogieron después de mi primer año de correr en karts. A finales de 2002, acompañé a los primeros 16 jóvenes pilotos en Francia, donde tuvimos unas eliminatorias [para encontrar finalistas]. Fui uno de los cuatro elegidos para correr para Red Bull el año siguiente. Era un gran salto para mí, pero lo aproveché sin dudar. Oportunidades así no se presentan dos veces.

¿Cómo espera que evolucione su carrera en un año o así?

Ahora mismo lo principal es mi participación en el programa GP2, y tratar de ganar tantas carreras como sea posible en dicha categoría. Tuvimos algunos problemas técnicos iniciales con los

coches, que hicieron que el título de la GP2 fuera un poco menos importante, creo, a corto plazo. Pero, cómo no, también es importante para mí adquirir la mayor experiencia posible probando el F1. Para el próximo año, creo que sería bueno tener un volante titular.

Entonces, siendo realistas, ¿se concentra en ser el tercer piloto de Red Bull, o pretende aspirar a un volante titular?

Decididamente, aspiro a un volante titular. Soy optimista al respecto. Muy optimista. Creo que puedo llegar a una situación en que tenga suficientes kilómetros en mi haber para que Red Bull me considere como una opción realista.

Dietrich Mateschitz dijo a principios de este año que, para un hombre de marketing, tener un piloto llamado Scott Speed ['velocidad' en inglés] era como tener las Navidades y la Semana Santa seguidas...

¡Sí, obviamente ha sido un tema de conversación!

¿Le tomaban el pelo acerca de su nombre cuando era más joven?

A la gente le parecía gracioso que hubiera un piloto de carreras llamado Speed, pero lo cierto es que nadie me tomó el pelo. La verdad es que no fue un gran problema y pronto se dio por sentado.

Entonces, ¿no se cambió el apellido oficialmente?

No, no lo cambié; ¡es el auténtico!

¿Qué le parece el salto de un GP2 a un F1? ¿Es menor de lo que esperaba?

No, de hecho es mayor de lo que esperaba. Nada se puede comparar a la F1. Al pasar de

la GP2 a la F1, ¡ah!, eres consciente de que tienes que tirar mucho más para acercarte al límite, dado que tienes control de tracción y una aerodinámica mucho más sofisticada. De verdad, es un mundo totalmente distinto.

Entre los pilotos consolidados, ¿a quién admira más?

Es difícil decirlo porque ahora, más que nunca, comprendo lo poco que sé a partir de lo que ves fuera del coche. Hay tantos elementos que determinan quién es competitivo y quién no que es difícil llegar a una conclusión.

Pero debe de haber alguno...

Soy hijo de mi padre, que es todo un seguidor de Michael Schumacher desde que yo tenía 11 años, de modo que supongo que tendría que decir que es Michael. Pero aparte de él, no creo que admire de verdad a nadie.

¿Le preocupa de algún modo que en un futuro los tests en F1 puedan ser limitados, y cómo incidirá esto en el desarrollo de su carrera?

No. No me preocupo por cosas que todavía no han sucedido.

¿Cómo se lleva con Christian Horner [jefe del equipo Red Bull] y David Coulthard a nivel personal? ¿Qué ha aprendido de David?

Para ser sincero, me llevo mucho mejor con ellos de lo que pensaba antes de llegar. Creía que podría haber algo de resentimiento contra un chaval joven, pero todo ha ido bien con todo el mundo. Es como una relación familiar buenísima. Todos nos esforzamos por el mismo objetivo, así que todo ha ido la mar de bien y ha sido positivo en todos los aspectos. **FO**

+5 apuntes

1 ¿Qué tiene en su iPod en estos momentos?

No estoy seguro de lo que está sonando ahora mismo, es una mezcla hecha del todo al azar

2 ¿Cuál ha sido la última película que ha visto?

Million Dollar Baby

3 ¿Cuál es su artilugio favorito?

Mi portátil va a todas partes

4 ¿Quién ha ejercido más influencia sobre su carrera?

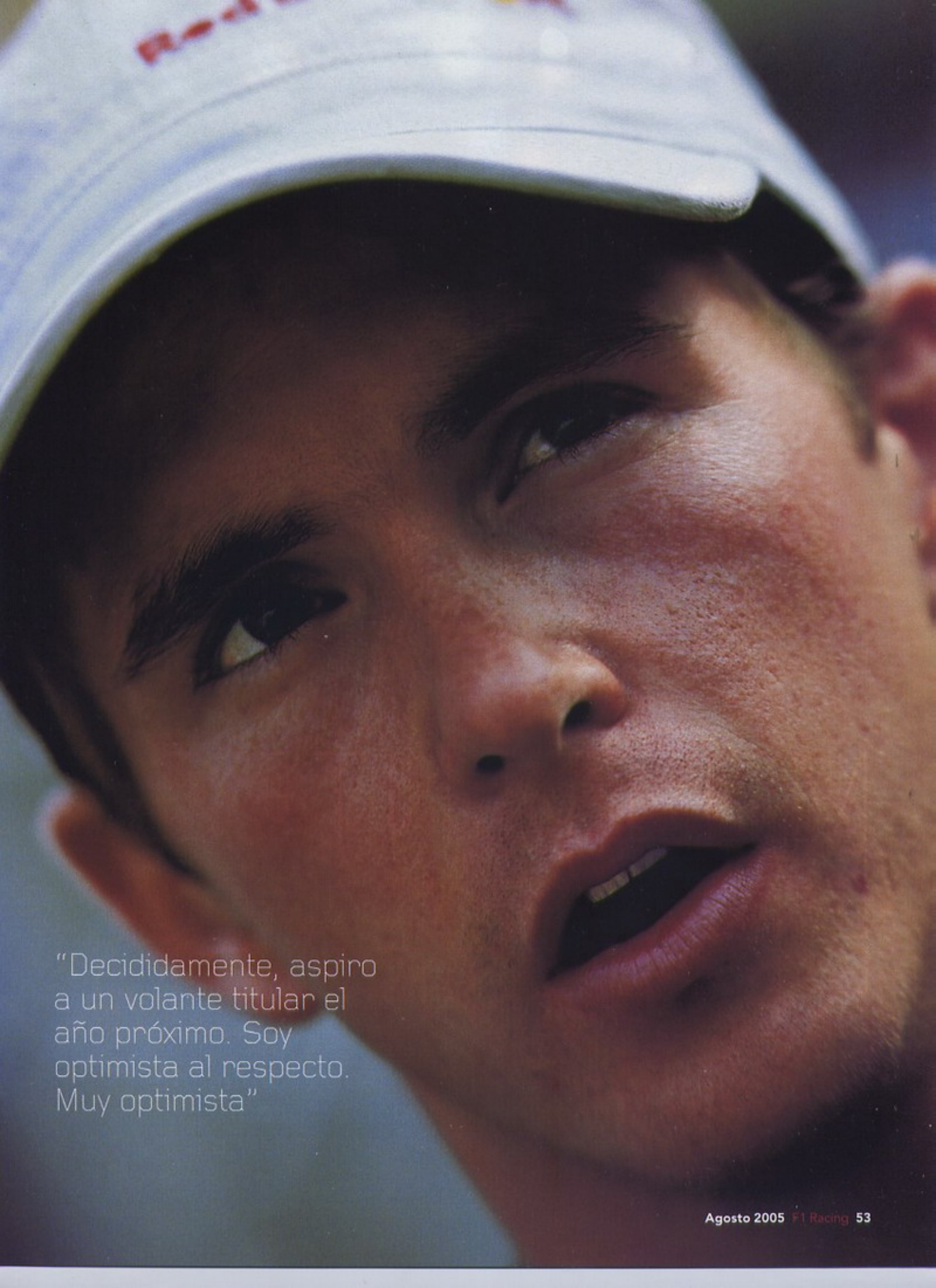
Mi padre. Me ayudó desde el principio y ha sido mi mayor seguidor

5 ¿Cuál es su mayor logro fuera del automovilismo?

Acabar el bachiller con matrícula de honor



Speed estaba inquieto al llegar, pero Horner (arriba) lo arropó.



“Decididamente, aspiro a un volante titular el año próximo. Soy optimista al respecto. Muy optimista”

MINARDI AL ALZA

MILITANTES DE LA RESISTENCIA

Que Minardi sobreviva siquiera resulta totalmente inverosímil, y más aún que presione a Jordan. Pero así es. He aquí cómo lo hacen Stoddy y cía

Texto Alan Henry



Paul Stoddart y el equipo Minardi son los músicos callejeros de la F1. No es que toquen la flauta junto a un sombrero vuelto hacia arriba en el metro de Nueva York, pero están casi tan pelados como eso daría a entender, para lo que se estila entre sus rivales de élite en cabeza del pelotón.

Lo cual hace que lo sucedido el mes pasado en Indianápolis parezca aún más surrealista y absurdo. Ya salen de la parrilla, dos Ferraris en apretada formación. En otra órbita. Unos cientos de metros más atrás, dos Minardis PS05 buscan las cosquillas a un par de Jordans EJ15. Como dijo Christijan Albers con gracia: "Hice una gran salida, pasando de 18º a cuarto en la primera vuelta".

Aunque el año pasado Minardi sumó un puntito en Indy (gracias a Zsolt Baumgartner y a las bajas), nadie insinúa que sus siete puntos de 2005 se los ganaran por méritos propios. No, puede que acabaran quinto y sexto, pero también fueron los últimos. ▸

Stoddart es una presencia enorme en Minardi, pero la mejora es un esfuerzo de todo el equipo.



>>Hombres clave

Paul Stoddart posee el 100% de Minardi, pero dedica gran parte de su tiempo a pinchar al presidente de la FIA Max Mosley. La gestión cotidiana de la fábrica de Faenza recae en dos tipos de lo más sensatos: el director técnico Gabriele Tredozi y el ingeniero jefe Andy Tilley. El PS05 es logro suyo.



Andy y Gaby: buenos tipos.

Por otro lado, este año han estado más cerca de la cabeza de la parrilla que en 2004, algo que no pueden decir sus rivales más acérrimos, Jordan (véase gráfico, arriba). Aun así, Stoddart es modesto con los logros de su equipo y cree que la antigua escuadra de Eddie J. seguirá llevando la delantera.

Hasta cierto punto, el rendimiento de Minardi siempre se verá limitado por tener que alinear pilotos 'económicamente calificados', y, en efecto, para este año Minardi encontró dos chicos nuevos dispuestos a vaciar su hucha en ese sombrero vuelto hacia arriba. Pero ¿cómo les va a Christijan Albers y Patrick Friesacher frente a los

Albers señaló el camino a Karthikeyan en Mónaco (superior) y en Canadá, donde Barrichello tuvo que pisar a fondo para pasarlo (arriba).

pilotos de Jordan, Tiago Monteiro y Narain Karthikeyan?

Está reñido, y se podría mantener que los chicos de Stoddy se llevan la palma. El año pasado, Albers se hizo un nombre en el equipo Mercedes del DTM, mientras que Friesacher era un curtido contendiente en F3000. Además, de vez en cuando se han mostrado prometedores.

¿Un ejemplo? Bien, Rubens Barrichello, que remontó hasta el tercer puesto en Montreal

>>Minardi vs. Jordan: los datos

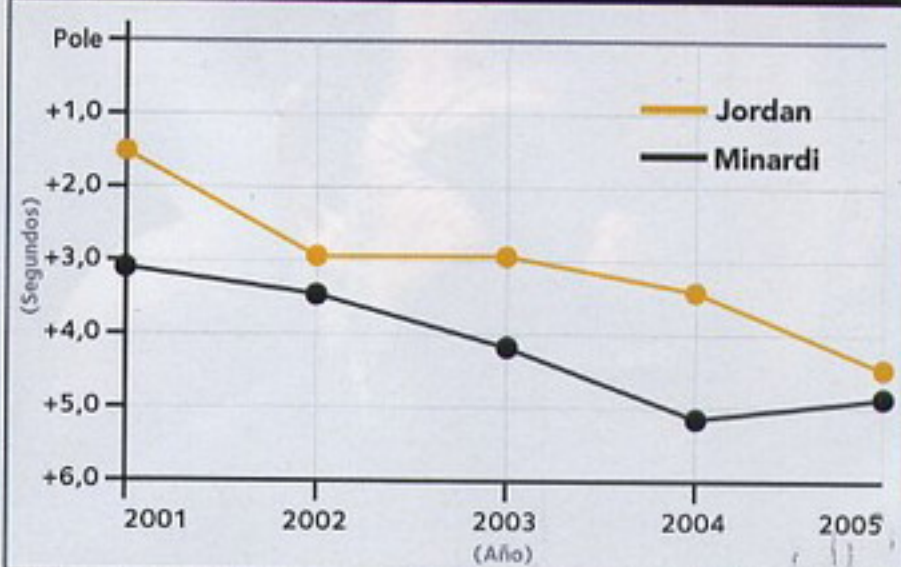


Gráfico de la diferencia media de los dos coches a la pole (desde 2003, obviando cargas de combustible). En 2001, Jordan estaba a 1,5 segundos de la cabeza, pero desde entonces no para de empeorar. Minardi fue a la baja hasta 2004, pero ahora sube.

desde la cola de la parrilla, dijo estar impresionado por la velocidad del PS05 de Albers en Canadá. "Me costó pasarlo", dijo Rubens, cuyo Ferrari sólo era 6 km/h más rápido que el Minardi.

De modo que no es un mal coche, sobre todo teniendo en cuenta los limitados tests y tiempo en el túnel de viento del equipo. "Empezamos el año pensando que haríamos correr el PS04 durante tres carreras [en configuración 2004] y no nos pareció que tuviéramos que invertir mucho dinero", dice Stoddart. "Entonces lo paramos todo en el PS05 de este año para

Indianápolis estuvieron otra vez a la altura del equipo amarillo.

Pero ¿es Jordan quien ha retrocedido? ¿O, como parece indicar nuestro gráfico, es Minardi quien ha hecho auténticos progresos? "Creo que la cosa está muy igualada", dice Stoddart. "Cuando uno de los cuatro debutantes tiene un buen día, parece capaz de poner su coche por delante. No creo que hayamos atrapado a Jordan en situación de carrera -estamos trabajando en ello-, pero sí que hemos mostrado poder ser más veloces en una vuelta.

"Desde luego, la ventaja

"Barrichello quedó impresionado por la velocidad de Albers"

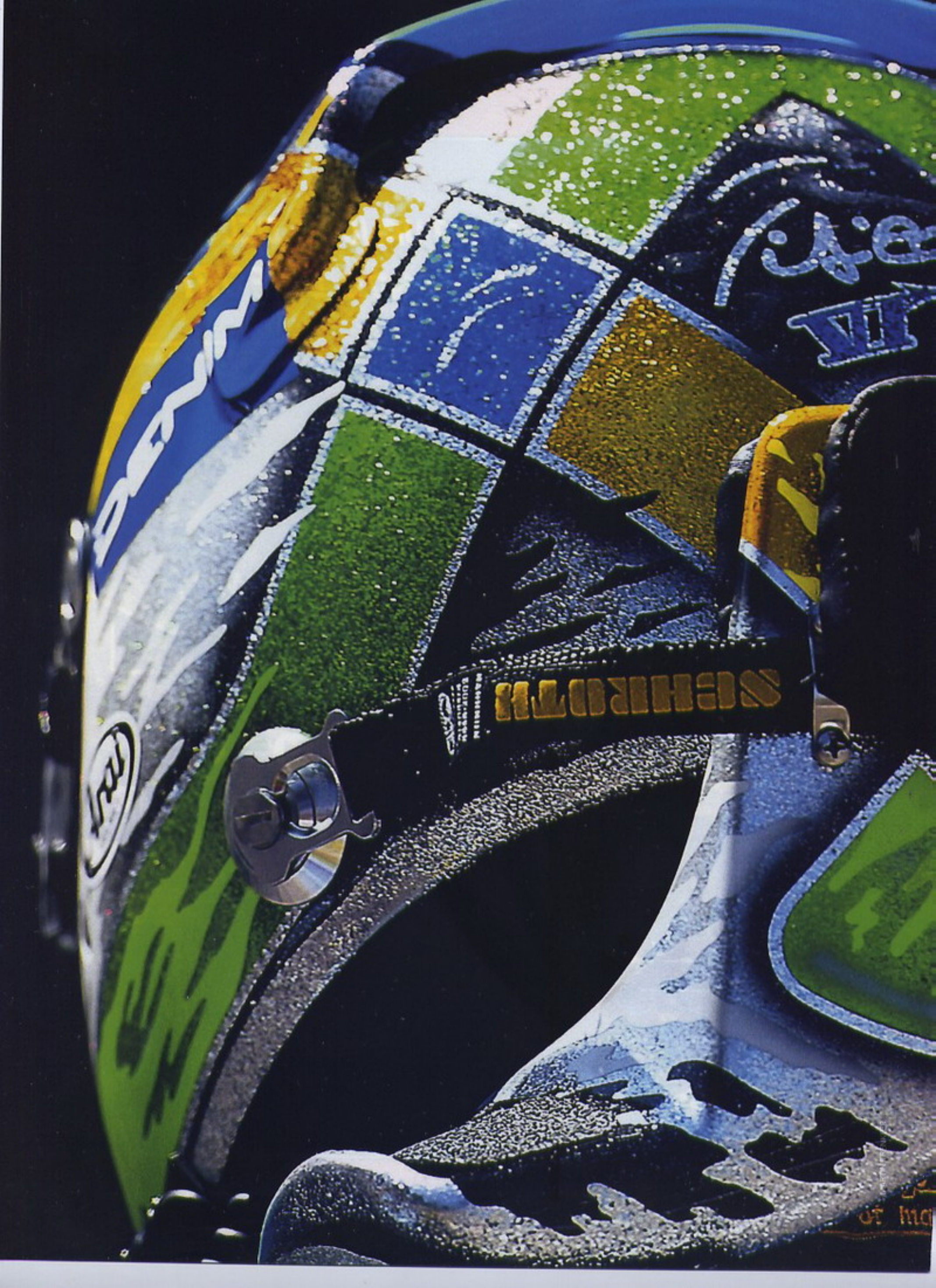
desarrollar el PS04 [y cumplir así las normas 2005]. Luego perdimos dos sesiones enteras en el túnel de viento desandando el camino para trabajar en el PS04, así que en Imola un PS05 había hecho un solo día de tests y el otro fue montado literalmente en el box. Fueron bastante bien, dentro de lo que cabe, alrededor de un segundo más rápidos que el PS04, y recibieron una buena inyección de caballos de Cosworth".

Minardi apenas probó entre Imola y Montmeló, pero luego dieron un gran paso adelante y en Mónaco se colocaron por delante de Jordan. Volvieron a quedar bastante por detrás en el Nürburgring, pero en Canadá e

aerodinámica de Jordan -tener su propio túnel de viento- se nota. Pero creo que estamos evolucionando el PS05 de forma constante. No es tanto una cuestión de dónde estamos hoy, sino de que éste será también nuestro coche para los próximos 18 meses. Saber qué coche y motor haremos correr nos ayudará a la larga".

En resumen, Stoddart se resigna a seguir corriendo cerca de la cola, y es poco probable que Minardi llegue a romper el ciclo.

Pero la vida del farolillo rojo está hecha de pequeñas victorias. Centrarse en el reto de Jordan ha proporcionado a los chicos de Stoddy un valioso punto de referencia. **FO**



سید
VII

SCHIRDTM

MADE IN ITALY
EDUCATION
MILANO

سید
of mo

¿QUÉ PROBLEMA TIENES FISI?

Un gran triunfo... ¿y luego?
¿Puede volver por sus
fueros el suave y veloz Fisi?

Texto Peter Windsor

Estamos en la primera curva de Montreal, una izquierda de segunda de la que la salida lo es todo. En la primera curva, sobre todo, el coche ha de ser estable en todo momento. Si se va de morro, o pierdes la zaga, o simplemente se te acaba la pista, te comes la siguiente curva (una paella). Y con eso te cargarás la aceleración hacia la curva 3.

Giancarlo, tras una gran salida en la que desbancó a Michael por fuera con apenas un milímetro de margen por cada lado, es líder seguido por su compañero en Renault, Fernando Alonso, rumbo a la tercera victoria de su carrera. Físico pasa zumbando, luego Fernando... luego nada... y luego el resto.

Esta demostración de supremacía brinda un atisbo comparativo de los estilos de los dos pilotos de Renault.

Los dos son fabulosos de

observar, pero increíblemente distintos. Giancarlo aborda la curva un poco antes, trasladando uniformemente la violencia de la frenada a los 2 G de carga lateral. Es casi imposible determinar el momento *exacto* en que empieza a disminuir la marcha y a girar. No hay divisiones en su aproximación; el coche parece desde lejos circunscribir un arco perfecto que se cierra —una elipse— hacia el vértice. Avisa al coche un milisegundo antes de pedirle que pare, que gire, que no se mueva o que acelere.

En cambio, Fernando es todo coraje. Frena tarde, en línea recta, antes de girar rápidamente el volante con un único movimiento agresivo. Tiene una confianza extraordinaria en su acción, y luego se pasa lo esencial de la curva corrigiendo cualquier ligero mal cálculo o exceso de movimiento del coche con un trabajo sobre el volante que resulta casi demasiado ▷

rápido para la vista. Esta clase de movimiento de brazos es poco común incluso en esta época de dirección asistida, y casi inaudita en un contexto de 20 años.

A media curva, ambos pilotos manejan el coche a la perfección, cambiando su peso con los frenos y la dirección para maximizar en lo posible la tracción y el par fantásticos del R25. Los dos salen en línea recta, haciendo que la última fase parezca ridículamente sencilla.

De modo que es principalmente la entrada lo que los separa. Fernando exige más al coche en la entrada y, con su agresividad, tiene menos margen para el error. Además, es menos sumiso si el coche empieza a empeorar en la inserción.

Lo cual no significa que Fernando no pueda pilotar un coche malo; al contrario, es extraordinariamente capaz de superar problemas enormes. Lo hizo memorablemente en Monza en 2003, y de nuevo este año en el Nürburgring, donde ganó con un coche al que habían embestido por detrás en la salida. Adrenalina en movimiento. De hecho, Fernando está en plena forma bajo presión. A solas, con sólo el coche por batir, está más expuesto a leves errores que pueden llegar a ser graves, según cómo sean las escapatorias.

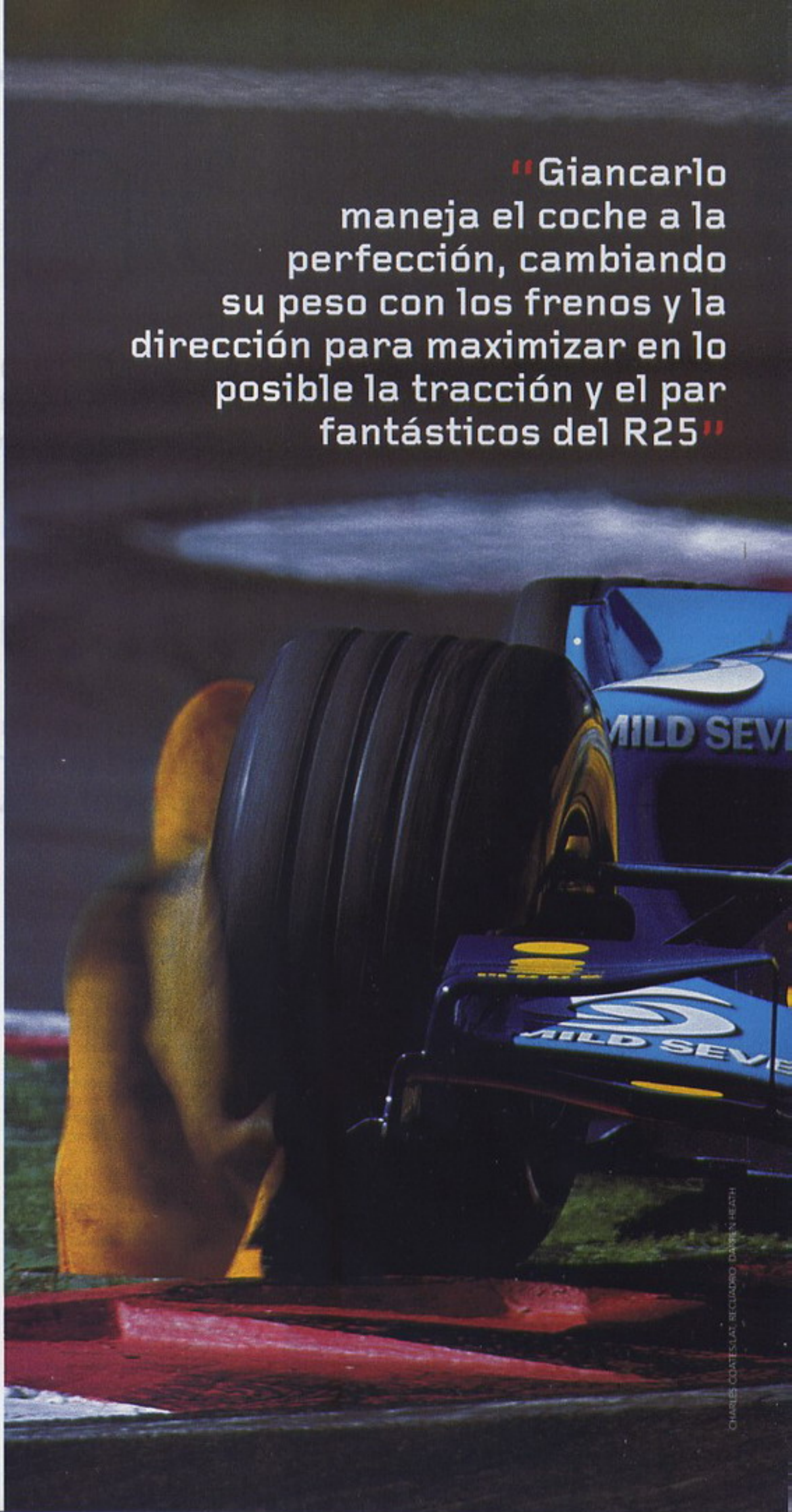
En cambio, Giancarlo es más artista, más perfeccionista. Lo que necesita no es más que una plataforma estable: buen equipo, buen coche, buena gente a su alrededor. Si se le desestabiliza, le cuesta maximizar su talento.

También es bastante fácil imaginar por qué Renault volvió a fichar a Giancarlo. Lo consideraban un Jarno que ▷



Primera carrera –y victoria– en Australia; en Europa (dcha).

“Giancarlo maneja el coche a la perfección, cambiando su peso con los frenos y la dirección para maximizar en lo posible la tracción y el par fantásticos del R25”





6
2IFC
MAGNETI MARELLI

SEVEN
HANJIN

MIL
SEVEN

también corre, un contrapunto perfecto al ultrasólido Fernando en el que sin duda alguna sería el apogeo de la carrera de Fisi. Ya maduro, no se dejaría llevar por las payasadas. Ellos le darían el coche; el resto dependería de Fisi.

Y todo empezó muy bien. El sábado en Australia llovió exactamente en el momento justo y Giancarlo ganó a placer.

No obstante, las raíces de la decadencia se remontan casi exactamente al día de la carrera en Melbourne, al momento en que Giancarlo decidió que tendría que volver a Europa: su hijo Christopher, de dos años, estaba enfermo; no había elección. Las pegas eran ilógicas.

Ilógicas pero trascendentales. No hay un solo médico en el mundo que recomiende a una persona, y aún menos un atleta, que abandone el huso horario del Pacífico en verano para un viaje de siete días al invierno europeo antes de volver a trabajar en el calor tropical de Malasia. En Italia, donde ensalzaron a Giancarlo como vencedor de la primera prueba, el ambiente era frío y frenético, pero mentalmente relajante: la crisis de Christopher pasó casi en cuanto llegó Giancarlo.

Después de eso, se preparó para Malasia lo mejor que pudo. Por un lado estaba la impresión, casi, de ganar una carrera con tanta facilidad que hacía que todo lo anterior pareciera una pesadilla. La pole fue fácil; la carrera, sencilla. ¿Podría ser ésta la naturaleza de la temporada que le esperaba?

Parte de la respuesta se hizo evidente cuando volvió al pit lane el viernes por la tarde en Malasia, tras sus primeras vueltas lanzadas a Sepang. El Renault iba bien, el motor iba bien. Y sin embargo... estaba a unas décimas de Fernando. Cambiaron unas cuantas cosas, probaron neumáticos, dieron algunas vueltas rápidas, pero la diferencia seguía igual.

En el calor de ese momento, el margen de diferencia parecía tener poca importancia. La carrera era lo crítico. Los reglajes eran el centro de atención. El kilometraje estaba limitado. Y, claro, el viernes por la tarde aún se habían de disputar las calificaciones. Giancarlo sería el último en salir en la primera sesión. Tendría otro día para aclimatarse. Todo iría bien.

Sin embargo, en el fondo,

“En el fondo, todo piloto necesita siempre llevar un tanto de ventaja sobre su compañero de equipo. Es el momento de saltar a la yugular”



¿Está Fisi ayudando sin querer a Alonso (arriba) a ganar fuerza?



En Imola (arriba) Giancarlo falló y acabó estampado en el muro.

donde realmente importa, todo piloto necesita siempre llevar un tanto de ventaja sobre su compañero, especialmente después de una victoria. Ése, en todos los deportes, es el momento de saltar a la yugular. Ahí es cuando hay que mantener el impulso.

No sucedió. En la sesión oficial con poca gasolina del sábado, Fernando dejó atrás a Giancarlo; y el domingo por la

mañana, Jarno Trulli le apartó de la primera fila.

En carrera, en las primeras vueltas frenéticas y llenas de tráfico, cuando Fernando se escapaba con la pista libre por delante, Giancarlo salió largo en la curva 9, dañando el alerón delantero. En ese momento, en el cockpit, eso no le gustó mucho a Giancarlo. Lo último que necesitas en una carrera con un solo juego de ruedas es un

desequilibrio crónico de comportamiento, sobre todo con Fernando escapándose.

Pero el comportamiento empeoró con la pérdida de apoyo delantero, con lo que al final sería una enorme pérdida del 23% de apoyo. Giancarlo jugueteó con el diferencial, con el reparto de frenada, con el control de tracción. No había solución. Ahora su carrera era a la defensiva. Mark Webber llenaba sus retrovisores.

Por extraño que parezca, Giancarlo se lo puso fácil a Webber cuando entraron en la penúltima curva en la vuelta 37. Dejó pasar a Webber por el interior. Pero en la aceleración posterior, Giancarlo era más rápido. Se emparejó por el interior cuando se vislumbraba la última horquilla.

Inexplicablemente, Giancarlo frenó lo más tarde que se atrevió por el interior y perdió el control sobre las virutas de goma. Embistió a Webber y los dos quedaron fuera de carrera. Después, Giancarlo lo despachó como “un incidente de carrera”.

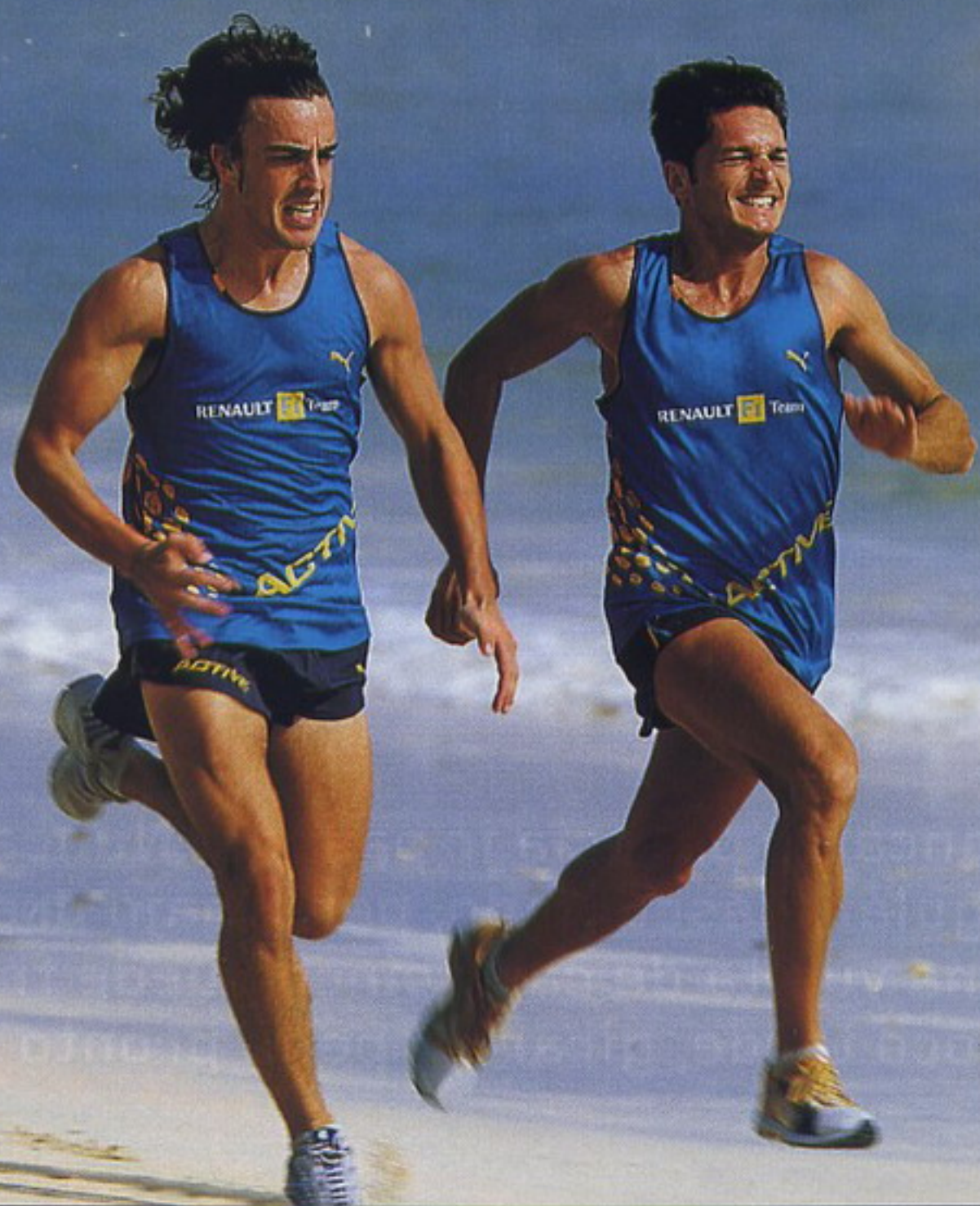
Fue mucho más que eso, claro. En primer lugar, acabar lo es todo. En segundo, comprometía su calificación en Bahrein. En tercero, su representante le dejó decir que “no entendía” cómo se había roto el alerón, aunque estaba claro que había golpeado un piano. En cuarto, sin querer estaba ayudando a Fernando a ganar fuerza, algo que resultaría crítico en los meses venideros. Cualquiera que entendiera de carreras podría haberle dicho a Giancarlo antes de que empezara la temporada que tenía una gran oportunidad en Renault, pero que tíos como Flavio Briatore siempre van a apoyar primero al piloto de carreras ‘raso’ y luego al artista sensible.

Por tanto, para Giancarlo –o, más concretamente, para su representante– no era difícil saber a qué atenerse con Renault, especialmente si tenían un gran coche para 2005. No dejes que se le presente ni una oportunidad a Fernando. No se lo pongas fácil. Quédate callado. No estés de malas. No te quejes. Fernando vive en Oxford y es más anglófilo en su enfoque que español. Haz lo mismo.

No obstante, con su bronceado representante latino embutido en su camisa blanca y colgado permanentemente del móvil, el principio de temporada de Giancarlo bajó en espiral. ▶



¿Perder contra
tu compañero
de equipo? ¡Ni
al parchis!
Alonso y Fisi
pugnan por
imponerse en
un sprint
playero.





"Giancarlo parecía ir pasado. Nunca es irregular, descuidado, pero, bajo presión, en una vuelta de cada cinco puede frenar un poco tarde, girar un pelín pronto

Presión en casa; un error de cálculo en Imola lleva a Giancarlo a la puzolana.



Rompió el motor en Bahrein (sobrecalentamiento; por pura cuestión de suerte, su V10 alcanzó unos grados más que el de Fernando en las primeras vueltas), pero no habría pasado nada si al menos Giancarlo hubiera calificado bien. En cambio, después de Malaisia, partía sólo 10º. Mientras tanto, Fernando volvió a ganar.

Presionado ante su público en Imola, Giancarlo cometió un error en Rivazza y calificó 13º. En carrera, se estrelló nada más empezar. Pat Symonds dice que seguramente se rompió una barra de acoplamiento trasera; sin embargo, dando una idea del ambiente actual, otros en Renault dicen que no saben lo que pasó. El destrozo fue demasiado grande para que las pruebas estuvieran claras.

En España, como en Malaisia, hizo lo que es más probable que haga cuando comete un error: rodando por delante de Fernando, salió largo y dañó el morro 'de delfín' del coche sobre un piano (la 'uve' del chasis por detrás y por debajo del alerón).

En el box, sus ingenieros notaron una inmediata pérdida de apoyo. Le hicieron parar antes a repostar y le cambiaron el morro como precaución. Sin que Giancarlo dijera nada, nadie se fijó en que la 'uve' partida seguía en el coche... (En su momento, viendo ese alerón intacto, me pregunté si no habían hecho parar antes, y más tiempo, a Fisi para liberar la carrera de Fernando. Mis disculpas por el error).

En Mónaco, pareció ir pasado por primera vez. Giancarlo nunca es irregular, descuidado, pero, bajo presión, en una vuelta de cada cinco puede frenar un poco tarde, girar un pelín pronto. En cambio, Fernando parecía suave como la seda, hasta cuando no tenía adherencia atrás; y esto era en Mónaco, donde Fisi suele brillar.

¿Era la tensión de las carreras anteriores? ¿Había algo que no sabíamos?

El Nürburgring no fue nada memorable para Fisi... salvo que volvió a ser más lento que Fernando y que de repente corrían rumores de que Renault "trataba con favoritismo" a Alonso y "perjudicaba adrede" a Fisi. Digo "rumores". Supongo que me refiero a "murmillos periodísticos", lo cual hace imposible distinguir si procedían del equipo, a lo Jarno, o del

bando italiano de Fisi.

No obstante, en Canadá, en la curva 1 y en todas las demás, Fisi volvía a estar donde merece un hombre de su talento. En una salida perfecta, en una carrera perfecta, estaba reparando gran parte de lo sucedido. Hasta que, bruscamente, la victoria se esfumó con la rotura de una junta tórica del circuito hidráulico. Su pilotaje fue impecable; resistió la presión verbal (por la radio) y física de Fernando y cometió muy pocos errores (mientras que Alonso acabó en el muro).

En el box, destrozado al bajar del coche, Fisi tenía entonces que ser el jugador de equipo: disgustado pero no una víctima. Las juntas tóricas se rompen. No es culpa de nadie. Los chicos estaban tan hechos polvo como él. Hasta la próxima carrera. *Ciao, Flavio. Ciao, Pat. Ciao, chicos.* Y gracias otra vez por el coche. Nada de ira, nada de indignación: la ira es para cuando el piloto comete un error.

Si hubiera hecho eso, el posterior toque con el muro de Fernando habría dado mayor rango a su actuación; Fisi, inocente, habría sido un héroe, como lo fue Kimi en el 'Ring.

Sin embargo, Fisi, furioso, arrojó su hermoso casco Arai a un rincón del box de Montreal. No era culpa suya. No era justo. Él era la víctima.

¿Sabéis qué? O Fisi tiene razón o se equivoca sobre Renault; no importa. Lo que importa —lo que ha importado desde el principio— es que se permita la base correcta desde la que pilotar uno de los cuatro mejores coches en F1. La política siempre ha pesado en equipos como Renault, Ferrari, McLaren y Williams. Un piloto siempre ha tenido más fuerza que el otro. Y es el *manejo* de estas situaciones lo que ha definido la base, no la situación en sí. No hay víctimas en equipos como Renault; sólo hay los que acaban segundos.

Todavía hay tiempo, y Fisi, con lo bueno que es, sin duda volverá a ganar con un coche tan bueno como el R25. Pero ha de seguir el camino de Alonso. Menos representante latino y más espíritu Toleman-Benetton-Renault, según lo demuestran estos chicos que ya lo han visto todo antes. Ellos no necesitan gorilas sujetando el casco en el box y no necesitan 'mánagers'. Necesitan a Fisi y a Fernando. Puros y apolíticos. **FO**

SE, OYÓ TU VOZ...

sobre el futuro de la F1

En la mayor encuesta jamás llevada a cabo por la FIA, más de 90.000 aficionados le han dicho al organismo rector cómo trazar el futuro de la F1. He aquí los resultados...

Texto Bruce Jones

93.018 aficionados de 180 países dedicaron 20 minutos para completar el cuestionario **FIA** **AMD** **F1**



Los aficionados a la F1 llevaban tiempo quejándose de no tener ni voz ni voto, así que no es de extrañar que no hayáis dejado escapar la oportunidad de hacer saber lo que pensáis a la autoridad deportiva cuando ésta difundió la encuesta FIA/AMD/F1 Racing. Nada menos que 93.018 aficionados de 180 países dedicaron 20 minutos cada uno para completar el cuestionario *online*, testimonio de la fuerza de vuestros sentimientos sobre la F1.

Expresasteis vuestra opinión sobre todos los aspectos de la F1, desde el nivel de competencia a la importancia de la tecnología, pasando por la cobertura televisiva. El presidente de la FIA, Max Mosley, ha prometido que la FIA "tendrá muy en cuenta los resultados al ultimar el reglamento de la F1 propuesto para 2008".

La encuesta la hizo posible el apoyo de

A los equipos no les gustará, pero, aunque el 56% prefiere la actual gira mundial de 18-20 carreras, el 28% quiere 21 GP o más

Eliminar la guerra de neumáticos con un único proveedor no recibe luz verde; el 55% está poco o nada de acuerdo con hacerlo

AMD, líder tecnológico mundial, que se mostró encantado de tener la oportunidad de involucrarse. "A medida que la F1 se ha vuelto más avanzada tecnológicamente, los sponsors tecnológicos han cobrado más importancia en el éxito de equipos individuales y del deporte en conjunto", dice el vicepresidente ejecutivo de AMD, Henri Richard. "Esta encuesta ofrecía a la FIA y a AMD una oportunidad única para ayudar a mejorar la F1 a través de la aportación directa de los aficionados".

Antes de sumergirnos en los resultados, y tratar de sacar algo en claro de los datos, he aquí un desglose del perfil de quienes contestaron: el 91% son varones; el 76% mira todas las carreras, pero sólo el 68% de la salida a la llegada; el 61% lleva 10 años o más siguiendo la F1; pero sólo el 36% asistirá a un GP este año. Como muchos más ven las carreras por la tele que en vivo, hay que escuchar vuestra opinión sobre la cobertura televisiva para abordar otros problemas.

Que las cosas sigan imprevisibles

Teniendo en cuenta que quienes completaron la encuesta son aficionados de verdad, vuestras opiniones son atentas y razonables. Así, después de la dominante campaña 2004 de Michael Schumacher, no es de extrañar que el 90% ansie una lucha más abierta por el título, a poder ser entre varios equipos y pilotos, y hasta compañeros.

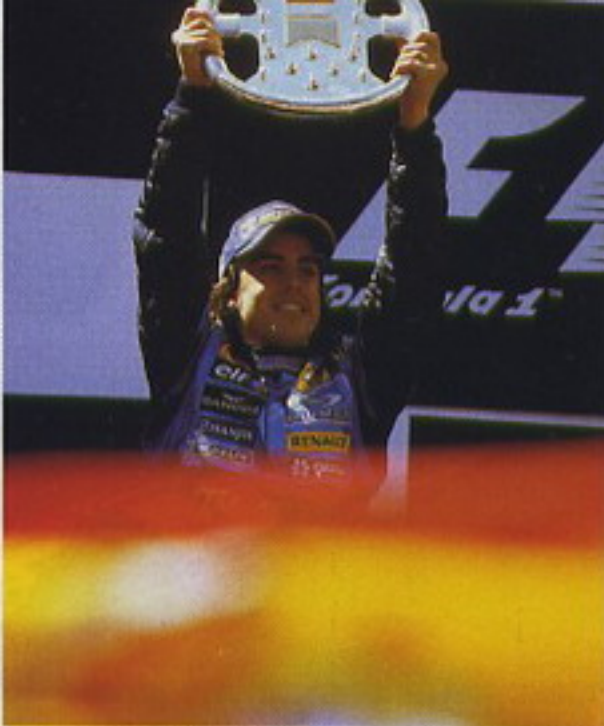
De modo que, Indy aparte, este año debe de dar en el clavo, ya que Michael se las ve y se las desea para estar con Fernando Alonso y Kimi Räikkönen. Eso sí, no se entiende que un 2% dijera que más adelantamientos no aumentarían su interés.

Toda norma que contribuya a fomentar cambios de posición —ya sea reducir la carga aerodinámica, aumentar la distancia de frenada, volver a los cambios de marcha mecánicos o reintroducir los cambios de ruedas— recibe vuestro apoyo. No obstante, frecuentes cambios de reglamento desconciertan a muchos aficionados, sobre todo los más recientes.

Calificaciones y tecnología

Últimamente, las calificaciones han hecho todo lo posible por convertirse en un embrollo. Su declive ha sido tal, que en la actualidad sólo un 21% ve, a lo sumo, la mitad de las sesiones. La calificación a una vuelta no entusiasma, y el 70% quiere que vuelva la calificación a varios intentos. Un ▶





32% sugiere establecer hándicaps para una mayor igualdad, pero eso no cuadra con el deseo del 83% que dice que la F1 debería seguir siendo la categoría reina del automovilismo y que destaca por la tecnología avanzada (el 71% quiere más información técnica, y conseguir un mejor equilibrio entre tecnología y destreza del piloto es un objetivo importante para todos).

Otro problema es cómo encontrar el equilibrio entre dejar que la tecnología muestre el camino –y tal vez que un equipo (por lo general el más pudiente) domine– y limitarla para reducir los costes y, ojalá, estimular las carreras competitivas. Con este propósito, la FIA quiere reducir el gasto anual de los equipos punteros de 300 millones de dólares a 30 (algo demasiado optimista, en opinión de *F1 Racing*).

Circuitos con carácter, por favor

El diseño de circuitos también fue objeto de críticas; el 87% echó la culpa a los circuitos de la falta de oportunidades para adelantar, aunque no hay una cifra que indique qué tal les va a los nuevos circuitos diseñados por el ubicuo Hermann Tilke a este respecto.

Eso sí, preguntados sobre los circuitos que menos les importaría perder de vista a los aficionados, el todavía no estrenado de Estambul encabezó la lista, mientras que sólo un 9% dijo que lamentaría su 'traspaso', seguido por Shanghai y Bahrein. Para ser

El 49% dice que tener un piloto de su propio país aumentaría su interés por la F1; sólo el 28% dice que eso no le importa mucho

justo, el perfil de quienes rellenaron el cuestionario –59% de Europa, 16% de Norteamérica, 9% de Asia, 5% de África, 5% de Oceanía, 3% de Suramérica y 1% de Oriente Próximo– se refleja de forma negativa en los circuitos que es menos probable que los aficionados hayan visitado.

Tilke debería notar que el 72% quiere que los circuitos sean marcadamente distintos, sobre todo si eso permite al espectador ver a los pilotos correr al límite.

Teniendo en cuenta las críticas que han llovido sobre Silverstone estos últimos años, al British Racing Drivers' Club (BRDC) le agrada saber que su circuito fue el tercero por detrás de Mónaco y Spa-Francorchamps entre los preferidos de la afición. En la elaboración de futuros calendarios también debería tenerse en cuenta que circuitos establecidos como Monza, Suzuka e Imola fueron los siguientes más populares, aunque eso vaya en contra de la expansión global

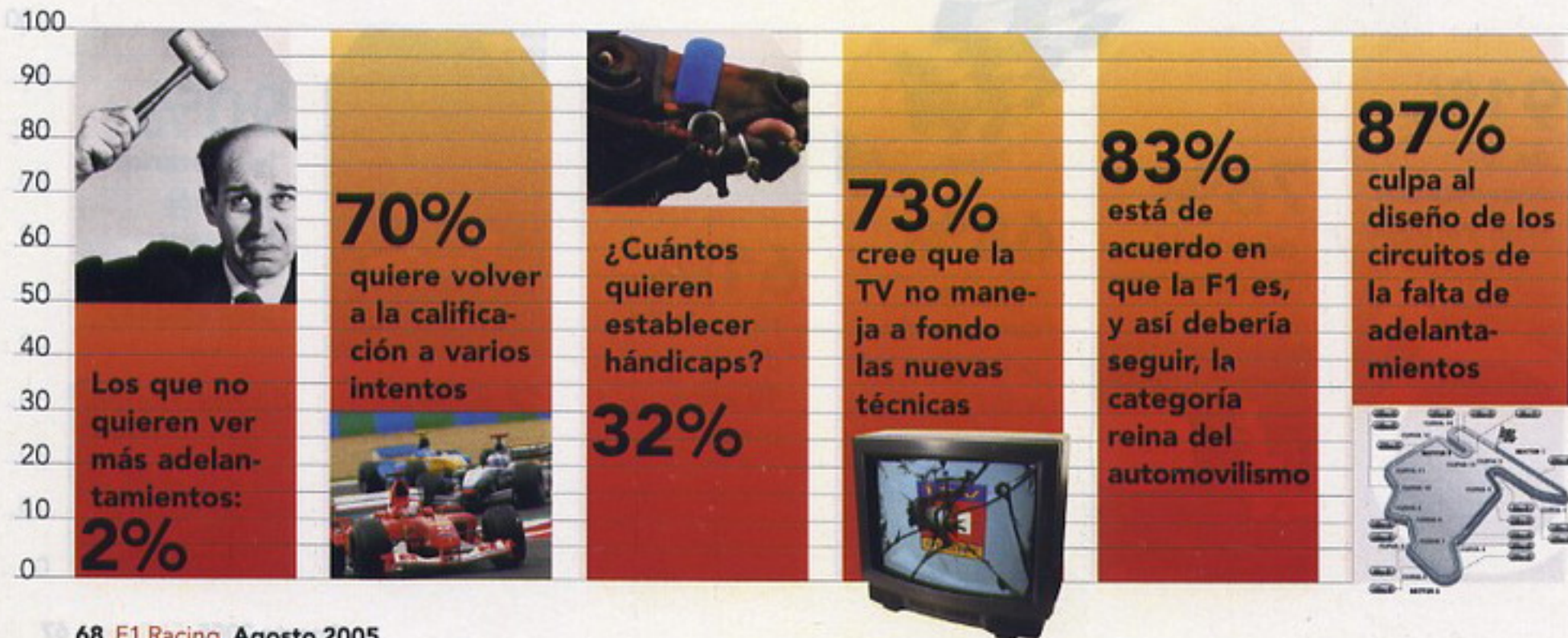
que pide el 68% de los aficionados.

Atar en corto las ayudas al pilotaje

Después de años de confusión sobre los méritos de los pilotos desde la introducción de las ayudas al pilotaje, no es de extrañar que el 71% de vosotros abogue por su prohibición, de modo que una vez más el hombre tenga prioridad sobre la máquina. En la práctica, el 68% cree que en la F1 están los mejores pilotos. Destreza, velocidad y un poco de riesgo siguen siendo lo que hace de la F1 algo que no debe perderse.

Hablando de pilotos, el 54% no sólo quiere que sean más carismáticos, sino también saber más ellos. De hecho, reclamáis información sobre todo el mundo, de dueños de equipos a diseñadores e ingenieros (¡pues leed *F1 Racing*, chicos!). Si se os dejara, meteríais cámaras en sus casas, a bordo de sus yates y en sus jets privados (como ▶

Sumar puntos por la calificación no sería de recibo, dice el 49%; sólo al 35% le parece buena idea





suele hacer *F1 Racing*). Sería genial, pero muchos se conformarían con imágenes de zonas a las que no tienen acceso, concretamente el paddock y el pit lane.

Mejor cobertura televisiva

En el Reino Unido, Alemania y Japón se llevaron a cabo consultas específicas, y los británicos se quejaron de que demasiadas retransmisiones se sumergen casi directamente en la carrera y no ahondan en los personajes en cuestión.

Los alemanes tampoco aprueban la cobertura de la RTL; uno de ellos dijo: "A veces da la impresión de que los comentaristas se limitan a hablar el uno con el otro". A los aficionados germanos no les agrada que la RTL pierda demasiado tiempo

Los votantes europeos son más realistas; sólo el 30% cree que es esencial que el dinero no sea problema en F1, comparado con el 62% entre los asiáticos

La inquietud de los europeos por la pureza de las carreras contrasta con los deseos de Oriente Próximo y Asia: en Europa, el 53% quiere ver más extravagancia, por un 75% en Asia

de retransmisión en celebridades, cuando lo que les gustaría es oír hablar más de los equipos, los coches y los pilotos.

Los realizadores de TV también han de tomar en cuenta que queréis ver a otros aficionados en la carrera, para estimular el ambiente de la retransmisión añadiendo colorido nacional. El 54% también quiere que la cobertura se centre en las batallas a lo largo de todo el pelotón, y no sólo en la lucha por el liderato o la que incluya al piloto local.

Como era de esperar, al 95% les encantan las imágenes de cámara subjetiva, pero muchos quieren ir más allá, recuperando el control interactivo que los espectadores de la F1 en pago por visión disfrutaron hasta 2002.

Un factor que en cierto modo sorprende es que los videojuegos de carreras hacen que la cobertura televisiva defraude a los aficionados. Los más jóvenes, especialmente

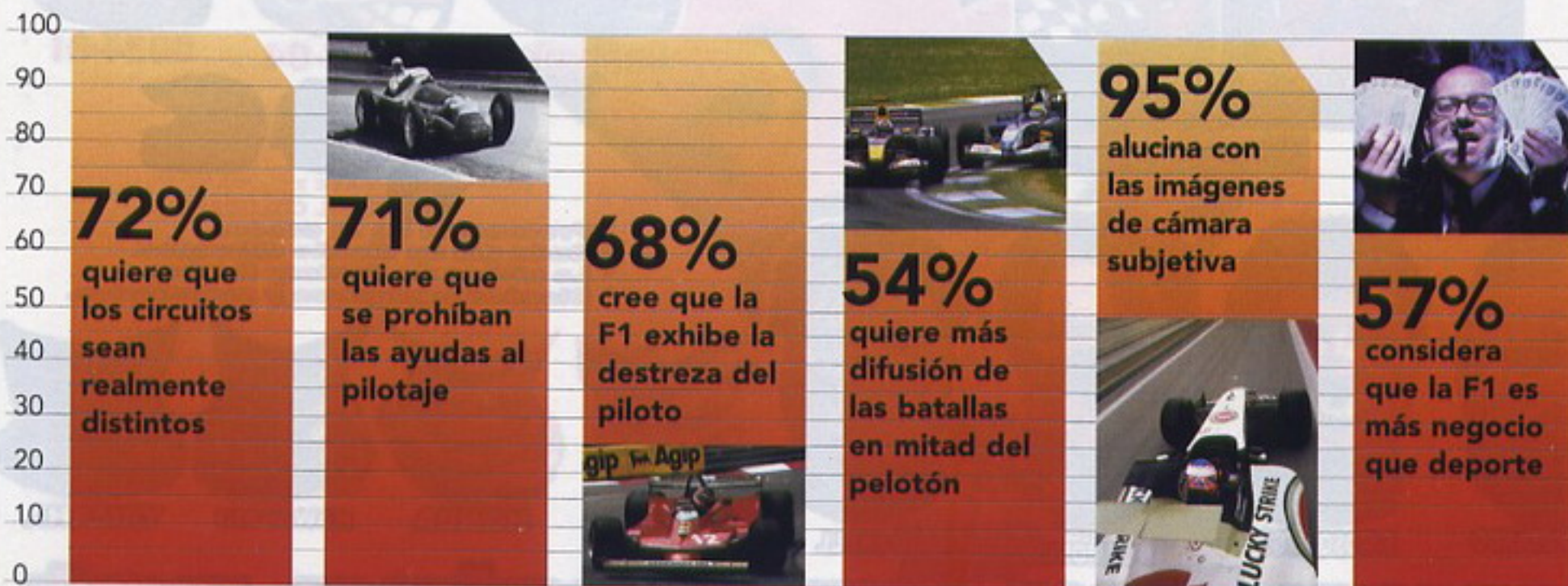
japoneses, piden más imágenes de conjunto, para estimar las posiciones relativas de los coches. No hay suficientes helicópteros dando vueltas para satisfacerles.

Y por último...

Habéis explicado en detalle vuestra opinión sobre los cambios que os gustaría ver: la F1 debería ofrecer velocidad e imprevisibilidad emocionante; pilotos con carisma; lo último en tecnología; glamour cosmopolita; crónicas llenas de emoción; oportunidades de destacar para los mejores jóvenes pilotos, y carreras repletas de adelantamientos.

No obstante, téngase en cuenta que la encuesta se cerró antes del desastre de Indy; sin duda los votos sobre aspectos como el gobierno del deporte habrían sido distintos después de ello. Antes de Indy, el 37% no estaba satisfecho con la gestión de la F1, mientras que el 30% estaba a favor. Pero un 34% opinaba que la polémica era esencial; el 56% decía que la intriga también lo era.

Tal vez la cifra más preocupante es el 57% que considera la F1 más un negocio que un deporte. Eso menosprecia a muchos que son hombres de carreras hasta la médula, ya sean pilotos, patronos, ingenieros o mecánicos, y será sólo cuando esta impresión se invierta, a través de cambios de reglamento que hagan las carreras más emocionantes, que la FIA podrá tener confianza en que la F1 vuelva a estar donde debería estar. **FO**





a la buena de

DIOS

Puede que para Schumi unas vueltas al Mugello con *F1 Racing* no sean más que un despliegue rutinario de talento sobrenatural, pero lamentamos discrepar: rara vez se percibe algo más parecido a la perfección

· **Texto** Peter Windsor · **Fotografías** Lorenzo Bellanca/LAT, Charles Coates/LAT





autodromo, encuentro la deteriorada torre de control. Doy una vuelta por la *Passaggiata Eugenio Castellotti*.

Vuelvo por Bolonia y hacia Florencia, por las montañas, siguiendo de nuevo la ruta de las Mille Miglia. Los puertos de la Raticosa y de la Futa. Rápidos virajes en bajada. Continuas paellas. Largas rectas. Postales fugaces de las colinas y valles de la Toscana. Me imagino a Stirling Moss y Denis Jenkinson parando en este pequeño *albergo* a principios de 1955, hablando de referencias y de cómo lidiar con la niebla, la lluvia y el sol matinal. Miro el rostro amable del caballero detrás de la máquina de café y me pregunto si en su día sirvió a Peter Collins o Piero Taruffi, Alfonso de Portago o Juan Manuel Fangio.

La mañana siguiente, más abajo, hacia el este, con luz tenue,

asombrosamente rápidos, pilotando como si el título estuviera en juego. La Scuderia Ferrari en su elemento, en un circuito de pruebas maravillosamente ondulado, casi sin nadie mirando. Aquí en las colinas de la Toscana, en un espléndido día laborable, Michael hace lo que incontables pilotos de Ferrari han hecho antes que él: probar, probar y probar. No importa que ya haya disputado 220 y tantas carreras de F1, ganado más de 80 y siete títulos mundiales; no importa que desde ningún punto de vista necesite esta cantidad de trabajo. Hasta Rubens –que se queja de que Mugello no tenga suficientes “curvas de tracción”– parece un poco harto. Michael no. Está fresco y preparado. Llegó en avión la noche anterior, condujo su discreto Alfa hasta el hotel y llegó al Mugello a primera hora

aspectos que el de carrera, está afinado con tanta precisión que no es de extrañar que Ferrari no esté dispuesta a poner su vida en peligro. Los tests son Ferrari, y aquí, en el Mugello, el pasado glorioso se funde con el tecnofuturo.

Y es esto lo que más me intriga: ¿hasta qué punto impera en Michael la tecnodisciplina teutona –la que vemos desde lejos, por la tele, en la sala de entrevistas, desde las tribunas– y hasta dónde es un piloto de carreras impulsivo y apasionado, un atleta con debilidades además de una dura coraza competitiva? ¿Dónde se encuentra el equilibrio? ¿Hay algo de Castellotti en Michael o es un Niki Lauda del siglo XXI? No se le puede pedir que hable de estas cosas porque él es lo que es. Él hace su trabajo.

Pero, después de todos estos

anta es la ilusión, que trato de envolver el momento con una gruesa hoja de papel brillante, para hacerlo durar. El miércoles me veré con Michael Schumacher en Mugello, en la Toscana, seguramente a última hora de la tarde, al final de la jornada de tests del día. No va a tener mucho tiempo. Quince minutos, tal vez 20. Así que será cuestión de saborear el momento, estirarlo, exprimirlo...

Primero conduzco hasta Módena. Nada de *autostrade*; en su lugar, enfilo la Via Emilia, casi recta, de tres carriles, pensando en los pilotos de Ferrari que recorrían este trecho unos 50 años atrás. Una vez, Fangio chocó aquí con un camión errante, lesionándose la muñeca. Los participantes en las Mille Miglia pasaban por la Via Emilia para volver al norte, hacia el final de la prueba en Brescia. En el centro de Módena, enormes fotografías en blanco y negro muestran a los aliados liberando la ciudad de la ocupación. En el Parco Enzo Ferrari, emplazamiento del viejo

“¿Hasta qué punto impera en Michael la tecnodisciplina teutona, y hasta dónde es un piloto impulsivo y apasionado?”

encuentro el valle del Mugello. Patria de la nueva Ferrari y de la nueva generación. Alcanzo a una caravana de camiones y hago cola con paciencia en estas diminutas carreteras arboladas.

A media mañana entro por fin en el circuito y los dos pilotos de Ferrari, Michael Schumacher y Rubens Barrichello, ya ruedan con los F2005, totalmente al límite, lanzándose por curvones

de hoy, para las preceptivas reuniones y un masaje.

Está rodeado de caras familiares –Chris Dyer, su ingeniero de pista, y Rory Byrne, codiseñador del F2005– además del equipo ‘bifásico’ de tests. Por la tarde llegarán los chicos del turno de noche. Los F2005 no se vuelven fiables como por arte de magia. El programa de tests, más exigente en casi todos los

años, uno puede sentarse a su lado mientras conduce y verlo desde un ángulo distinto...

Ferrari ha enviado desde la fábrica un apetitoso 575M Maranello. Rojo; V12 a 65°; 515 CV a 7.250 rpm; cambio por levas; dos pedales. Una loa a lo que tienen de grande los coches rápidos e Italia. Charles Coates y Lorenzo Bellanca, nuestros fotógrafos, tienen una estrategia complicada. Primero, fotos junto al coche. Luego, instantáneas en el cockpit y exteriores desde una derecha lentilla. A continuación, parada en pista para que Lorenzo pueda desmontar la cámara del habitáculo. Luego, tratar de que Michael se suelte un poco en pista. Por último, pedirle que pose para algunas fotos junto al coche al ponerse el sol. Una larga lista. No confío en su éxito.

De pronto, Michael sale con aire resuelto hacia el pit lane, todo sonrisas, supongo que ▷



¿En marcha? Windsor se prepara para una cabalgada única mientras Michael arranca el 575M, inicio de una lección magistral de conducción.

Este trabajo no fue una tarea ingrata para Michael: Peter descubrió que su afición por conducir cualquier cosa sigue tan fresca como el primer día que se subió a un F1.



encantado de ver el 575M. Charlamos un poco, sobre las carreteras de montaña que nos rodean y sobre las Mille Miglia. Y luego, con brío, partimos. Michael lleva su mono OMP y botines Puma. Sin guantes. Le pido que aguarde un poco, esperando dar más tiempo a nuestros fotógrafos para colocarse. Michael accede, levanta el pie y habla un poco de la jornada de tests y de las próximas carreras. Luego, impaciente, acelera a fondo, subiendo marchas hacia la primera curva.

Mueve ligeramente el volante, llevando el coche hacia el interior desde la raya blanca exterior antes de apurar suavemente la frenada anticipando el vértice. Luego suelta los frenos mientras da más giro al volante. El morro desliza. Michael gira más, pisa el gas y descuelga la zaga.

"Las ruedas están un poco frías", dice, metiendo marchas de nuevo. "Tendré que presionar un poco para llevarlas a la temperatura".

Es lo que hace por las eses, mitigando el subviraje natural del coche con movimientos exagerados de gas y dirección, provocando los primeros derrapajes de la tarde.

Ahora pasamos por los rapidísimos tramos en subida y bajada. Michael exige el máximo al coche -frenos, dirección, gas-, grabando sus límites en las puntas de sus dedos, pies y otras terminaciones nerviosas.

Vemos a los chicos y Michael para en el momento justo. Lorenzo quita la cámara de a bordo. "¿Podrías avanzar un metro o dos y hacer patinar las ruedas?", pregunta.

"Cómo no", dice Michael. Unos segundos después, el humo envuelve la zaga del Ferrari.

Da dos vueltas completas lanzadas. Puro placer. Conduce constantemente en esa diminuta zona que separa lo muy, muy rápido de lo demasiado rápido, en esa zona delicada y tensa que se encuentra a unos milímetros del desastre. Sobre un máximo de 100, Michael conduce este Ferrari al 95% en todas las curvas. Utiliza cada centímetro de pista y arcén. Gira el volante, baila con los pedales.

Intento analizar lo que veo y lo que siento. No es fácil. Todo sucede muy deprisa. Pasamos por el pliegue después de boxes, a fondo en séptima, y al momento

>>Menuda lección

En 2003, y en el límite del absurdo, Jenson Button pasó a nuestro Alan Henr y al volante de un London taxi en Silverstone (dcha). Alcanzaron velocidades de 120 km/h,



deslizamientos chiflones y aparatosos balanceos de carrocería.

Ese mismo año, en el Circuit de Catalunya, este Jaguar S-type R (abajo), sí que lo lió. Antonio Pizzonia tenía que llevar a un redactor de la revista inglesa Autocar antes de pilotar su Jaguar R3.

Antonio olvidó que iba en un coche de calle, rodaba a 200 km/h y frenó para la Elf donde lo hacía con el F1...

Subvirando como posesos, volcaron en la puzolana y chocaron contra el muro de neumáticos. No pasó nada, pero Antonio salió algo avergonzado.

El problema fue que

Robert Holmes



Apuras la frenada y pisas la puzolana...



...allí lo clavás y das vueltas de campana...



...golpeas la barrera y listo: ¡adiós cochazo!

En dos vueltas deslumbrantes, el Maranello se mostró vivito y coleando en manos de Schumi, que exprimió todas sus características dinámicas.

ya estamos a mitad de la vuelta, y frenando para una derecha en tercera. Trato de ordenar mis pensamientos: no estoy asustado, eso lo primero. Voy sentado al lado de alguien que lo tiene totalmente controlado. No, más que eso: asombra lo dócil que es Michael al volante, lo *flexible*, si ésa es la palabra correcta, y esta docilidad inspira una gran confianza. Frena fuerte, pero su frenada no tiene nada de violenta. Cambia de dirección, pero al principio *guía* el volante antes de aumentar su giro. Avisa al coche de todo lo que va a hacer y es por eso que siempre está al mando de este gran Ferrari de motor delantero, derrapando por toda la pista, justo en el límite de extinción; pero nada es alarmante. Michael *manipula* el coche por el Mugello, haciendo que vaya por donde él quiere, no mediante aportes agresivos sino por sutiles ajustes de su masa dinámica.

Y todo el tiempo habla, o bromea sobre algo, o repara en cosas a través de la ventanilla. No se sienta cerca del volante, al estilo moderno. Sus brazos están un poco doblados pero no demasiado. Su número de pulsaciones tal vez siga siendo 44.

De pronto se da cuenta de que el mejor modo de maximizar la sesión de fotos es atajar por la

“Última curva”.

Sigo sin poder verlos. Pero Michael ya los ha ‘clisado’ en el extremo más alejado de su visión periférica. Vamos a 198 km/h, frenando para las eses en bajada.

Las revelaciones no terminan aquí. Echo un vistazo al hueco de los pies, ansioso por ver su interacción con el acelerador y el freno. Por increíble que parezca, Michael está frenando con el pie derecho. No me lo puedo creer. Michael Schumacher, piloto como no hay otro igual entre los que frenan con el pie izquierdo, ahora frena con el derecho.

“¡Frenas con el pie derecho!”, exclamo sobre el rugido del V12.

Cada centímetro de pista fue bien aprovechado; si el morro iba largo, un poco más de gas descolgaba la zaga y obligaba al Ferrari a atacar los vértices.



“Michael conduce en la zona que separa lo muy, muy rápido de lo demasiado rápido, a unos milímetros del desastre”

variante del circuito antes de boxes. Esto supone pararse casi del todo en el pit lane y volver al circuito dando un coletazo. Michael aplasta el pedal, la zaga derrapa; la controla con la dirección, el impulso hace girar el coche en redondo, casi como si hubiera corregido de manera exagerada... pero no ha hecho nada parecido, claro. En vez de eso, deja que el coche se calme, gira *suavesito* el volante al otro lado, y deja goma en el asfalto. Es un pianista en la fase *adagio* del concierto.

Ahora pregunta por la nueva ubicación de los fotógrafos. Miro hacia ‘nuestra’ curva, buscando su coche de alquiler, pero no puedo verlo. Vuelvo a mirar. Arriba. Abajo. Nada.

“Ahí están”, dice Michael.

“Sí, supongo que sí”.

“¿Por qué?”.

“Con este coche y en este circuito, va mejor. Cambio bastante. En el F1 freno con el pie izquierdo, pero a veces puedes hacer más con los frenos con el derecho”.

“¿Eres ambidiestro?”, pregunto.

“¿Qué quieres decir?”.

“¿Puedes chutar un balón igual de bien con ambos pies?”.

“Al principio no, pero ahora creo que puedo”.

Se me ocurre que Michael frena con el pie derecho porque, en el fondo, es el modo más puro de conducir un coche, cualquier coche. Superponer el freno y el gas está bien, pero es un compromiso por definición, un modo sencillo y ‘repetible’ de

simular un equilibrio dinámico de pesos perfecto. Michael frena con el pie izquierdo en el F1 porque eso le da la mejor oportunidad de maximizar todos los componentes electrónicos a su disposición: diferencial, control de tracción, reparto de frenada, motor. Maneja a la perfección –seguramente mejor que cualquier piloto del oficio– los chismes diseñados teniendo en cuenta la frenada con el pie izquierdo. Es por eso que se adapta perfectamente.

Pero hoy, con el 575M, sólo hay las herramientas tradicionales: dirección, freno y acelerador. Así que Michael frena con el pie derecho. (También me habría encantado verle hacer el punta-tacón. Pero hoy día, hasta en un coche tan puro como el ▷



Un modo rápido y efectivo de calentar gomas frías (izda.); Michael fue tan atento con las necesidades de F1 Racing (abajo) como es con los miembros de su equipo.

575M, las levas del cambio lo son todo). Agarra el volante –sin apretar– a las 10 y 10. Nada de contravolante con una sola mano. Tira el coche suavemente en todas las curvas, siempre hacia un vértice temprano, inclinando un poquito la cabeza hacia delante, y de lado a lado cuando gira, pero por lo demás con escaso o nulo lenguaje corporal. Michael no es de los que inclina mucho la cabeza con el F1 y aquí es lo mismo.

¿Qué más? Veo a un Michael distinto; distinto del piloto que habla a menudo al micrófono de la TV, o del que encuentras de vez en cuando en los gimnasios de

los hoteles. Ahora, llegando a conocerlo un poco de un modo diferente, Michael se presenta como alguien de una inteligencia emocional altísima, con lo cual quiero decir que es muy consciente de sus propias emociones, sabe cómo controlarlas, le resulta fácil identificarse con otros y se le da la mar de bien motivarse a sí mismo y a quienes le rodean. Por ejemplo, el domingo por la noche después de una reciente carrera, llamó a un miembro de Ferrari para preguntarle si estaba bien.

“Sí, bien”, fue la respuesta.

“¿Por qué lo preguntas?”

“Porque parecías un poco

chafado cuando me marché del circuito”, contestó Michael. “Sólo quería asegurarme de que estabas bien”.

Razón por la cual, después de todos estos años, sigue siendo exactamente el mismo chico que era cuando se subió por primera vez a un Jordan en 1991. Nada –ni el dinero ni el éxito ni la fama– ha influido de ningún modo en su amor básico por la F1.

Y, a pesar de su constante afirmación de que sólo le interesa ganar, creo que en el fondo también le gusta lo que, para él, es el relativamente sencillo arte de pilotar. Nuestro rato en el Mugello no fue un fastidio para él; se lo pasó bien. Sonrió y trabajó duro para los fotógrafos, con ganas de darles lo que querían.

Al final, posó junto al coche para nuestras fotos al ponerse el sol. Por una parte, era el Michael conocido, el múltiple campeón del mundo con su último modelo de gorra [véase página 27]; por otra, ahora que he tenido la suerte de ver de cerca lo que hace tan perfectamente, para mí era alguien más: un atleta brillante y dócil que trabaja en perfecta armonía con cualesquiera componentes mecánicos se le pongan por delante.

Recordé algo que me contó un

ingeniero de Benetton hace años, cuando estaban probando con un joven Michael en el Ricard. Le dieron un reglaje que sabían que hacía el coche más rápido pero también mucho más difícil de pilotar. Michael probó el coche un par de vueltas, entró, les dijo que sabía lo que se proponían y les pidió algo de tiempo. Luego paseó durante unos 20 minutos o así, luchando con maneras de resolver el problema. Por fin, sin pedir cambio alguno en el coche, partió y empalmó una serie de vueltas ultrarrápidas. Había cambiado su estilo, no el coche, y al hacerlo demostró que durante la década siguiente iba a multiplicar tal vez por 50 el número de variables que podía tener a su disposición en un fin de semana dado de carrera.

Por eso se recupera tan bien después de pasarse un poco de frenada, o salir un poco largo en la primera parte de una vuelta de calificación. Comete errores, sí, pero eso es porque es humano, porque puede permitirse pilotar hasta los márgenes más amplios de su época y porque las ayudas electrónicas al pilotaje le dan la posibilidad de adaptar constantemente su coche y su estilo. Debido a esto, y al manejar tan bien todas estas variables, es capaz de moverse en el borde mismo de la perfección.

Por tanto, en el cockpit del 575M, con elementos básicos a su disposición, en un Mugello desierto, sin nada que demostrar, fue la personificación del Piloto de Carreras y todo cuanto evocan esas palabras: un genio de nuestros días, caso único, con un alma mucho más grande incluso que el deporte que ama. **F1**

“En el fondo, le gusta lo que, para él, es el sencillo arte de pilotar”



BMW M5

POR F A M



EL DIABLO

El non plus ultra entre las berlinas deportivas tiene un nombre: M5

Este modelo de la serie 5 es el más noble y, al mismo tiempo, más potente que jamás hubo. Su motor tiene 5.000 cc, 10 cilindros, 507 CV, el par motor es de 520 Nm y revoluciona hasta las 8.000 rpm. Estos valores diluyen de modo desconocido hasta el momento la línea divisoria entre los coches para el uso diario y los coches de competición automovilística de alto nivel.

Las prestaciones del M5 de cuarta generación vuelven a marcar el listón de referencia en el segmento de las berlinas deportivas potentes. Este es un segmento automovilístico que fue creado en 1984 por el primer M5. En este segmento, el primer M5 y los modelos que lo sucedieron, marcaron hitos en el transcurso de los últimos veinte años.

Con el nuevo M5, este principio de construcción automovilística vuelve a coronarse: exteriormente, su diseño insinúa discretamente que se trata de un coche extremadamente deportivo. Combinando la aparentemente

inagotable potencia de su motor de diez cilindros de altas revoluciones con las virtudes de la caja de cambios secuencial de siete marchas SMG, el conductor entra en una nueva dimensión de la conducción holgada. En resumen: en el segmento de coches exclusivos, el nuevo M5 dispone del conjunto propulsor más innovador, la mejor relación entre potencia y peso, una maniobrabilidad excepcional y, además, es útil para el uso cotidiano. Una berlina para el día a día con el corazón de coche deportivo o, expresándolo al revés, un coche deportivo para el uso diario. El nuevo M5 cumple a la perfección ambos criterios.

Las dos bancadas de cilindros del V10 están dispuestas a 90°, obteniéndose así características óptimas en materia de vibraciones y confort mediante la compensación de masas en el cigüeñal. Ello significa que el cárter del cigüeñal ha sido concebido como placa de apoyo tipo «bedplate» (por

primera vez en un motor V de BMW fabricado en serie) para resistir el enorme esfuerzo que suponen la presión originada por el proceso de combustión, las altas revoluciones y las vibraciones. Para conseguir un apoyo óptimo del cigüeñal, se incluyeron refuerzos de fundición gris en el bedplate de aluminio. Esta solución también resulta ventajosa en cuanto a acústica, vibraciones y mayor caudal del aceite.

El sistema de control variable del árbol de levas «doble VANOS» del nuevo propulsor del M5 se ocupa de una adaptación perfecta al cambio de solicitudes. De este modo es posible conseguir tiempos de regulación extremadamente cortos. En la práctica, esta solución significa lo siguiente: más potencia, mejor recorrido de la curva del par motor, respuesta óptima, menos consumo y gases de escape menos contaminantes. Tal como es usual en la competición, cada cilindro tiene su propia mariposa y la

regulación es plenamente electrónica en cada bancada..

Un motor de alto régimen sólo tiene sentido en combinación con una caja de cambios de relaciones correspondientes. Únicamente así es posible aprovechar el par motor mediante relaciones más cortas, con una capacidad de aceleración óptima.

La caja de cambios secuencial SMG de siete marchas es la apropiada para armonizar con el motor V10 y poner su potencia en las ruedas motrices. BMW M es el primer fabricante del mundo en ofrecer una caja secuencial de siete marchas y función Drivelogic. Más que la caja anterior de seis marchas, la SMG de siete permite cambiar más rápidamente en modo secuencial de accionamiento manual, aunque también es apropiada para circular confortablemente activando la modalidad de cambio automático. Además, los saltos de revoluciones y par son menores, gracias a la marcha adicional.

Dispone de un Radiosat 4x40W Cabasse-Tronic, con cargador de 6 cd frontal y una base de cuero específica. Volante, pomo y la base del cambio de marchas son de color azul.

test

MEGANE RS

EL JUGUETÓN MEGANE TROPHY

Un juguete para niños grandes

Con más de 2700 unidades vendidas en los nueve meses desde su lanzamiento, el Megane RS representa un 7,8% del mercado en su categoría, la de los "grandes GTI". Los 5 mercados europeos donde ha conocido su gran evento son España, Francia, Reino Unido, Alemania y Suiza, pero sus ventas en México, África del Sur y Japón han permitido llegar a un total de ventas de 5200 unidades en 2004.

Aunque las ventas del Megane Renault Sport 2.0 turbo no comprometen el evento de la gran serie, representa de todas formas el 39% de venta de los vehículos producidos en la fábrica de Dieppe en el 2004, Renault Sport Technologies nos propone el Megane RS dotado de un chasis todavía más deportivo; destinado ante todo a los amateurs de salidas en circuito.

Este chasis deportivo está instalado en una serie limitada de diseño exclusivo bautizado como "Renault Megane Trophy", con una tirada de vehículos de 30 por día, pero también estará disponible como opción en todos los Megane Renault Sport.

DISEÑO: La serie limitada Megane Trophy se diferencia por algunos elementos estéticos exclusivos, y ante todo por sus magníficas llantas "grafito" de 18 pulgadas, a lo que hay que añadir un lado "racing" muy simpático.

Se remarca también por un color único "gris Makaha". En el habitáculo descubrimos unos asientos originales y acabados con revestimiento de verdadero carbono. Una placa numerada, como en el Clio Williams, dispuesta bajo el tablero de a bordo, recuerda el carácter exclusivo de este vehículo. La serie limitada Trophy dispone de serie de todo el equipamiento del Megane Renault Sport. Las costuras de volante, pomo y base del cambio de marchas son de color azul así como las de la tapicería de los asientos y los cierres de los cinturones.

MOTOR: El 2.0 turbo situado bajo el capó pertenece claro está a los mejores alumnos de la clase. He apreciado la gran disponibilidad en todos los regímenes de este motor explosivo (F4Rt), desarrollado conjuntamente por la dirección de mecánica Renault y

por Renault Sport Technologies.

Como recordatorio, este motor desarrolla una potencia de 225 CV (165KW) a 5500 rpm y una par de 300 Nm a 3000 rpm con un 90% del par máximo disponible entre 2000 y 6000 rpm. Este motor está acoplado a una caja de cambios manual de 6 velocidades. Esto frente a un cronómetro, y sin perder peso, ya que se mantiene como siempre en 1375 kg.

CHASIS: Llegamos a un gran apartado de la evolución, el chasis. Dedicado todavía más aun al placer de la conducción, el nuevo Megane RS Trophy se beneficia de piezas y reglajes específicos que serán muy pronto propuestos en el modelo de serie bajo la forma opcional "chasis sport" o directamente de serie.

A priori, una opción "chasis sport" en un deportivo, hace reír. Pero teniendo en cuenta que una parte, sin despreciar a nadie, de la clientela no pondrá los neumáticos en un circuito, la oferta parece al final muy pertinente, y sobre todo, muy esperada teniendo en cuenta los reproches emitidos en el encuentro de la precedente montura.

Primer punto, el sistema ESP se puede al fin desconectar totalmente. Al menos, eso creemos. Ya que, en el caso de frenar bruscamente, el sistema se reactiva si el ABS se dispara. Para retrasar su puesta en marcha sus discos están agujereados delante y detrás para garantizar un mejor enfriamiento.

Un trabajo importante ha sido realizado para mejorar la dosificación y el ataque del pedal de freno. El diámetro del cilindro maestro pasa de 23,8 mm a 25,4 mm, en beneficio de un mejor feeling al nivel del pedal.

La otra parte del trabajo se ha hecho sobre la amortiguación, que se ha adaptado a una conducción aún más radical que el chasis de base.

En el tren delantero, la dureza ha sido aumentada de un 25% con el fin de aumentar su potencial, el diámetro de la barra antiderrapaje ha disminuido ligeramente.

En el tren trasero, la dureza de los muelles ha aumentado en un 77%. La mejora del mantenimiento de caja permite una disminución del derrapaje (-10%), del levantamiento delantero cuando se acelera y del amorramiento en el frenado. Estos desarrollos mejoran la motricidad sobre todo tipo de superficies.

Con una dimensión ampliada de 235/40R18, el neumático Dunlop SP Sport Maxx va igualmente en este sentido.

Anotemos que las llantas de 18" del Trophy no sólo hacen bonito, aportan una ganancia de 1,5 kg por rueda. Estas características aseguran un comportamiento más completo y lúdico a la vez.

Las velocidades en carretera de curvas son impresionantes para una "simple" Berlina de tracción delantera. La serie limitada Megane Trophy es un juguete para niños grandes, pero para jugar sólo dispondrán de 500 ejemplares. Eso sí, es inútil inquietarse: el RS "de base" se aprovechara también de todas estas evoluciones.

POR F A M





Alonso arrasa, pero Kimi resiste

La heroica remontada de Räikkönen limita el margen de victoria de Fernando a dos puntos

En vista de los penosos hechos de Indianápolis, F1 Racing no publicará la habitual crónica del GP de EE UU. En la página 11, el lector encontrará los datos básicos del GP, y a partir de la 6 el análisis de tan lamentable historia.

Es esto la suerte de los campeones? Kimi habría ganado en Indy. Sin duda. Pero la carrera no existió; en cambio, fue Fernando quien hizo suyo Magny-Cours, sin que le viniera nada mal la penalización por cambio de motor del finlandés. Kimi habría ganado en Indy, sí. Cargó mucha gasolina en los oficiales, y el coche, incluso con las presiones más altas en los Michelin, parecía estar donde estaba desde que en Imola acertaron por fin con la distribución de lastre. Esperaba correr, que después de la vuelta de formación habría

algún tipo de solución y la parrilla volvería a formarse. Pero Räikkönen se marchó pronto de Indy. Volaba a Nueva York para cuando Michael no agitaba el champán.

En Francia ya estaba casi olvidado. Ahora era la siguiente carrera. Un buen circuito para McLaren, para Michelin... y para Renault. Una nueva especificación de motor Mercedes con más régimen y más potencia. Y otra rueda de prensa FIA a la que asistir el jueves por la tarde, junto con Michael Schumacher, Jarno Trulli, Fernando Alonso y Tiago Monteiro. En Canadá, donde estas

ruedas de prensa se celebran a las 11.00 por deferencia a la hora europea, llegó tarde debido al tráfico. Le multaron, en un día en que todos querían preguntarle por su problema de neumáticos y rotura de suspensión en Europa. Fue como si hubiera dos sanciones: una económica y luego tener que reparar lo mismo un millón de veces.

Como era de esperar, en Francia sólo querían recordar Indy. Seguridad. Neumáticos. Política. Reuniones. Kimi quería dejar que hablaran los demás.

Pero no había manera:



Alonso cruzó la meta casi al ralenti para saborear el triunfo frente a la 'tribuna Renault'.

CAMPEONATO DE PILOTOS tras 10 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	69
2	Kimi Räikkönen	45
3	Michael Schumacher	40
4	Jarno Trulli	31
5	Rubens Barrichello	29
6	Nick Heidfeld	25
7=	Mark Webber	22
7=	Ralf Schumacher	22
9	Giancarlo Fisichella	20
10	David Coulthard	17
11	Juan Pablo Montoya	16
12	Felipe Massa	7
13=	Tiago Monteiro	6
13=	Alexander Wurz	6
13=	Jacques Villeneuve	6
16=	Jenson Button	5
16=	Narain Karthikeyan	5
18=	Christijan Albers	4
18=	Pedro de la Rosa	4
18=	Christian Klien	4
21	Patrick Friesacher	3
22	Vitantonio Liuzzi	1

CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES tras 10 pruebas de 19

1	Renault	89
2	McLaren-Mercedes	71
3	Ferrari	69
4	Toyota	53
5	Williams-BMW	47
6	Red Bull-Cosworth	22
7	Sauber-Petronas	13
8	Jordan-Toyota	11
9	Minardi-Cosworth	7
10	BAR-Honda	5



Una carrera alentadora para Jenson: un sólido cuarto puesto y los primeros puntos del año.

MÁS APUNTES

GP VTA.
DE
FRANCIA 70



Última curva, 15.33, y la multitud enloquece.

UN ALONSO INMENSO

Fernando Alonso negocia la última chicane, muy despacio. Es la 70ª y última vuelta y tiene 13 segundos de renta sobre Kimi Räikkönen. Más de 1.000 empleados de Renault, frente a la meta, se levantan en un mar de azul y amarillo para saludar al vencedor. "Pasé despacio para que pudieran disfrutar de la victoria", dijo Alonso.

Se merecía los aplausos, igual que los motoristas entre el público procedentes de Viry-Châtillon. El RS25 fue como un reloj. Aparte de un escape rajado el viernes, el fin de semana fue tranquilo y el coche bien equilibrado. Se trató sencillamente de puesta a punto y elección de neumáticos.

Renault optó por la opción más blanda. Cuando el domingo las temperaturas alcanzaron 20º más que los días anteriores, rivales como BAR-Honda esperaron que Renault se hubiera arriesgado demasiado.

Ni hablar. Alonso salió disparado desde la pole, y una serie de vueltas más de un segundo más rápido no presagiaban inquietud alguna por las ruedas. Después de 15 vueltas, Alonso tenía 21s de ventaja e iba a hacer la primera de sus tres paradas.

Siguió líder, igual que después de las dos siguientes. Coche, motor, ruedas, piloto, táctica; todo perfecto. Y un día redondo.

Maurice Hamilton

dibujó en los rostros de tipos como Michael y Fernando, que entendieron exactamente lo que decía Kimi. Podría ser Mika el que estuviera ahí sentado en lugar de Kimi, soltando uno de sus famosos y moderados alegatos.

Y después de eso, cómo no, no había nada más que decir.

El viernes, el coche y el nuevo motor iban bien, una vez la pista empezó a ganar adherencia, y Kimi fue quinto en la primera sesión, con gasolina a bordo y mucho margen. Pedro de la Rosa fue el más veloz con el tercer McLaren y Juan Pablo Montoya también rodaba rápido. Pintaba bien.

Pero en la segunda sesión todo se torció. Kimi notó que el motor vibraba al empezar su primera vuelta lanzada. Vio humo por sus retrovisores. ¡Motor! Se apartó a la hierba. Se acabó la jornada. Y le iban a caer 10 posiciones de penalización en la parrilla. ▶



Renault y sus empleados acudieron en masa para animar a Alonso, y no los decepcionó.

Se rompió un cojinete. La fiabilidad y potencia del Mercedes-Ilmor fueron buenisimas en 2005, pero ahora, en este punto crítico de la temporada, una avería se coló por el control de calidad. El viernes por la noche, a Kimi le montaron un motor fresco de la versión antigua, un motor que también tendría que usar en Silverstone, donde la potencia cobra gran importancia.

¿Estaba Kimi preocupado? ¿Cómo afectaría esto a su fin de semana?

"Me gusta el motor viejo", dijo. "Me ha ido bien este año. Y creo que puedo cambiar un poco mi estrategia y recuperar posiciones así. Creo que irá bien".

Sencillo. Eficaz. Preciso.

Kimi calificó tercero, con la que ahora sabemos que era la mayor carga de combustible del pelotón por un margen de tres vueltas (sobre Juan Pablo) y ocho sobre su más peligroso rival (Alonso). Gracias a la meteórica entrada y salida del pit lane de

Magny-Cours, por primera vez este año una táctica a tres paradas parecía atractiva para buena parte de los corredores, entre ellos el futuro y autoritario vencedor y líder del Mundial, Alonso. Maximizando el buen uso de los neumáticos del McLaren, los ingenieros de Kimi optaron por una táctica a dos paradas y el más blando de los dos compuestos Michelin. Había cierto riesgo, dado que se esperaba que la temperatura se disparara el domingo, pero Kimi era 13º, no tercero, y de algún modo tenía que

"Kimi calificó tercero, con la que ahora sabemos que era la mayor carga de combustible del GP"

MÁS APUNTES

GP DE FRANCIA VTA. 17



Schumi no pudo adelantar a Jarno Trulli.

FERRARI PIERDE EL RITMO

Después de la carrera, Michael no quería reconocer que el tercer puesto era lo máximo a que podía aspirar. Después de eludir la primera pregunta, Peter Windsor insistió sobre ello en la rueda de prensa.

"Pero ¿crees que el tercer puesto estaba bien para ti este fin de semana?"

"Bueno, si miras la velocidad que teníamos, he de admitir que el tercero era prácticamente lo máximo. Si nuestra estrategia hubiera funcionado a la perfección, podríamos haber estado por delante de Kimi debido a su situación, pero nuestra carrera no salió a la perfección".

Y es que Schumacher pasó sus primeras 18 vueltas clavado detrás del Toyota de Jarno Trulli. Pararon al mismo tiempo, pero un lleno más corto permitió a Schumi salir por delante. Pero, incluso con pista bastante libre, el ritmo brillaba por su ausencia. Partió tercero y acabó tercero, superado por Räikkönen. Por su parte, un problema de frenos relegó a Barrichello de un posible cuarto a fuera de los puntos.

"Estuvimos entre los más rápidos en calificación, pero no en carrera", dijo Ross Brawn. "Michael no podría haberlo hecho mejor. Pero los otros eran más rápidos".

Maurice Hamilton

escaparse. Por su parte, los chicos de Juan Pablo fueron más conservadores, eligiendo el Michelin más duro (por el calor previsto) y una carga de gasolina a dos paradas algo más ligera. McLaren parecía convencida de que dos paradas eran mejores que tres; tal era su confianza en el MP4-20.

La primera fase de carrera de Kimi fue tan perfecta como la de Fernando, salvo que Kimi luchaba por remontar desde la 13ª posición, claro. Mientras Fernando cogía las de Villadiego en una cabeza que no iba a perder en ninguna de sus tres paradas, venciendo por tanto de punta a punta, el Toyota de Jarno Trulli hizo de tapón a todos los que le seguían, Kimi incluido. Eso le venía bien al finlandés. Tras adelantar a Ralf Schumacher en la salida y a Jacques Villeneuve en la segunda vuelta, Kimi pudo cuidar un poco sus neumáticos mientras permanecía a menos de tres segundos de lo que casi con seguridad sería la segunda plaza. De modo que los pilotos que iban a tres paradas (principalmente Michael y Rubens) ya estaban batidos, y sólo quedaban Juan Pablo, seguramente Jarno y tal vez el BAR-Honda de Jenson Button



Ferrari y Schumi fueron apurados en Francia; sencillamente sus rivales fueron más rápidos.

MÁS APUNTES

WILLIAMS: MAL EN PARRILLA, PEOR EN CARRERA



Los Williams no están a la altura de su rango.

Y WILLIAMS PIERDE EL HILO

"En F1 sólo cuentan los resultados", dijo Frank Williams sobre la inversión de BMW en Sauber. "Naturalmente, BMW está decepcionada. Es su decisión".

Nada, 24 horas más tarde, hacía suponer que hubiera cambiado algo en BMW-WilliamsF1. Mark Webber y Nick Heidfeld acabaron un pésimo fin de semana a dos y cuatro vueltas, respectivamente, incapaces de recuperar una mala calificación que les alineó 12º y 14º en parrilla.

"Tuve un gran problema en carrera", dijo Webber. "El calor en el cockpit se volvió tan intenso que tuve que pedir que me echaran agua por el asiento. Al final, sufrí una gran quemadura en mi cadera derecha. La carrera en sí ya era difícil porque, tras salir muy atrás, teníamos problemas. Hay mucho trabajo por hacer".

Poco después de su primer pit stop en la vuelta 18, Heidfeld dijo que algo iba mal. "Pensé que se había roto la suspensión", dijo. "El coche parecía raro, sobre todo en línea recta. Los ingenieros me dijeron que algo iba mal en el diferencial, pero que teníamos que obtener el mejor resultado posible para calificar en Silverstone".

Apenas valió la pena, ya que Mark y Nick acabaron 12º y 14º, la peor clasificación de Williams y BMW en más de un año en este oficio en que sólo cuentan los resultados. **Maurice Hamilton**

sobre los que preocuparse.

Michael iba a perder tiempo no sólo detrás de Jarno sino también detrás de Juan, que, a su vez, quedaría tirado en pista, a la altura de la rapidísima chicane Imola, con un poco corriente problema hidráulico. Rubens se quedó sin frenos; Fisi se vio retrasado por un problema con la manguera en un repostaje, y luego dañó un soporte del alerón delantero. Jenson nunca apareció en el radar de Kimi, pero lo cierto es que tampoco el líder de la prueba, Fernando, aunque el español estaba sólo 12,8 segundos por delante del finlandés cuando ambos se acercaban al momento de efectuar sus últimos pit stops (el tercero de Fernando, el segundo de Kimi).

Kimi fue el primero en parar, en la vuelta 55, a 15 del final. La operación fue limpia, pero en la vuelta posterior a la parada atrapó al Red Bull de DC y al Sauber de Villeneuve. Sabían que Kimi estaba ahí, pero también estaban en plena pugna entre ellos. Y en el Nürburgring, recuérdese, pasó lo que pasó cuando Kimi hizo un plano a la postre letal en un neumático, fuera de trazada, mientras doblaba a Jacques. Esta vez, pues, hizo una

"Michael iba a perder tiempo, no sólo detrás de Jarno sino también de Juan"

ligera pausa y esperó al lugar adecuado para pasar. No hay muchas curvas en Magny que desempeñen ese papel: Michael, a pesar de ser más rápido en la vuelta, nunca pudo acercarse lo suficiente a Jarno para pensar siquiera en adelantarlo en la horquilla, tal es el efecto de la turbulencia en la rapidísima curva anterior; así que el liderato de Fernando había aumentado para cuando Kimi tuvo pista libre por delante.

¿Habría ganado Kimi en Magny-Cours partiendo tercero en parrilla? Nunca lo sabremos. Pero habría estado muy reñido. Fernando, fantástico con el Renault en un circuito que le viene al pelo, contra Kimi, forzando los límites con el McLaren. Tres pit stops contra dos. Instinto anglo-latino contra precisión anglo-finlandesa. Una historia, cabría decir, de perfecto equilibrio. Pero el líder asturiano no perdona. **FO**

La hora del champán para los tenores... Alonso estuvo imperioso, y Kimi remontó a lo grande.



GP de FRANCIA

ESTADÍSTICAS

Todos los datos 10ª prueba



GRAND PRIX DE FRANCE

¿Lo sabías?

El GP de Francia ha tenido siete sedes distintas y Michael Schumacher ha ganado la carrera siete veces. Fernando Alonso (centro) dio a Renault su primera victoria en casa como equipo en 22 años.

PARRILLA DE SALIDA

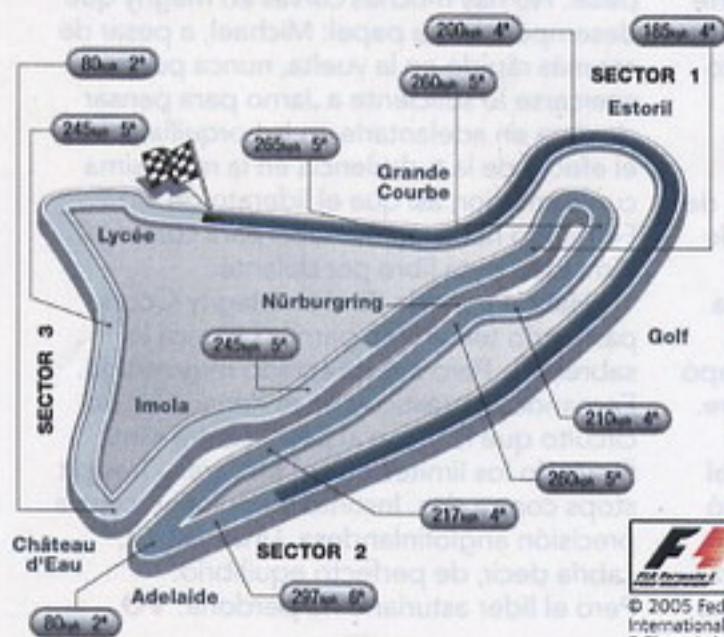
TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 14,412s	20	Fernando Alonso
1m 14,521s	18	Jarno Trulli
1m 14,559s	28	Kimi Räikkönen
1m 14,572s	18	Michael Schumacher
1m 14,655s	15	Takuma Sato
1m 14,832s	17	Rubens Barrichello
1m 14,887s	19	Giancarlo Fisichella
1m 15,051s	19	Jenson Button
1m 15,406s	25	Juan Pablo Montoya
1m 15,566s	15	Felipe Massa
1m 15,699s	19	Jacques Villeneuve
1m 15,771s	15	Ralf Schumacher
1m 15,885s	19	Mark Webber
1m 16,207s	18	Nick Heidfeld
1m 16,434s	21	David Coulthard
1m 16,547s	-	Christian Klien
1m 17,857s	16	Narain Karthikeyan
1m 17,960s	13	Patrick Friesacher
1m 18,047s	15	Tiago Monteiro
1m 18,335s	16	Christijan Albers

CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	1	1h 32m 09,290s
2	11	+11,805s
3	3	+81,914s
4	8	+1 vuelta
5	2	+1 vuelta
6	6	+1 vuelta
7	12	+1 vuelta
8	10	+1 vuelta
9	4	+1 vuelta
10	15	+1 vuelta
11	5	+1 vuelta
12	13	+2 vueltas
13	19	+3 vueltas
14	14	+4 vueltas
15	17	+4 vueltas
NO CLASIFICADOS CAUSA DEL ABANDONO		
16	7	sist. hidráulico - 46 vueltas
17	20	pinchazo - 37 vueltas
18	18	pinchazo - 33 vueltas
19	9	sist. hidráulico - 30 vueltas
20	16	presión gasolina - 1 vuelta

MAGNY-COURS

Fecha 3 de julio de 2005 Tiempo Cálido, soleado 32°
Temperatura del asfalto 53° Vueltas 70
Distancia 308,586 km Espectadores 80.000 (domingo)



© 2005 Fédération Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

MAGNY-COURS

Longitud circuito: 4,411 km

VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Alonso sale como un tiro y ya no se verá amenazado. Trulli segundo
VUELTA 18 Trulli y M. Schumacher paran. El de Ferrari sale por delante
VUELTA 20 Alonso para y sigue primero por delante de los McLaren de Montoya y Räikkönen, que no han parado
VUELTA 25 Kimi marca la vuelta rápida
VUELTA 28 Primera parada de Kimi, que sale segundo. Alonso le saca 29s
VUELTA 34 Segunda parada de Michael, cuarto
VUELTA 41 Segunda parada de Alonso,

que sale 14s por delante de Räikkönen
VUELTA 47 Montoya, tercero, se queda tirado con avería hidráulica
VUELTA 50 Tercera parada de Schumi, que conserva el tercer puesto
VUELTA 55 Segunda y última parada de Kimi, que se reincorpora a 33s de Alonso
VUELTA 58 Tercera parada de Alonso, que mantiene un cómodo liderato. Fisichella para y cala el motor, cayendo de cuarto a sexto
VUELTA 70 Alonso cruza la meta

VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Kimi Räikkönen 1m 16,423s en la vta. 25 (207,785 km/h)
Más rápido en punto de medición Christijan Albers 322,0 km/h
Más lento en punto de medición Tiago Monteiro 312,6 km/h
Pit stop más rápido Giancarlo Fisichella 19,038s
Pit stop más lento Patrick Friesacher 42,014s

GP DISPUTADOS

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

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



Montoya gana; Alonso se va

La primera victoria de Juan Pablo con McLaren se tradujo en más ventaja para Fernando

Muchos son los grandes momentos en el deporte. El ace en el segundo servicio cuando estás 30-40 abajo; el golpe corto para hacer el par y seguir uno arriba. Para Juan Pablo Montoya, todavía sin victorias en 2005 con el coche más rápido en F1, fue a primera hora de la tarde del sábado en Silverstone.

Éste era su momento, una carrera que ganar o perder. Kimi Räikkönen —pasara lo que pasara— estaba fuera de juego, víctima de otro cambio de motor más. Esta vez, una bomba de aceite se agarró en la segunda sesión libre del sábado, y cambiar la bomba suponía romper el precinto del motor. El resto ya lo vimos en Magny-Cours. Una penalización de 10 plazas. Un hándicap

enorme. Un Kimi desconsolado, pero no desmotivado. "Creo que desde luego esto no me ayudará", decía de ese modo tan suyo, recordándote una vez más cómo habrían reaccionado tipos como Nigel Mansell o Jean Alesi —o incluso Juan Pablo— ante esta abominable combinación de acontecimientos que años atrás llamaban ingenuamente mala suerte.

O quizá cómo Juan Pablo no habría reaccionado, dado que Juan ha aportado instinto latino al equipo McLaren anglofinlandés, y que McLaren, aún más importante, ha 'reperfilado' a Juan. Hoy día ya no es tan... impulsivo; ya no es tan... salvaje. El punto de inflexión tal vez fuera la reacción de McLaren a la lesión en el hombro de Juan. Fue sorprendente lo

tímidos que se mostraron, lo que lo apoyaron, hasta el punto de reincorporarle al equipo cuando distaba mucho de estar en forma. "No haberlo hecho así habría sido una señal para Juan de que el equipo no lo apoyaba al 100%", dijo Martin Whitmarsh, director general de McLaren, después del GP de España, recordando que el equipo más gris tal vez sea también el más humano.

Desde entonces, Juan fue progresando, haciendo todo lo posible en la estela de Kimi antes de ir por fin a por la victoria en Canadá. Después de Canadá, Juan tenía motivos para hacer un Mansell. Iba líder, no estaba seguro de si Kimi iba a disputarle el triunfo o no, podría haber ido más rápido, dejó pasar el pit stop bajo Safety Car y le descalificaron por saltarse un semáforo en

El exterior de Copse no es un punto ideal para adelantar, pero Montoya lo probó y le salió bien.



MÁS APUNTES

GP DE GRAN BRETAÑA VTA. 45



Jarno Trulli consiguió estorbar a Alonso la mar de bien.

¿Y LAS BANDERAS AZULES?

Fernando Alonso, en segunda posición y a la caza de Juan Pablo Montoya, lucha por mantener la diferencia de 6s. Es una fase crucial de la carrera. Montoya está a punto de parar por segunda y última vez, pero Alonso, con más combustible después de su primera parada, tiene previsto dar cinco vueltas más. En la vuelta 45, Alonso alcanza al Toyota de Jarno Trulli, que partía cuarto pero que, falto de ritmo, se ha ido para atrás y acaba de hacer su segunda parada.

El mensaje oficial por ordenador muestra que a Trulli se le ha dado el aviso de bandera azul. Casi un minuto más tarde, cuando los ex compañeros llegan a Priory/Brooklands, Trulli sigue por delante y un frustrado Alonso bloquea los frenos y casi golpea al Toyota en su intento de pasar. Tras rodar en 1m 21s medios, Alonso tarda 1m 23,246s en completar la vuelta 45. La siguiente es un 1m 21,287s pero el daño ya está hecho.

Cuando Alonso para en la vuelta 49, Montoya recupera el liderato por un par de segundos. "El equipo me puso más gasolina para tratar de adelantar en las últimas paradas, pero el tráfico me estorbó", dijo Alonso. "Perdí mucho tiempo detrás de Trulli, pero no fue culpa suya porque no sacaron banderas azules. Es un poco frustrante perder una carrera por eso".
Maurice Hamilton

rojo. ¡Atrás! ¡Es la guerra!

Pero no lo era. Menos de una semana más tarde, en Indy, Juan lo despachaba con su blanca sonrisa. "Cosas que pasan", fue su muletilla ese fin de semana, antes y después de la no-carrera.

Juan habría sido segundo o tercero en Francia de no ser por un manguito hidráulico roto, y de nuevo era optimista. "Sé que seremos rápidos en Silverstone", dijo después de Magny. "Necesitamos algo de suerte, eso es todo".

Y el bebé, si me disculpan por este rodeo por la domesticidad. Porque la otra cosa que sucedió durante la baja de Juan fue que Connie dio a luz a Sebastián Montoya ("¡No le llaméis Seb!"). La primera carrera de Sebastián fue Canadá, y Juan y él parecieron disfrutarlo. Sebastián se perdió Francia, y allí Connie dijo que madre y bebé tampoco irían a Silverstone. "No hay mucho que hacer en Inglaterra", dijo.

"¿Qué?!", dijimos incrédulos. "¿No vas a

Silverstone? ¡Juan va a ganar allí! ¡Sin duda! ¡Tienes que ir!".

Y fueron. Y presenciaron ese gran momento. Fue en calificación, con Juan que salió muy pronto, cuando la pista estaba más lenta. Sobre Kimi, como dijimos, pendía la sanción. Si Juan calificaba cerca de la cabeza, el McLaren MP4-20 haría el resto.

Y entonces podría ganar.

Fue una vuelta magnífica de ver. Se mantuvo primero mucho tiempo y al final fue cuarto -tercero en realidad-, superado sólo por los tíos rápidos que salieron mucho más tarde, cuando la pista estaba más rápida. P3. En la parte limpia de la parrilla. Si pudiera hacer una buena salida, y emparejarse por la fuerza con Fernando...

En la salida, frente a un público hasta la bandera bañado por el sol, Juan hizo todo eso y más, encontrando buena tracción y potencia con el motor Fase Cinco y viéndose en fila por el exterior para Copse, con Fernando a su derecha y por delante, protegiendo lo esencial de la curva. Pero Juan se lanzó a por ello, convencido de que el agarre estaba ahí y de que Fernando no le empujaría, no en esta fase del campeonato, no con gente como Michael y Kimi más atrás

"Frente a un público hasta la bandera, Juan hizo todo eso y más"



Button menospreciaba sus posibilidades en su GP de casa y aun así marcó el tercer mejor tiempo en calificación. Pero el domingo no pudo mantener el ritmo de los McLaren y los Renault y fue quinto.

CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 11 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	77
2	Kimi Räikkönen	51
3	Michael Schumacher	43
4=	Rubens Barrichello	31
4=	Jarno Trulli	31
6	Juan Pablo Montoya	26
7=	Giancarlo Fisichella	25
7=	Nick Heidfeld	25
9	Ralf Schumacher	23
10	Mark Webber	22
11	David Coulthard	17
12	Jenson Button	9
13	Felipe Massa	7
14=	Tiago Monteiro	6
14=	Alexander Wurz	6
14=	Jacques Villeneuve	6
17	Narain Karthikeyan	5
18=	Christijan Albers	4
18=	Pedro de la Rosa	4
18=	Christian Klien	4
21	Patrick Friesacher	3
22	Vitantonio Liuzzi	1

CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 11 pruebas de 19

1	Renault	102
2	McLaren-Mercedes	87
3	Ferrari	74
4	Toyota	54
5	Williams-BMW	47
6	Red Bull-Cosworth	22
7	Sauber-Petronas	13
8	Jordan-Toyota	11
9	BAR-Honda	9
10	Minardi-Cosworth	7



Fernando se vio rebasado en la salida, pero hizo sudar a Juan su primera victoria del año.

en el pelotón. Fernando quería puntos primero y una carrera después; Juan podía notarlo. Y permaneció allí, por el exterior, emparejado con Fernando por toda la curva y luego por la rápida aceleración en séptima hacia Chapel.

Durante un milisegundo, con Juan todavía en el exterior cuando surgía Becketts, ninguno de los dos iba a ceder. Fue lo que podríamos llamar otro momento enorme. Cara a cara. Renault contra McLaren. Una carrera que ganar.

... y entonces Fernando se echó atrás, una voccecita en su interior diciéndole exactamente lo que Juan había previsto: ¡no hagas locuras! ¡No te metas en líos! Un

"Fue lo que podríamos llamar otro momento enorme. Renault contra McLaren"

segundo puesto, en el peor de los casos...

Juan dio una hermosa primera vuelta... hasta que llegó a Bridge. Hasta que el Safety Car salió (innecesariamente) debido a los problemas con el BAR-Honda de Sato. Con el impulso interrumpido de repente, Juan se relajó durante un segundo o dos, consciente de que las resalidas siempre han sido lo suyo. Neumáticos fríos, disminución de temperaturas. Eso es lo que le va a Juan Pablo, especialmente cuando es líder.

Volvía a tener razón. Se distanció ligeramente de Fernando. Un segundo. Uno punto uno. Uno punto dos. Entonces las gomas volvieron a su zona óptima y Fernando vio que podía estar a la altura del McLaren; en realidad, por Copse y Becketts

MÁS APUNTES

SÁBADO:
SEGUNDA
SESIÓN
LIBRE



Otra carrera, otro motor roto para Kimi.

RÄIKKÖNEN SIN ESTRELLA

A Club tendrían que ponerle el nombre de Curva Memorial McLaren. Fue aquí en 1991 que Ayrton Senna se quedó sin gasolina y perdió el segundo puesto en la última vuelta. Mismo lugar, 12 meses más tarde, y su McLaren volvió a quedarse seco, regalando el tercer puesto al Benetton de Martin Brundle.

Damos un salto de 13 años. Kimi Räikkönen sale para la cuarta y última sesión libre. El más rápido en la tercera, empieza su primera vuelta lanzada pero sólo llega hasta Club, donde se rompe la bomba de aceite de su Mercedes V10. Räikkönen se para, consciente de que el cambio de motor es inevitable y, con él, una penalización de 10 plazas en la parrilla. Otra vez Magny-Cours.

Con el depósito a un 80% de capacidad, califica segundo, parte 12º, supera a Webber, Villeneuve y Ralf Schumacher en la primera vuelta, pero rueda detrás de Michael hasta la vuelta 24, dos antes de su pit stop. Acabó tercero, ayudado por el fallo del sistema anticallado en la última parada de Fisichella, por segunda carrera consecutiva. Demostrando su velocidad, Kimi marca la vuelta rápida en el último giro. "No tenía otra cosa que hacer", dice.

Maurice Hamilton

le recuperaba tiempo, pues Juan parecía dejar más que el margen previsible en la entrada. Fernando se pegó a él, esperando un error, o quizá que los neumáticos de Juan se vinieran abajo. Por su parte, Juan ya había sobrevivido a una gran derrapada entrando en Becketts. Después de eso, optó por ir más fino y ganar tiempo en la parte lenta, en los sectores dos

y tres, donde la entrada en curva y tracción del McLaren eran sencillamente fantásticas.

Juan tenía previsto parar en la vuelta 23, igual que Fernando, para sorpresa de McLaren. No obstante, Phil Prew, su ingeniero de pista, hizo parar a Juan en la vuelta 22, librándole del tráfico que se avecinaba. Cuando Fernando se reincorporó una vuelta más tarde, Juan mantuvo la cabeza por los pelos en la aceleración hacia Becketts...

En esta segunda fase de la carrera, Juan Pablo confirmó la victoria. Fernando llevaba 26 vueltas de gasolina; Juan, 22. En el tráfico, como respuesta a los aportes de



Penalizado en la parrilla por segunda carrera consecutiva, Kimi cedió dos puntos más.

"Sí, sabía que aquí podía vencer a Kimi y lo hice" Juan Pablo Montoya

acelerador o dirección, el McLaren llevaba ventaja. Y hubo muchas oportunidades así.

"Sencillamente no había banderas azules", dijo Juan. "Esperaba que Fernando fuera a tener los mismos problemas que yo, y por suerte los tuvo". El grupo Heidfeld-Villeneuve-Klien retrasó de lo lindo a Juan; Fernando perdió un tiempo enorme detrás de Jarno Trulli, precisamente.

Para la tercera fase, el margen de Juan era seguro. Sólo tenía que mantener la concentración y no cometer errores; a su vez, Fernando no corrió riesgos pero mantuvo claramente la presión, como hacen los campeones en potencia.

Después —contento, agradecido, pero por encima de todo aliviado—, Juan parecía listo para dar otras 60 vueltas. Y, pese a la



Räikkönen marcó la vuelta rápida en el último giro porque "no tenía otra cosa que hacer".

MÁS APUNTES

GP DE GRAN BRETAÑA, OFICIALES

Button reconoce que BAR tiene mucho por hacer.

TITULARES EN NEVERA

Un murmullo de emoción y alivio recorre la sala de prensa. He aquí lo que los periodistas británicos esperaban. Jenson Button acaba de marcar el tercer mejor tiempo en los oficiales. La prima viene por gentileza de Mercedes, ya que la rotura de motor de Räikkönen libera un puesto para el héroe inglés en primera fila. Se preparan los titulares para celebrar la primera victoria de Button. ¡Ja! Ni hablar. Jenson no tarda en darse cuenta de que hay que avanzar mucho aún con el BAR-Honda, pues en la primera vuelta cae a tercero y en la primera tanda de pit stops le desbanca el Renault de Fisichella.

"Llegamos aquí esperando sacar provecho de nuestras mejoras, pero está claro que no bastan y que aún estamos muy por detrás", dijo Button. "Los equipos punteros están en otra órbita en estos momentos. Observar los coches que tenía por delante y por detrás era pasmoso, especialmente la cantidad de agarre que tenían en las curvas de alta velocidad. Pero estamos fuertes en comparación con el resto de los equipos. Acabé más de medio minuto por delante de Michael, vencedor aquí el año pasado, que fue sexto".

Maurice Hamilton

magnitud del momento, fue un Hombre McLaren al 99%.

Sólo una vez le salió el ramalazo latino en la rueda de prensa. "Sí", dijo. "Sabía que aquí podía vencer a Kimi y lo hice".

Lo que hizo, claro, es ganar una carrera en que Kimi fue penalizado. No nos entusiasmemos. Aún no. Celebremos un gran día de un gran piloto con otra cita más del estilo McLaren. "Cuando llevé a mi hijo a

Canadá, un ex piloto dijo que me haría ir más lento", dijo Juan. "Pero casi gané. La siguiente carrera de Sebastián fue aquí, así que supongo que no me va nada mal...". **F1**



Sato se hizo un lío en la salida y apretó el botón que no era del volante. Mira la página 28, Taku.



Primera victoria de Montoya con McLaren y quinta de su carrera en F1. Un gran momento.

GP de G. BRETAÑA

ESTADÍSTICAS

Todos los datos 11ª prueba



¿Lo sabías?

Gracias a JPM (centro), McLaren ya ha ganado 12 de sus 39 GP británicos. Las tres victorias anteriores fueron consecutivas (dos de DC, una de Häkkinen), 1999-2001. Pat Symonds cree que el complejo Maggotts/Becketts es el reto técnico más difícil de todos los circuitos.

PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA	
1m 19,905s	23	Fernando Alonso	→ 1 ←
1m 20,207s	20	Jenson Button	→ 2 ←
1m 20,382s	22	Juan Pablo Montoya	→ 3 ←
1m 20,459s	20	Jarno Trulli	→ 4 ←
1m 20,906	17	Rubens Barrichello	→ 5 ←
1m 21,010s	25	Giancarlo Fisichella	→ 6 ←
1m 21,114s	31	Takuma Sato*	→ 7 ←
1m 21,191s	21	Ralf Schumacher	→ 8 ←
1m 21,275s	24	Michael Schumacher	→ 9 ←
1m 21,352s	19	Jacques Villeneuve	→ 10 ←
1m 21,997s	20	Mark Webber	→ 11 ←
1m 19,932s	26	Kimi Räikkönen**	→ 12 ←
1m 22,108s	19	David Coulthard	→ 13 ←
1m 22,117s	19	Nick Heidfeld	→ 14 ←
1m 22,207s	11	Christian Klien	→ 15 ←
1m 22,495s	24	Felipe Massa	→ 16 ←
1m 23,583s	-	Narain Karthikeyan	→ 17 ←
1m 24,576s	16	Christijan Albers	→ 18 ←
1m 25,566s	17	Patrick Friesacher	→ 19 ←
sin tiempo	22	Tiago Monteiro	→ 20 ←

*salió desde el pit lane **penalización motor

CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	1	1h 32m 09,290s
2	2	+2,739s
3	8	+14,436s
4	5	+17,914s
5	3	+40,264s
6	7	+75,322s
7	4	+76,567s
8	9	+79,212s
9	6	+80,851s
10	15	+1 vuelta
11	11	+1 vuelta
12	13	+1 vuelta
13	14	+1 vuelta
14	10	+1 vuelta
15	12	+1 vuelta
16	20	+2 vueltas
17	17	+2 vueltas
18	18	+3 vueltas
19	19	+4 vueltas

NO CLASIFICADOS

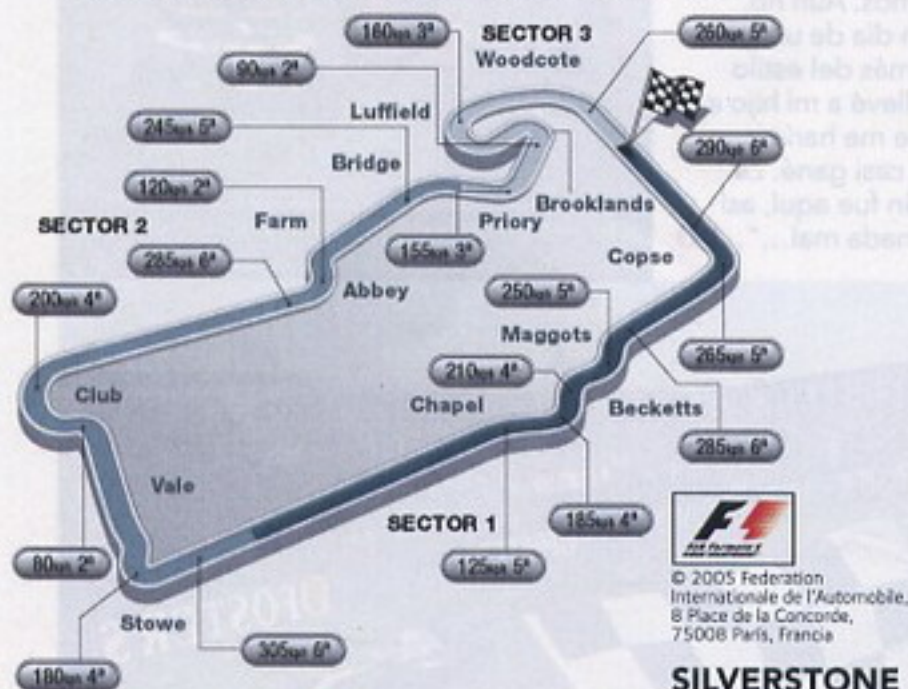
Narain Karthikeyan Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)

CAUSA DEL ABANDONO

16 sist. eléctrico - 10 vueltas

SILVERSTONE

Fecha 10 de julio de 2005 Tiempo Cálido, soleado 27°
Temperatura del asfalto 47° Vueltas 60
Distancia 308,355 km Espectadores 100.000 (domingo)



SILVERSTONE
Longitud circuito: 5,141 km

VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Montoya pasa a Button antes de Copse y a Alonso en Maggotts. Sale el Safety Car al quedar Sato parado antes de la parrilla con fallo eléctrico
VUELTA 2 Sato sale desde el pit lane
VUELTA 3 Bandera verde
VUELTA 17 Barrichello para
VUELTA 18 Montoya y Alonso, separados por 0,7s, intercambian vueltas rápidas
VUELTA 22 Montoya para
VUELTA 23 Alonso para y sale rueda con rueda con Montoya, que se coloca

por delante antes de Maggotts
VUELTA 26 Kimi adelanta a Alonso y se coloca segundo, retrasando al español, y luego enfila el pit lane para repostar
VUELTA 44 Montoya para
VUELTA 45 Alonso pierde 1,8s al doblar a Trulli
VUELTA 46 Fisichella, tercero, para y cala el motor; cae a cuarto
VUELTA 49 Alonso, con 19s de ventaja, hace su segunda y última parada
VUELTA 50 Montoya líder al salir Alonso
VUELTA 60 Montoya cruza la meta

VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Kimi Räikkönen 1m 20,502s en la vta. 60 (229,902 km/h)
Más rápido en punto de medición Ralf Schumacher 286,1 km/h
Más lento en punto de medición Tiago Monteiro 253,5 km/h
Pit stop más rápido Fernando Alonso 20,367s
Pit stop más lento Jacques Villeneuve 36,605s

GP DISPUTADOS

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

LEYENDA: R Retirador/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salida

PREVIEW

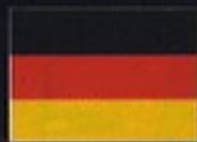
GP de ALEMANIA

Campeonato del Mundo

12ª prueba

HOCKENHEIM 24. 07. 05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams



PISTA PASAR ES FÁCIL

TEMPERATURA HORNO

ESCAPATORIAS AMPLIAS

AFICIÓN RUIDOSA



Michael aguantó y ganó por 8s en 2004, por delante de Jenson y Fernando.



Frankfurt es una gran ciudad industrial y financiera, con mucho que ofrecer.



Kimi querrá la revancha después de romper el alerón trasero el año pasado.

SEGÚN EL PILOTO: ANTHONY DAVIDSON

Frío, angosto, pero rapidísimo

Lo cierto es que no me gusta el nuevo Hockenheim. Me habría encantado pilotar en el viejo trazado con un F1. De hecho, me temo que nunca he corrido allí, y, después de hacer Spa y correr en Le Mans, adquieres un buen tacto para las altas velocidades. Es una verdadera lástima, porque el nuevo circuito es muy frío. No obstante, han hecho un buen trabajo en la horquilla, lo que permite los adelantamientos. Pero, en conjunto, es todo un poco demasiado angosto.

Creo que la primera curva, la Nordkurve, era mejor en el viejo circuito. Era más abierta. Llevas el coche lo más a la izquierda posible. Si golpeas el piano a la salida, te lanzará al exterior, pero no pasa nada, porque ahí hay escapatoria. Luego viene una recta muy corta hacia la curva 2 (Einfahrt Parabolika), una horquilla. Aquí es fácil pasarse de frenada; tiene una entrada tan ancha, también con una amplísima escapatoria, que siempre te llevas a engaño pensando que entras más lento de lo que realmente vas. La cosa se calma por la recta larga, luego frenas para la Spitzkehre y giras el volante a tope.

Aquí es importante tener buena tracción a la salida; la siguiente curva es a fondo, antes de una buena izquierda. Hay que frenar muy tarde y morder mucho el piano interior, y luego mantenerse ceñido para la siguiente parte, donde sólo hace falta levantar un poco para mantener el impulso. Al principio, como hay mucha escapatoria, siempre estaba tentado a aprovecharla, y pasar a fondo y luego volver a la pista. Pero ahora lo impiden. Es muy tentador, porque puedes ver esa perfecta extensión de asfalto, que 'destaparía' la curva 7 (Mobil Kurve). Y ya está. El estadio es delicado y no muy satisfactorio de pilotar. La última curva (Sudkurve) tiene más agarre de lo que piensas y en conjunto la superficie adquiere mucho

agarre a medida que se deposita la goma. El año pasado, al final de los libres del viernes, lo cierto es que pilotar era bastante divertido.

Es fácil pasarse de frenada en la curva 2; la entrada es tan ancha, que piensas que entras más lento de lo que vas

Horarios

Libres 11.00-12.00 viernes 22 de julio
14.00-15.00 viernes 22 de julio
9.00-9.45 sábado 23 de julio
10.15-11.00 sábado 23 de julio

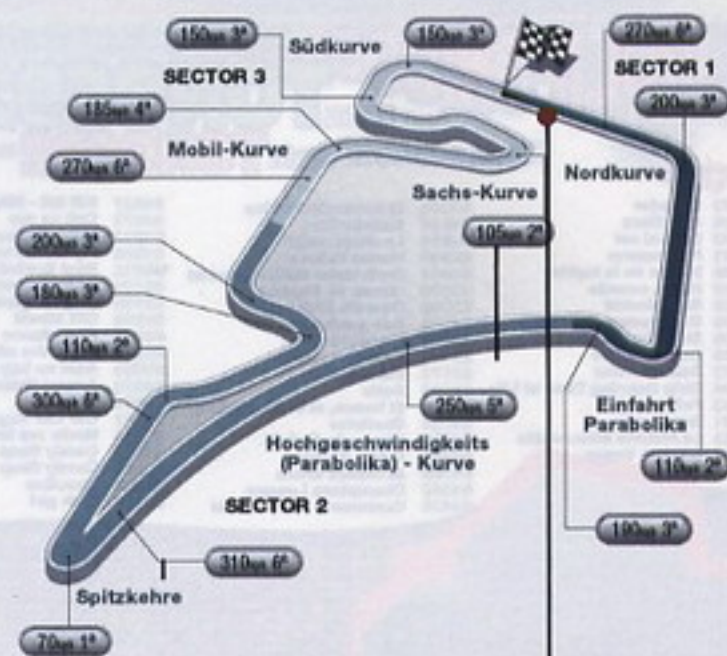
Oficiales 13.00 sábado 23 de julio

Carrera 14.00 domingo 24 de julio

Horarios sujetos a variación

Información circuito: www.hockenheim.de

Tel.: 0049 (0)6205 950222



Al tanto de... Los incidentes en la salida. En 2001, el Prost de Luciano Burti (abajo) voló por los aires.



ASÍ CORRIERON

	CARR. 2000	CARR. 2001	CARR. 2002	CARR. 2003	CARR. 2004
Michael Schumacher	2 R	4 R	1 1	6 7	1 1
Rubens Barrichello	18 1	6 2	3 4	3 R	7 12
Jenson Button	16 4	18 5	13 R	17 8	13 2
Takuma Sato	- -	- -	12 8	- -	8 8
Fernando Alonso	- -	21 10	- -	8 4	5 3
Giancarlo Fisichella	3 R	17 4	6 R	12 13	14 9
Mark Webber	- -	- -	21 R	11 11	11 6
Nick Heidfeld	13 12	7 R	10 6	15 10	18 R
Kimi Räikkönen	- -	8 R	5 R	5 R	3 R
Juan Pablo Montoya	- -	1 R	4 2	1 1	2 5
Jacques Villeneuve	9 8	12 3	11 R	13 9	- -
Felipe Massa	- -	- -	14 7	- -	16 13
David Coulthard	1 3	5 R	9 5	10 2	4 4
Christian Klien	- -	- -	- -	- -	12 10
Jarno Trulli	6 9	10 R	8 R	4 3	6 11
Ralf Schumacher	14 7	2 1	2 3	2 R	- -
Narain Karthikeyan	- -	- -	- -	- -	- -
Tiago Monteiro	- -	- -	- -	- -	- -
Christijan Albers	- -	- -	- -	- -	- -
Patrick Friesacher	- -	- -	- -	- -	- -

R: retirado



¿Quién puntuó en 2004?

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004 1h 23m 54,848s
(215,852 km/h)
- 2 Jenson Button**
BAR-Honda 006 +8,388s
- 3 Fernando Alonso**
Renault R24 +16,351s
- 4 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-19B
+19,231s
- 5 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +23,055s
- 6 Mark Webber**
Jaguar R5 +41,108s
- 7 Antonio Pizzonia**
Williams-BMW FW25 +41,956s
- 8 Takuma Sato**
BAR-Honda 006 +46,842s

RINCÓN HISTÓRICO

El último gran italiano en Ferrari

Debido a la reticencia de Enzo Ferrari ante los pilotos italianos, cuando Michele Alboreto llegó a la Scuderia en 1984 como compañero de René Arnoux se convirtió en el primer italiano en el equipo rosso en 10 años.

Y la última de sus tres victorias con Ferrari -Alemania 85- sigue siendo la última vez que un italiano ha ganado una carrera pilotando un Ferrari.

Después de dos victorias con Tyrrell, el paso de Alboreto a Ferrari suponía su oportunidad de ganar el título mundial, y 1985 sería el punto culminante de su carrera en F1. Ese año ya había ganado en Canadá y llegó a Alemania -carrera que se trasladó al Nürburgring- en cabeza del campeonato, dos puntos por delante de Alain Prost (McLaren).

El poleman Teo Fabi (Toleman) salió

mal y Alboreto sobrevivió a un roce con su nuevo compañero Stefan Johansson. Cuando la carrera se estabilizó, Michele era tercero por detrás del Williams de Keke Rosberg y el Lotus de Ayrton Senna. Este último rompió en la vuelta 27 y, cuando Rosberg empezó a tener problemas de neumáticos y frenos, Alboreto y Prost lo superaron en la vuelta 45.

Alboreto ganó cómodamente y amplió su ventaja sobre Prost a cinco puntos. Pero el francés enjugó dicha diferencia en la siguiente carrera, Austria, donde ganó y Alboreto fue tercero. En las restantes seis carreras, el italiano sólo sumó tres puntos más, por los 25 de Prost, que fue el campeón.

Michele siguió en Ferrari otros tres años -todos sin victorias- antes de volver a Tyrrell para 1989. Ese mismo año, el italiano acabó la temporada en

Larrousse, y luego pasó por Arrows, Scuderia Italia y Minardi antes de dejar la F1 al final de 1994. En 1997 ganó las 24 Horas de Le Mans, pero se mató probando un Audi R8 en Alemania, en el Lausitzring, en 2001.
Stewart Williams



El Lotus de Elio de Angelis, empujado entre el Ferrari de Alboreto y el McLaren de Alain Prost, en plena persecución.

MH APUNTA



Adelantar es un placer

Cómo cambian las cosas en un año! Aquí, hace 12 meses, Jenson Button disputó una de sus mejores carreras en F1. Vale la pena recordarlo porque, a juzgar por cómo ha ido su temporada hasta ahora, seguramente deseará agarrarse al menor elemento positivo, mientras la temporada 2005 aborda su último tercio con Button arrastrándose en la cola del campeonato.

Ese día, Jenson acabó segundo, presionando a Michael Schumacher y haciendo que el campeón del mundo diera gracias por la rotura y posterior cambio de motor que hizo perder 10 posiciones en la parrilla al BAR-Honda.

Dicho esto, la victoria también podría haber



Jenson rubricó tal vez su carrera más impresionante de 2004 en Hockenheim; de hecho, fue el vencedor moral.

sido para McLaren si la rotura del alerón trasero no hubiera dejado fuera de combate a Kimi Räikkönen, después de marcar la vuelta rápida en su persecución de Schumacher. Y luego estaba Fernando Alonso, metido de lleno en la pomada y protagonista de un prolongado duelo con Button.

Tras su remodelación, Hockenheim parece estimular esa clase de carreras, aunque hemos de esperar que la fórmula del neumático único no debilite la competición en un circuito en que, según Ross Brawn, la elección de gomas es crítica.

El culpable de ello es el elevado índice de degradación de la pista, sobre todo con mucha carga de combustible. Si hace el sofocante calor habitual, la durabilidad y las ampollas serán una gran preocupación. Todo lo cual apunta a tres paradas en lugar de dos en una pista que castiga rodar con mucho combustible a bordo.

Con los motores girando a todo gas durante el 65% de los 4,57 km del trazado, el GP de Alemania sigue arrojando un promedio elevado. Cómo no, ése era el sello del viejo Hockenheim, que tiraba derecho al quinto pino y volvía a aparecer al cabo de una eternidad, o eso es lo que parecía. 'Hockenheim 2' no será ni sombra del viejo circuito, pero las carreras son mejores y predecir un vencedor maravillosamente difícil.

Maurice Hamilton

PREVIEW

GP de HUNGRÍA

Campeonato del Mundo

13ª prueba

HUNGARORING 31.07.05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams



PISTA MUY REVIRADA

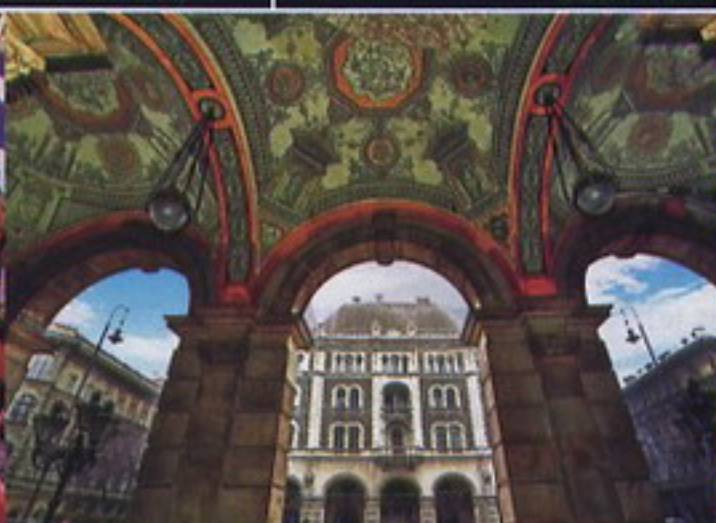
ASFALTO MUY SUCIO

TEMPERATURA ELEVADA

CARRERA PROCESIONAL



Lleva la bandera que no toca, pero ¿a quién le importa? Aquí hay ambiente.



Interior de la cúpula renacentista de la Ópera de Budapest, que data de 1884.



Fernando fue tercero el año pasado, y en 2003 ganó, doblando a Schumacher.

SEGÚN EL PILOTO: ANTHONY DAVIDSON

Un par de buenas curvas, y ya está

Seguramente Hungría es lo más que nos acercamos a un circuito de karts en F1. Es frenético, sin descanso, e increíblemente revirado. Y además el circuito tiene bastantes desniveles, algo que se aprecia mucho más pilotando que mirando la carrera por la tele.

He rodado tanto en el viejo circuito como en el modificado, y prefiero esta última versión. Tiene una frenada mucho más exigente para la curva 1. Lo cierto es que ahora me gusta toda la primera sección -curvas 1 y 2-, pues estas curvas son con mucho las más exigentes de la pista.

Desde que alargaron la recta de meta hasta la curva 1, el reto de la curva 2 se ha vuelto más difícil. Llegas mucho más rápido que antes de los cambios, así que es bastante delicado disminuir la marcha lo bastante rápido para hacer bien la curva 2. Luego estás enseguida en la curva 3 y tienes una recta hasta la 4, que es realmente buena.

La curva 4 me recuerda a Coppice en Donington Park. Es una izquierda ciega, en lo alto de la subida, y tiene un contundente piano en el interior. Aquí no hay escapatoria,

pero es una curva rápida y por eso es tan exigente. Y como es exigente, resulta importante para tu tiempo por vuelta, pues puedes ganar o perder mucho tiempo por esta sección.

Por desgracia, no hay mucho que decir del resto del circuito. De ahí en adelante todo es simplemente izquierda/derecha, izquierda/derecha, una después de la otra, aunque tienes que adoptar un buen ritmo por las curvas 8, 9, 10 y 11, después de la chicane.

Evidentemente, adelantar es difícil en el Hungaroring, y así, por la misma razón, es difícil que te adelanten. Cuando te sales de la trazada el asfalto siempre está muy sucio, y para los doblados eso dificulta apartarse limpiamente y no estropear los neumáticos. Acabas fastidiando a algunos pilotos cuando eres un doblado.

Lo cierto es que me gusta la primera sección, pues estas curvas son con mucho las más exigentes de la pista

Horarios

Libres 11.00-12.00 viernes 29 de julio
14.00-15.00 viernes 29 de julio
9.00-9.45 sábado 30 de julio
10.15-11.00 sábado 30 de julio

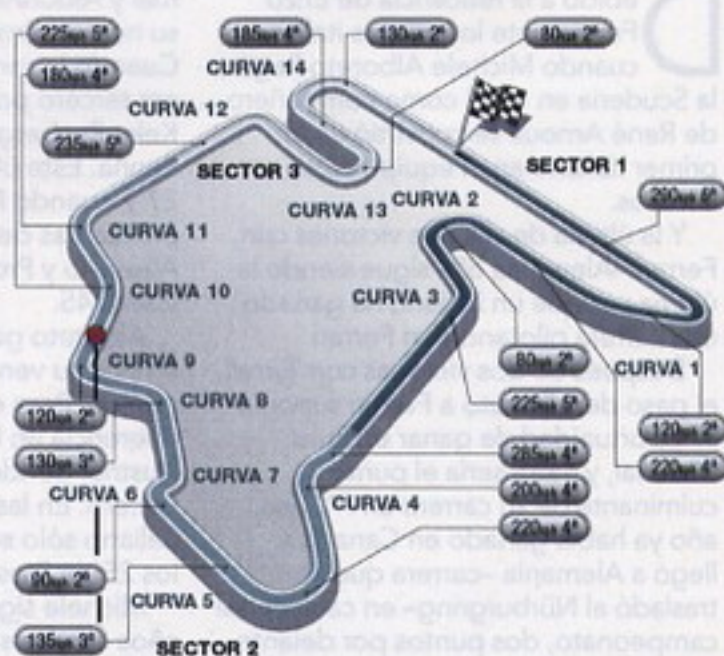
Oficiales 13.00 sábado 30 de julio

Carrera 14.00 domingo 31 de julio

Horarios sujetos a variación

Información circuito: www.hungaroring.hu

Tel.: 0036 28 266 2040



Al tanto de... Los pilotos impacientes. Esta es la típica serpentina que puede formarse en Hungría. Piquet, futuro vencedor, precede a Prost en 1986.



MH
APUNTA



¿Te la cargas, Bernie?

Un mal recuerdo duradero de 2004 fue ver a los dos Ferrari dejando atrás al resto del pelotón al final de la primera vuelta y separándose uno del otro. Sólo podía significar una cosa; una carrera aún más aburrida de lo habitual en el Hungaroring. Y así fue, con apenas un cambio de posición o dos en la siguiente hora y media.

Los pilotos pueden decir cuanto quieran de las dificultades técnicas y la resistencia necesaria en una pista que empalma curvas sin descanso durante 4,4 km. Pero el hecho es que a consecuencia de ello la carrera es una procesión.

Incluso si un piloto tiene problemas con la degradación de los neumáticos causada por el deslizamiento en las susodichas enlazadas, las posibilidades de que alguien pase son limitadas. Este circuito podrá ser tan lento como Mónaco, pero carece de la espada de Damocles en forma de raíles delimitando el trazado.

Si cometes un error, simplemente saltarás por encima de un piano, echando tierra en el camino de tus perseguidores y dedicando la vuelta siguiente a limpiar tus cubiertas. Pero al menos seguirás rodando, lo que quizá explique el elevado número de clasificados que hay cada año, y las quejas constantes respecto a los doblados.

Huelga decir que la posición en parrilla lo es todo. En 2005, la estrategia de carrera habrá empezado en Hockenheim la semana anterior. Si abandonas pronto en Alemania, la agonía continuará en Hungría, ya que un temprano intento —único, recuérdese— de calificación acarreará la frustración de una pista polvorienta y sin agarre. Eso se convertirá en una mediocre posición en parrilla, un puesto en mitad de la serpiente multicolor y un mal resultado. Y así el ciclo seguirá en Turquía, un pista virgen del todo.

Luego tenemos los motores. Si ésta es tu segunda carrera, lo último que necesitas es respirar las turbulencias de aire caliente del coche que te precede. De hecho, ¿quién necesita el Hungaroring? Bernie, ¿estás ahí?

Maurice Hamilton

Tras el ridículo de Ferrari en 2003, Bridgestone aseguró un gran resultado en Hungría en 2004.



ASÍ CORRIERON

	CARR. 2000	CARR. 2001	CARR. 2002	CARR. 2003	CARR. 2004
Michael Schumacher	1 2 1 1	2 2 8 8	1 1		
Rubens Barrichello	5 4 3 2	1 1 5 R	2 2		
Jenson Button	8 9 17 R	9 R 14 10	4 5		
Takuma Sato	- - - -	14 10 - -	3 6		
Fernando Alonso	- - 18 R	- - 1 1	5 3		
Giancarlo Fisichella	17 R 15 5	5 6 13 R	8 8		
Mark Webber	- - - -	19 16 3 6	11 10		
Nick Heidfeld	19 R 7 6	8 9 11 9	16 12		
Kimi Räikkönen	- - 9 7	11 4 7 2	10 R		
Juan Pablo Montoya	- - 8 8	4 11 4 3	7 4		
Jacques Villeneuve	16 12 10 9	13 R 16 R	- -		
Felipe Massa	- - - -	7 7 - -	20 R		
David Coulthard	3 2 2 3	10 5 9 5	12 9		
Christian Klien	- - - -	- - - -	14 13		
Jarno Trulli	12 7 5 R	6 8 6 7	9 R		
Ralf Schumacher	4 5 4 4	3 3 2 4	- -		
Narain Karthikeyan	- - - -	- - - -	- -		
Tiago Monteiro	- - - -	- - - -	- -		
Christijan Albers	- - - -	- - - -	- -		
Patrick Friesacher	- - - -	- - - -	- -		

NS: No salió; ST: Sin tiempo



¿Quién puntuó en 2004?

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004 1h 35m 26,131s
(192,798 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +4,696s
- 3 Fernando Alonso**
Renault R24 +44,599s
- 4 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26
+1m 02,613s
- 5 Jenson Button**
BAR-Honda 006 +1m 07,439s
- 6 Takuma Sato**
BAR-Honda 006 +1 vuelta
- 7 Antonio Pizzonia**
Williams-BMW FW26 +1 vuelta
- 8 Giancarlo Fisichella**
Sauber-Petronas C23 +1 vuelta

RINCÓN HISTÓRICO

La defensa numantina de Boutsen

La carrera de Thierry Boutsen en F1 no disfrutó de muchos puntos culminantes, como muestran sus escasas tres victorias en más de 160 carreras, al menos la mitad al volante de bólidos vencedores en potencia. Pero de esas tres, la última, Hungría en 1990, lo compensó con creces.

Boutsen marcó la pole con su Williams FW13B por delante de su compañero Riccardo Patrese y el McLaren de Gerhard Berger. Ayrton Senna (McLaren) y Alain Prost (Ferrari), que luchaban por el título, calificaron sólo cuarto y octavo, respectivamente, mientras que el Ferrari del vencedor de 1989, Nigel Mansell, partía quinto.

Berger fue el que salió mejor en la cabeza y se coló a Patrese, pero Boutsen aguantó su ataque y se colocó en primera posición. Mansell y luego Jean Alesi (Tyrrell) relegaron a Senna al sexto lugar, y Prost cayó hasta un humilde 10º puesto.

Después de verse taponado por Alesi hasta la vuelta 21, Senna se vio obligado a parar en boxes con un pinchazo casi inmediatamente después de adelantarlo, bajando hasta el 10º lugar. Mientras tanto, Boutsen frustró lo bastante a Berger como para obligar al McLaren a parar a cambiar ruedas.

En la vuelta 52, el ataque de

Mansell sobre Patrese no resultó y permitió al Benetton de Alessandro Nannini colocarse tercero y a Senna cuarto. También Patrese tuvo que parar a cambiar ruedas, y Senna fue entonces a por todas. Desbancó a



El coche más ancho en pista en 1989 fue el de Boutsen aguantando a Senna.

Nannini del segundo puesto en la chicane y luego se fue a por Boutsen.

La naturaleza del Hungaroring y la habilidad de Boutsen para colocar el Williams en el lugar adecuado, produjeron un emocionante final. Senna se colocó a menos de un segundo y medio a falta de 10 vueltas, y estaba a tres décimas con tres giros por disputar, pero no pudo pasar.

Boutsen dejó Williams a final de año, pasando por Ligier y Jordan antes de retirarse al final de 1993.

Stewart Williams



Hasta donde yo sé

Eddie **Jordan** al habla

a F1 recibió mucha atención después del fiasco de Indianápolis, lo que en cierto modo demuestra que el deporte es noticia. Pero sé por experiencia que la vieja máxima 'Toda la publicidad es buena publicidad' es falsa. Es increíblemente lamentable ver caer al mejor deporte del mundo en la trampa de la autodestrucción. No entiendo que siete equipos optaran por no correr, incluido BAR, sobre el que ya se cernía una amenaza de suspensión. Declaraciones santurrónicas corrían de acá para allá, el público abandonaba las tribunas y los televidentes cambiaban de canal horrorizados. Lo triste es que las dos personas que normalmente lo habrían solucionado parecían estar a merced de los equipos Michelin, o los fabricantes, que tal vez sean lo mismo.

Antaño, los jefes de equipo habrían ido a ver a Bernie y le habrían dicho: "La marca de neumáticos la ha cagado. Dicen que no podemos correr, pero hemos de hacerlo. Arréglalo". La condición era que los equipos tendrían que adoptar su solución. Bernie iría a Max, juntos encontrarían una solución, y Bernie diría: "Vale, corréis".

De modo que el deporte sin duda ha cambiado. Ahora es más corporativo y los fabricantes traen sus departamentos jurídicos para impugnar normas y apelar decisiones.

Los jefes de equipo parecen impotentes. Sus superiores son presidentes de marcas de coches, sentados en despachos lejos de los circuitos. Bernie, como presidente de la FOCA (compuesta en general por equipos privados), tenía influencia y control; pero, por desgracia, con los fabricantes, ya no parece ser así. Por otro lado, Max parece estar picado con los fabricantes y su actitud de gastar-gastar-gastar y, por consiguiente, está poco dispuesto a llegar a un arreglo.

"En F1, ahora se antepone la política a las carreras, y eso es inconcebible"

En F1, ahora se antepone la política a las carreras, y eso es inconcebible. Espero que se sienten juntos a cenar, como hacíamos antes, y con el fin de preservar nuestro deporte limen sus diferencias. Los equipos han de resolverse a seguir las normas, Max ha de encontrar puntos de confluencia con los equipos y fabricantes, y Bernie ha de proteger el valor del espectáculo. Si no, la F1 ya no interesará más. Vamos, chicos. ¡Podéis hacerlo!

FOTO-FINISH Schumi vuelve a llevar ventaja



¡Cuidado por atrás! Giancarlo no se da cuenta de que, incluso si se trata de ir a pie, Michael hará cuanto haga falta para ganar...

PRÓXIMO MES

Hablamos con David Coulthard, el hombre del momento, que sigue un año más con Red Bull
ADEMÁS: Peter Sauber, el hombre tranquilo de la F1

A la venta: 19 de agosto



DE NUESTRO ESPÍA EN EL AJO

Querido Michael,

Se oyeron muchas voces exaltadas y volaron muchos platos a puerta cerrada, o eso me dicen, en la reciente reunión de la Grand Prix Drivers' Association antes del GP de Francia. Tengo entendido que tu presidencia de la susodicha y augusta organización estuvo a punto de irse al traste hasta que los hermanos se echaron finalmente atrás y te permitieron seguir adelante un día más.

Lo que puso por las nubes su presión sanguínea fue tu pedante opinión de que el problema que se discutía en Indianápolis era un asunto técnico y no de seguridad. A quienes no estén envueltos en el en ocasiones irreal mundillo de la F1 esto les parecerá un disparate de tomo y lomo. Si la mayoría de los pilotos estaban dispuestos a grabar la huella de su patita en un rollo de pergamino, expresando su consternación por el curso de los acontecimientos en el GP de EE UU, tú -siendo su líder- deberías haber saltado la alambrada de Maranello y haberles dado el apoyo moral que tan claramente merecían.

Vale, sé que no era asunto de Ferrari, que no fue parte involucrada en el problema en el Speedway, pero es en momentos de crisis que se valora un liderazgo sólido. Tus críticos dicen que tu lealtad a la causa Ferrari tuvo prioridad sobre tu papel como presidente de la GPDA.

En 1970, la GPDA, cuyo presidente era por entonces Jackie Stewart, decidió boicotear el GP de Bélgica en los 14 km del circuito de Spa. JYS era el Schumi de su época y a su jefe de equipo, Ken Tyrrell, nunca se le ocurrió poner en duda su punto de vista. Si hubieras adoptado una actitud igual de firme, quiero pensar que Jean Todt habría demostrado tener la misma seriedad que el difunto Tío Ken. Aunque no pasara por lo de que llevaras pantalones de tartán.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock