

SIN PALABRAS

EL TRABAJO MÁS BREVE DEL MUNDO

TEXTO SERGIO ÁLVAREZ
FOTO GIAMPAOLO CAPONE

Sólo tardan tres segundos en cambiar las cuatro ruedas de un coche. Eso sí, lo hacen 16 mecánicos a la vez. Los equipos de Fórmula 1 realizan entre dos y tres paradas en boxes durante cada carrera, por lo que la eficacia de estos hombres es casi tan importante como la del coche. De hecho, todos tienen en mente superar el récord de la parada más rápida durante una carrera, que a día de hoy ostentan Mark Webber y el equipo Red Bull: 1,923 segundos, durante el Gran Premio de EE.UU., en 2013. Y es que, en un mundo en el que cuenta hasta la última décima, un segundo de más en boxes puede marcar la diferencia entre la victoria y el fracaso. Fernando Alonso lo sabe bien; en el GP de Hungría 2006, una tuerca mal apretada dio al traste con la que habría sido su mayor remontada -de la 15ª a la primera posición-. Por eso, los ingenieros de los equipos compiten entre ellos para reducir al máximo algo que parece tan trivial como... el número de vueltas que hace falta dar a las tuercas para 'ajustar' las ruedas. Los propios mecánicos dedican horas a simular cambios de neumáticos. En febrero, el equipo Williams dedicó toda una jornada de entrenamientos de pretemporada a practicar este tipo de maniobra. La 'carrera' por ser los más rápidos ha alcanzado tales cotas que la Federación Internacional del Automóvil -FIA- ha endurecido las sanciones contra aquellos que, por las prisas, no fijan adecuadamente los neumáticos... lo que puede provocar que el F1 'pierda' una rueda en la pista. ¿Consecuencias para el piloto? Una sanción de 10 segundos... o la pérdida de varias posiciones en la parrilla de salida en la siguiente carrera.

8 • ONE MAGAZINE • Núm. 14



ALONSO QUIERE SER CAMPEÓN ¿ESTÁ MAYOR?

LA EDAD DE LOS PILOTOS RIVALES DE ALONSO

	Piloto	Equipo	Fecha nacimiento
1	Mark Webber	Red Bull	27-8-1976
2	Kimi Räikkönen	Lotus	17-10-1979
3	Jenson Button	McLaren	19-1-1980
4	Felipe Massa	Ferrari	25-4-1981
5	Fernando Alonso	Ferrari	29-7-1981
6	Adrian Sutil	Force India	11-1-1983
7	Lewis Hamilton	Mercedes	7-1-1985
8	Nico Rosberg	Mercedes	27-6-1985
9	Pastor Maldonado	Williams	10-3-1985
10	Giedo van der Garde	Caterham	25-4-1985
11	Paul di Resta	Force India	16-4-1986
12	Romain Grosjean	Lotus	17-4-1986
13	Sebastian Vettel	Red Bull	3-7-1987
14	Nico Hülkenberg	Sauber	19-8-1987
15	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	1-7-1989
16	Valtteri Bottas	Williams	28-8-1989
17	Jules Bianchi	Marussia	3-8-1989
18	Sergio Pérez	McLaren	26-1-1990
19	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso	25-4-1990
20	Charles Pic	Caterham	15-2-1990
21	Max Chilton	Marussia	21-4-1991
22	Esteban Gutiérrez	Sauber	5-8-1991

Fuente: www.getfile-intel.com

¿Y QUÉ OPINA ALONSO?

Para el asturiano, hay una temporada que le marcó profundamente: la que estuvo en McLaren: "2007 fue un año muy difícil, pero aprendí mucho a nivel personal. Fue bueno para mi carrera dar el paso de unirme a McLaren y crecer. Aprendí cómo trabajar con un equipo y cómo soportar la presión de la prensa. Ahora estoy mucho mejor preparado para la F1 y para la vida".

FUERON CAMPEONES CON MÁS DE 30 AÑOS



ALAIN PROST: SE JUBILÓ EN F1 EN 1995

El francés consiguió dos de sus cuatro mundiales después de cumplir 32 años, y empezó su rivalidad con Ayrton Senna en McLaren a los 33 años.



AYRTON SENNA: FALLECIÓ EN 1994

El brasileño logró su tercer y último título justo con 31 años. Después, siguió asombrando con grandes carreras, pero dejó de tener buenos coches. Murió en un accidente en el GP de San Marino de 1994, a los 34 años -aunque para entonces el joven Michael Schumacher ya empezaba a batirle-.



NIGEL MANSELL: SE JUBILÓ EN F1 EN 1993

Al británico no es que se le dieran mejor las cosas al llegar a la edad que tiene Alonso: es que tuvo que esperar hasta los 32 años para ganar su primera carrera, ¡a la que seguirían otras 30 victorias! Tampoco extraña que tardara tanto en ganar, puesto que debutó, en 1980, con 27 años... Su único título lo ganó 1992, con 39 años. Mansell es el piloto que Alonso tiene justo por delante en el ranking histórico de victorias.



MICHAEL SCHUMACHER: SE JUBILÓ EN F1 EN 2006... Y EN 2012

Las temporadas más dominantes del Kaiser fueron 2002 y 2004, con 33 y 35 años, respectivamente. Cuando cumplió 32, ya tenía tres mundiales, pero le quedaban otros cuatro por ganar... Sin embargo, su regreso a la F1 en 2010, con 41 años, no se saldó con la misma fortuna: entre ese año y 2012, no fue ni la sombra de lo que era antes.

FERRARI, UN EQUIPO DE 'VIEJETES'

Tanto Fernando Alonso como Felipe Massa, los dos pilotos de Ferrari, cumplirán esta temporada 32 años, algo que convierte al equipo en la formación más veterana de toda la parrilla. Por si fuera poco, tres de sus cinco pilotos probadores también supera ampliamente la treintena: Marc Gené tiene 39 años, Pedro Martínez de la Rosa va ya por los 42 años y Giancarlo Fisichella cuenta con 40 años. Jules Bianchi, piloto de Ferrari cedido a Marussia para esta temporada, rebaja la media gracias a sus 23 años, mientras que Davide Rigon, el cuarto piloto probador de Ferrari, cuenta con 26 años. Por otra parte, la media del equipo 'titular' podría rebajarse sustancialmente para 2014, temporada en la que Massa finaliza su contrato: los rumores indican que los mejor posicionados para sustituirle son Sebastian Vettel y Nico Hülkenberg: ambos tienen en la actualidad 25 años.

EDAD MEDIA EN FERRARI: 33 AÑOS

FERNANDO ALONSO AFRONTA SU 12ª TEMPORADA EN FÓRMULA 1 EL AÑO EN EL QUE CUMPLIRÁ 32 AÑOS. PARA LA MAYORÍA, ESTÁ EN SU MEJOR MOMENTO; SIN EMBARGO, ALGUNOS EMPIEZAN A SOSPECHAR QUE PODRÍA ESTAR UN POCO MAYOR PARA COMPETIR... ¿QUIÉN TIENE RAZÓN? Texto: S. Álvarez

Graham Hill fue campeón del mundo de Fórmula 1 en los años 1962 y 1968. Esos seis años son el mayor lapso de tiempo que ha tardado un pluricampeón de F1 en ganar un nuevo título. Si Alonso se convierte en tricampeón, batirá el récord de Hill. Y es que el piloto de Ferrari lleva desde el año 2006 sin lograr un mundial, y su carrera deportiva entra en su fase final:

la de la treintena. Sin embargo, 2013 podría ser el año de su tercer título: "Salvo que alguien haya hecho un trabajo excepcional, estoy convencido de que Ferrari estará en la batalla hasta el final", ha dicho el jefe de la escudería, Stefano Domenicali, tras los tests de pretemporada. "Aunque no somos los más rápidos, la base es infinitamente mejor que la del año pasado", añade Alonso... Analicemos si el 'treintaero' será capaz de estar a la altura.

¿QUÉ OPINAN LOS EXPERTOS

PILOTOS

NIKI LAUDA, CAMPEÓN DEL MUNDO DE F1 EN 1975, 1977 Y 1984

La opinión de Lauda ha evolucionado con el tiempo. En plena guerra de Alonso con McLaren, Lauda declaró: "Prost era un perro, pero Alonso es peor". En cambio, cinco años después, lo describió como el piloto más inteligente de la parrilla... aunque piensa que el talón de Aquiles del asturiano es su "incapacidad para aceptar ser vencido". Algunas de sus últimas

actuaciones parecen confirmarlo, como cuando perdió los títulos de 2010 -abroncó a Petrov por cómo se había defendido para que no le adelantara- y de 2012 -aunque felicitó a Vettel, criticó "algunas extrañas decisiones en cuanto a penalizaciones", pues consideraba que el alemán le había estorbado en la calificación del GP de Japón-

A VECES, NO SABE PERDER

JACQUES VILLENEUVE, CAMPEÓN DEL MUNDO DE F1 EN 1997

Villeneuve ve la edad del asturiano como una ventaja: "Alonso permanece calmado, frío y racional, mientras Vettel se enfada y reacciona como un niño muchas veces. Estos comportamientos indican dos estados diferentes de madurez".

INGENIEROS

PAT SYMONDS, EX-DIRECTOR DE INGENIERÍA DE RENAULT F1

Pat Symonds, que trabajó estrechamente con Alonso durante sus años en Renault, lo explicó con claridad a Autofácil durante los tests de pretemporada en Barcelona: "Lo más fascinante de Alonso es que era un piloto de F1 completo desde el principio. Su capacidad para extraer el máximo del coche es la misma ahora que entonces. Pero todos nos hacemos mayores, y ahora es una persona más relajada, y creo que eso le ayuda a ser aún más rápido".

STEVE NIELSEN, EX-TEAM MANAGER DE RENAULT F1

Como Symonds, Nielsen coincidió con Alonso en Renault, y señala otro de los puntos débiles del asturiano: "Las pocas veces que le he visto bajo presión ha sido cuando su compañero de equipo le superaba. No lo soporta". De hecho, la presencia de Felipe Massa como compañero le ha venido muy bien. Massa recurrió a mediadores

de 2012 a un psicólogo y llegó a superar a Fernando en momentos puntuales. Sin embargo, esto no influyó al español por dos motivos: por un lado, ya estaba 'crecido' por haber superado a Massa ampliamente durante el resto de temporada; por otro, no tardaron en aparecer las órdenes de equipo en favor del español.

EXTRAE LO MÁXIMO DEL COCHE

MÉDICOS Y PSIQUIATRAS

RICARDO CECCARELLI, "AUN LE QUEDAN AÑOS PARA SEGUIR EN FORMA"

El director del centro de especialistas en medicina del automovilismo Formula Medicine y jefe médico de Renault cuando Alonso corría con ellos, Ceccarelli, explicó a Autofácil los retos de subirse a un F1 con 30 años: "Debes entrenar más la resistencia, hacer más horas de bicicleta, más pesas... Los reflejos no son problema, ya que sólo se pueden preparar pilotando".

MIGUEL ÁNGEL DOMÍNGUEZ, "TODO DEPENDERÁ DE SU PREPARACIÓN FÍSICA"

El fisioterapeuta de Pedro Martínez de la Rosa, Miguel Ángel Domínguez añade: "Para mantener el tejido muscular, tienes que cuidarte más, haciendo más estiramientos", y resalta la importancia de "la preparación física que has llevado incluso desde el karting. Si no, lo notarás con el paso del tiempo... Con 30 años puedes estar como un chaval de 20, sólo que tie-

nes que esforzarte más para lograrlo".

ÁNGEL HEBRERO: "SU NUEVA PAREJA ES EL VERDADERO PELIGRO DE QUE FRACASE EN LA PISTA"

Ángel Hebrero, médico psiquiatra, afirma que la nueva pareja de Alonso, la modelo rusa Dasha Kapustina, también tiene mucho que ver en el buen 'momento mental' por el que pasa el piloto: "En ella ha encontrado una nueva motivación, y eso le da mucha confianza en sí mismo. Esto también se traduce en sus resultados en la pista, de ahí que se le haya visto mucho más 'asentado' y maduro durante la pasada temporada. Es una persona egocéntrica, y la estabilidad emocional es fundamental para sus resultados. Otras cosas, como la cercanía de su familia, de sus amigos o la hipotética posibilidad de tener un hijo, no le afectarían tanto como el hecho de no estar a gusto con su pareja".

SU NUEVA PAREJA, VITAL

Veredicto:

Según los expertos, Alonso se encuentra en un gran momento de forma. Su entrenamiento físico ha sido especialmente fuerte, tanto que se perdió los primeros tests oficiales de pretemporada porque estaba realizando un exhaustivo programa de preparación. Mentalmente, su nueva pareja le aporta una estabilidad que no parecía encontrar con la anterior. Así, sus 31 años no le supondrán mayor problema para luchar por el título mundial; otra cosa será comprobar si su Ferrari es este año tan competitivo como los Red Bull.

Nuevos países. Nuevos circuitos. Nuevos problemas.

CÓMO 'CARGARSE' UN GRAN PREMIO

LA OBSESIÓN DE BERNIE ECCLESTONE, PROPIETARIO DE LOS DERECHOS COMERCIALES DE LA FÓRMULA 1, POR LLEVAR ESTA COMPETICIÓN A TODO TIPO DE PAÍSES, PUEDE DAR AL TRASTE CON MUCHOS GP EN LOS PRÓXIMOS AÑOS. PILOTOS Y EQUIPOS LO TEMEN... TEXTO// S. ÁLVAREZ/J. MICHAVILA

La F1 es, por encima de un deporte, un gran negocio. No hay un rincón del Gran Circo que no esté pensado para 'fabricar' dinero, desde los *sponsor* que ponen sus anuncios en el *paddock*, hasta los pilotos que aprovechan el paso por cada país para realizar campañas promocionales. Se calcula que, durante el fin de semana de un GP, la F1 mueve entre 300 y 400 millones de euros. No en vano, es el deporte más seguido del mundo, con audiencias medias por carrera que rondan los 360 millones de espectadores. Por eso, Bernie Ecclestone –propietario de los derechos de explotación– está empeñado en llevar la F1 tanto a enormes países emergentes, como China o India, como a grandes oasis petrolíferos como Bahrein y Abu Dhabi, en los que puede negociar grandes beneficios personales por cada GP... si la cúpula directiva de la dictadura de turno está 'interesada' en acoger la F1. No hay cifras oficiales, pero se estima que Ecclestone ingresa por cada carrera entre 10 y 30 millones de euros.

Eso sí, aunque es un negocio muy lucrativo, ampliar mercado implica nuevos riesgos: la cobertura mediática de la F1 por parte de la prensa del mundo democrático, representa un altavoz demasiado atractivo como para que los grupos menos transigentes con los sistemas 'establecidos' se mantengan en silencio sepulcral, a pesar de la represión.

Ese es el caso del reino de Bahrein que, desde febrero del año pasado, arrastra un clima político inestable. De hecho, el año pasado, el Alzamiento de Bahrein –o revolución del 14 de febrero– y su brutal represión durante el denominado 'Jueves Sangriento' hizo recomendable el aplazamiento y posterior anulación del GP.

Un año después, al cierre de esta edición de Car&Técno, los planes de la FIA pasan por celebrar el GP de Bahrein el 22 de abril de 2012, y Ecclestone dice que se disputará porque "así lo quieren equipos y pilotos". Sin embargo, no está tan claro que así lo quiera la población de Bahrein. El GP de F1 es popularmente conocido

como "el tren de juguete del sultán", y el 9 de marzo de este año, una manifestación contra el actual Rey reunió casi un cuarto de millón de personas, una cifra muy considerable habida cuenta de que Bahrein lo habitan 1,1 millones de personas... y casi la mitad son extranjeros. A tenor de esto, y de que el primer punto del orden del día de los rebeldes es la abdicación de rey Hamad, puede que 'el tren de juguete' no llegue a 'circular' nunca. Puede que, 'además', no deba circular nunca: un informe de una comisión *nombrada por el propio rey* determinó, en noviembre del año pasado, que en el reino de Bahrein "se practica la tortura y otras formas psicológicas y físicas de abuso contra los detenidos y numerosas violaciones sistemáticas de los derechos humanos". Así las cosas, muchos patrocinadores en la F1 verían con mejores ojos que el GP se trasladase a la vecina Qatar, donde ya se celebra el mundial de motociclismo.

Ni saques los billetes

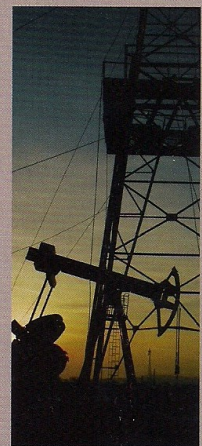
No es tan raro, ni algo nuevo, que se cancele un GP de F1. En 1999, Argentina tenía un hueco asignado en el calendario de esa temporada... pero la grave situación económica en la que se vio sumido el país dio al traste con una cita que llevaba celebrándose ininterrumpidamente desde 1994.

En 1987, el GP de Canadá también protagonizó una espantada cuando ya tenía fecha confirmada. En aquel caso, los motivos fueron bastante más frívolos: como todos los años, la empresa cervecera Labatt tenía un acuerdo para patrocinar el GP, pero un buen día los organizadores firmaron con su archirrival Molton. Para Labatt, que alegaba tener derecho de veto, era inaceptable. La disputa legal dio al traste con la carrera de ese año.

Otras cancelaciones se han producido por polémicas relacionadas con la seguridad de los trazados. Esto ocurrió en el caso del GP de Bélgica de 1969,

...ECCLESTONE PIERDE (A VECES)

Bernie Ecclestone tiene muy buenos motivos para velar por la celebración de cada GP: suspender uno le reporta pérdidas millonarias. En el caso de Bahrein, y según explicó el propio Ecclestone, suspender este GP en 2011 hizo que no cobrase las tasas por celebrar la carrera –unos 10 millones de euros– "en atención a la inestable situación política del país y de su rey gobernante". En 2012, la situación se repite, y aunque Bernie asegura que en Bahrein habrá carrera, la pregunta suscita miradas de incertidumbre entre los directores de los equipos. Por su situación en el calendario, tras los GP de Australia, Malasia y China, Bahrein es una cita de máxima importancia estratégica: es la última carrera antes de que comience la parte 'europea' de la temporada, y la última oportunidad para ensayar evoluciones antes de que empiecen a ponerse las cosas serias.



¿QUIÉNES LE QUITAN EL SUEÑO A ECCLESTONE?



1 LOS 'INDIGNADOS' Egipto, Siria, Yemen, Libia, Bahrein... La 'primavera árabe' ha convertido a esa zona del planeta en una región poco atractiva de cara a la celebración de espectáculos públicos. Siria está en guerra, y la rebelión de Bahrein, según la organización *Human Rights Watch*, está 'en progreso' actualmente. Desde las autoridades del país insisten en que hay tranquilidad, pero tras la reciente macro manifestación de marzo, es improbable que el GP de abril se dispute con total normalidad.

2 LA MADRE NATURALEZA Hasta ahora, la 'naturaleza' ha respetado a la F1 pero, sin duda, sus inclemencias son uno de los mayores temores de Ecclestone. En 2010, la nube de ceniza volcánica les dejó atrapados en China... justo después de celebrar la carrera. Y, en los últimos años, el GP de Japón ha sufrido aplazamientos de su sesión de calificación por culpa de temporales. En Malasia suelen ser comunes las lluvias torrenciales y, en 2009, se suspendió la carrera antes de completar las vueltas previstas porque no se veía nada.



LA OBSESIÓN DE ECCLESTONE POR LLEVAR LA F1 A PAÍSES EMERGENTES PODRÍA ORIGINAR UN MOVIMIENTO ANTI-F1

suspendido después de que los propietarios del circuito no consiguieran implementar todas las mejoras que el escocés Sir Jackie Stewart, en representación de la asociación de pilotos, consideró necesarias durante una inspección previa al GP.

El caso del GP de Holanda de 1972 fue parecido, salvo porque, en aquella ocasión, quienes pagaban las mejoras eran los contribuyentes, y un reducido pero eficaz número de ellos consiguió que el Ayuntamiento de Zandvoort se negara en redondo. La F1 volvió al año siguiente, una vez introducidas las modificaciones dictadas por Stewart, que se financiaron con dinero privado.

Retrasos y fiestas aguadas

Pero en la historia de la F1 también se ha modificado la fecha de algunos GPs. La primera vez ocurrió en 1985, y el protagonista volvía a ser el trazado belga de Spa. La carrera tenía que celebrarse el 2 de junio, pero la pista, que se había reasfaltado la semana anterior, comenzó a levantarse durante la sesión de entrenamientos del viernes, y el GP tuvo que retrasarse casi dos meses, hasta el 15 de septiembre.

Carreras 'abortadas'

Por supuesto, no faltan GPs que se han suspendido tras incluirse en el calendario provisional por no reunir los requisitos legales y deportivos necesarios para garantizar una gran carrera. De hecho, España tiene cierta experiencia al respecto. En 1980, el GP de F1 del Jarama dejó de ser prueba puntuable para el Mundial debido a una disputa entre pilotos y Federación. Los pilotos se negaban a pagar las multas

que les impuso la FISA—hoy llamada FIA— por no asistir a las reuniones previas de los GP de Mónaco y Holanda, y la FISA se negaba a organizar la siguiente carrera. Al final, fue el RACE quien organizó la prueba... que legalmente no contó para el Mundial. Aunque más inaudito fue lo que sucedió, cuatro años después, con el GP de Málaga: en 1984, estuvo provisionalmente previsto que la última carrera del mundial se disputara en Fuengirola, e incluso llegó a tener fecha en el calendario.

Otro caso sonado fue el del GP de Indianápolis de 2005, en el que un problema en los neumáticos de uno de los dos proveedores que existían en aquel momento impedía disputar la prueba incluyendo en el recorrido del circuito, tal y como estaba previsto, una típica curva peraltada de NASCAR. En aquella ocasión, la carrera se disputó, aunque en ella sólo participaron los seis coches de las tres escuderías que usaban neumáticos seguros: Ferrari, Jordan y Minardi.

En cualquier caso, si este año ocurre algo en el GP de Bahrein, esperemos que no sea como lo que le pasó a Juan Manuel Fangio en el GP de Cuba de 1958, cuando fue secuestrado, durante 26 horas, por un comando de Fidel Castro. "Me han tratado de un modo excelente, como en casa de un amigo", declaró Fangio tras su liberación.

Disfruta al volante

Curso de Gestión Positiva del Estrés del Conductor



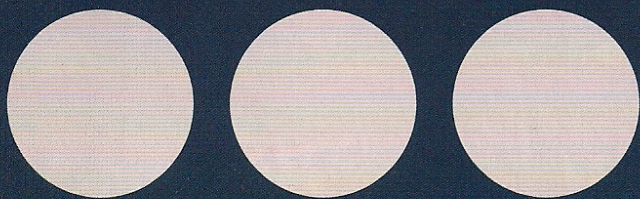
Próximo curso: 19 mayo

+info e inscripción

geco@luike.com
913 546 000
www.autofacil.es/cursogeco

FUNDACIÓN LUIKE

CÓMO SER



Releva a su padre, Frank Williams, al frente de Williams F1

CLAIRE

WILLIAMS

QUE AQUELLA ADORABLE NIÑA QUE, EN LOS 80, JUGUETEABA EN LAS INSTALACIONES DEL EQUIPO WILLIAMS F1, ACABARÍA CONVIRTIÉNDOSE EN LA 'MANDAMÁS' DENTRO DE LA ESCUDERÍA, ES ALGO QUE NADIE EN EL SENO DEL EQUIPO SE HABRÍA IMAGINADO. Y MUCHO MENOS... SU PADRE. TEXTO// **SERGIO ÁLVAREZ**

- **Nació...** El 21 de julio de 1976
- **Ha estudiado...** graduada en Ciencias Políticas por la Universidad de Newcastle.
- **Ha trabajado...** en el circuito de Silverstone –como jefa de prensa ‘junior’– y en el equipo Williams de F1 –como responsable de comunicación, directora de comunicación, responsable de relaciones con los inversores, directora de márketing y, desde marzo, jefa de equipo adjunta–.
- **Estado civil...** Vive con su novio, Andrew.
- **Tiene...** Un BMW M3, "pero soy un desastre maniobrando marcha atrás".



LOS VALORES DE UNA EMPRESA FAMILIAR, SON DIFÍCILES DE RETENER

■ Desde la fundación de Williams F1, en 1978 y hasta noviembre de 2009, Frank Williams y Patrick Head poseían el 70 y el 30 % de las acciones del equipo, respectivamente. Sir Frank nunca quiso ceder poder dentro de su equipo y también era reacio a que 'extraños' metieran la mano 'en su casa': Por ejemplo, hace 10 años, Frank se negó a vender una parte de la escudería a BMW, que les suministró los motores desde 2000 a 2005. Frank Williams siempre ha creído en la 'autenticidad' de las carreras, y ha sostenido que un verdadero equipo de Fórmula 1 debe diseñar y construir sus propios chasis desde cero, sin necesidad de ser comprados a otras empresas.

Aún así, en la pasada década, antes de que comenzaran los intentos de la FIA por establecer un límite de presupuesto para los equipos, una escudería privada como Williams no podía competir contra los recursos ilimitados de los grandes equipos 'de marca' -como Ferrari-. Como consecuencia, los resultados en la pista se resintieron... y entre 2007 y 2008, la escudería perdió patrocinadores por valor de 60 millones de euros. Al final, Williams tuvo que ceder y vender parte a un nuevo inversor, Toto Wolff que, en diciembre de 2012, se convierte en jefe de equipo adjunto. Un mes después, Mercedes GP le contrató. ¿Y Patrick Head? Se jubiló en 2011, y sus acciones sirvieron para que Williams saliera a Bolsa. Empezaron a cotizar a 24,21 euros en marzo de 2011, y ahora se mantienen en 22,50€, tras grandes altibajos.

cuanto Wright le sugirió a Sir Frank contratar a su hija, este recibió una tajante negativa.

"Tres meses después, Wright consiguió convencer a mi padre y me ofreció el puesto, pero con un periodo de prueba de seis meses, el doble de lo normal". Eso sí, las labores iniciales de Claire pasarían a ser poco más que pequeñas colaboraciones en la parte logística, como reservar los vuelos para el equipo.

Pero, en cierto modo, e irónicamente, podría decirse que Claire estaba predestinada a ocupar el puesto que ostenta en la actualidad. No obstante, el camino de Claire en Williams F1 no ha sido nada fácil, porque comenzó en una época en la que se produjeron demasiadas transformaciones en el seno del equipo... y también en el negocio de la F1. Y es que en esta última década tan 'movida', la escudería se ha ido convirtiendo en un gigante venido a menos. De hecho, desde que Juan Pablo Montoya ganase el GP de Brasil de 2004, tuvieron que pasar ocho años para que un Williams volviese a ver la bandera a cuadros en primera posición, cuando Pastor Maldonado obtuvo la victoria en el GP de España de 2012. "Cuando se trata de una empresa en la que has crecido, no puedes soportar verla así", se sincera Claire.

Pero, al fin y al cabo, algunos de esos cambios han sido claves en la carrera y madurez profesional de Claire. ¿Otro más? En marzo de 2011, con Claire ya como directora de comunicación de la escudería, el director de ingeniería —y mano derecha de Sir Frank Williams desde el primer día—, Patrick Head, iniciaba su 'retirada' de este deporte vendiendo las acciones del equipo que aún poseía —el 27 %—. Para 'colocarlas', Williams decidió convertirse en la primera escudería de la historia de la Fórmula 1 en salir a Bolsa, y en ese momento, Claire añadió a sus funciones la de "responsable de las relaciones con los inversores".

Al final, Sir Frank está muy orgulloso de ella

No es de extrañar que, con esa experiencia dentro del equipo, su padre la eligiera para delegar en ella gran parte de sus funciones. Y es que, en cierta manera, Claire siempre ha tenido un conocimiento profundo de las 'entrañas' de Williams... y de sus finanzas: "mi hermano y yo estamos muy orgullosos de lo que nuestro padre creó, pero a lo largo de los años siempre nos hemos hecho la misma pregunta al sentarnos a la mesa con mi madre: ¿Tenemos suficiente dinero para correr el año que viene?".

Un fructuoso paso por el departamento de marketing del equipo, sirvió para que Claire tenga presente lo importante que son los patrocinadores. Su ascenso profesional en Williams F1 ha sido fugaz, pero no teme las acusaciones de 'enchufismo familiar': "La gran baza comercial de Williams es que somos vistos como un 'grupo familiar', y es importante que mantengamos esa característica. Así que ponerme a mí al frente creo que es bueno para el equipo y para el deporte. Al menos, se sabe que se puede confiar en mí, porque llevo los intereses de la empresa en el corazón", apunta Claire.

Esta concepción de Williams como 'grupo familiar' quedó más patente que nunca a principios de marzo, cuando la madre de Claire, Lady Virginia 'Ginny' Williams, falleció tras una larga batalla contra el cáncer. Todo el *paddock* expresó sus condolencias al equipo, y la prensa especializada llegó incluso a dedicar su propio espacio a esta defunción. El triste suceso retrasó tres semanas el anuncio de Claire Williams como nueva jefa de equipo adjunta.

Pero Claire no olvida el modelo a seguir que fue su madre. Recuerda cómo, cuando Sir Frank Williams sufrió el accidente de tráfico que le dejó postrado en una silla de ruedas de por vida, luchó contra la actitud de los médicos del hospital, que creían que apenas se podía hacer nada por él: "Mamá peleó por la vida de papá. Le decía a los doctores que no podían dejarle morir". "Aquel día, yo había salido de *picnic* con mi madre y mi hermano Jonny. Esperábamos que mi padre llegara esa noche de realizar unos test en el circuito francés de Paul Ricard, y mi madre le había preparado pasta, porque iba a correr una media maratón al día siguiente. Uno de mis recuerdos es ver aquel cuenco de carbonara sin comer a un lado de la cocina. Mi madre era una mujer excepcional", sentencia Claire, quien no aceptó el cargo de directora del equipo hasta que no obtuvo la aprobación de su madre. "A mamá le encantaban las mariposas. Por eso hemos creado un logo de una mariposa saliendo del sol y lo hemos colocado en un costado de los coches. De esta manera, mamá siempre estará ahí".

'Feminizando' el paddock

Para bien o para mal, el puesto de jefa de prensa que Claire Williams llegó a ocupar es el trabajo por excelencia de las mujeres en Fórmula 1; de los 11 equipos, sólo Caterham y Ferrari tienen a un hombre

al cargo de sus relaciones con los medios. Pero hasta el ascenso de Monisha Kaltenborn en Sauber F1 —tras la jubilación del fundador Peter Sauber en octubre de 2012—, ninguna mujer había tomado las riendas de una escudería. Claire es la segunda que puede presumir de ello en la historia de la F1.

Por supuesto, Claire Williams echa por tierra el estereotipo de deporte machista: "Sauber ya tiene una jefa de equipo, y ahora que se me ha colocado en el mismo puesto, creo que esas preconcepciones típicas que se tienen de la Fórmula 1 se están resquebrajando". Incluso va más allá, al considerar que ser mujer es casi una ventaja: "Como somos una minoría, los chicos se interesan en ayudarnos", asegura.

A pesar de sus demostradas ganas por llegar a este mundillo, Claire asegura que nunca se propuso a conciencia trabajar en el deporte del motor. No se considera ninguna luchadora por llegar hasta donde ha llegado. De hecho, reconoce que de pequeña sólo aspiraba a ser "madre y esposa". "Todo lo que me ha pasado desde entonces ha sido por circunstancias de la vida, no porque lo planeara". Y ¿qué piensa de esos sueños hoy en día? "No creo que la gente se pusiera muy contenta si me quedara embarazada ahora".

Tarde o temprano, Sir Frank Williams se apartará definitivamente de la escudería, como ya ha hecho su viejo socio Patrick Head, y Claire pasará a ser la máxima jefa del equipo. Su nombramiento no esconde otra cosa que la puesta en marcha de un plan de sucesión, pues Sir Frank cumplió 71 años en mayo. Con Claire al mando, el objetivo es el mismo que Williams lleva una década persiguiendo: reverdecer los laureles de un equipo que una vez fue imbatible a los mandos de prestigiosos pilotos como Ayrton Senna. "Esperamos luchar por el título dentro de tres o cuatro años. Tienes que ser ambicioso o, de lo contrario, no tiene sentido participar en este deporte". Para entonces, habrán pasado dos décadas desde que Jacques Villeneuve les diera su último mundial en 1997. Aunque no hay que olvidar que Ferrari pasó una sequía de 21 años hasta que Schumacher ganó con ellos el campeonato del año 2000. En vista de la determinación de Claire, que nadie descarte a Williams F1 como el equipo a batir a partir de 2016...



Si piensas en un negocio familiar, de esos que pasan de padres a hijos, lo más probable es que no te venga a la mente un equipo de Fórmula 1. Pero el caso de Williams F1 es una de esas excepciones que confirma la regla. Esta escudería británica fue fundada, en 1978, por Sir Frank Williams, un empresario que, en 2013 y con 71 años recién cumplidos, se ha ganado a pulso un descanso, ya que ha sido capaz de 'construir' una de las escuderías más laureadas y longevas dentro del Gran Circo: en sus 35 años en la pista, de momento, Williams F1 ha cosechado 114 victorias, siete títulos de pilotos y nueve de constructores.

Pero, sustituir a un personaje tan legendario en el *paddock* como Sir Frank Williams, es un asunto que, inevitablemente, ha generado mucha expectación. En diciembre de 2012, Toto Wolff asumió la mayoría de sus funciones pero, tras recibir una oferta irrechazable de Mercedes GP, se marchó a la escudería germana, apenas un mes después, dejando su puesto vacante. Fue, entonces, cuando el nombre de Claire Williams, la hija de Frank, comenzó a sonar con fuerza como la candidata a dirigir al equipo. Realmente, Claire nunca se vió especialmente atraída por las carreras; no obstante, cuando acabó la licenciatura de Ciencias Políticas, solicitó ingresar en el departamento de comunicación de la escudería de su padre. Pero la respuesta de Frank fue tajante: "ni de coña".

A Claire no le pilló por sorpresa esa reacción: "No sé por qué, todo el mundo daba por hecho que yo quería seguir los pasos de mi padre en el deporte del motor... pero, lo cierto es que él nunca fue partidario de que yo estuviera aquí". Cuando se le pregunta al propio Frank, este reconoce que llevaba a Claire con bastante frecuencia al trabajo, "aunque jamás creí que acabaría siendo una parte tan importante de este equipo". El hijo de Frank, Jonathan, que trabajaba como representante de pilotos, llegó a ser contratado como responsable del museo de la escudería, pero Frank se negó rotundamente a dar trabajo también a Claire... "y tuve que resignarme a ello, porque mi padre no quería tenernos a ambos por enmedio en las carreras", se lamenta Claire.

Pero, casualidades de la vida, Claire acabó obteniendo un empleo en el mundo del automovilismo, aunque fuese desligada de la escudería de su padre: en el año 2000, consiguió trabajo como una de las responsables de prensa del circuito de Silverstone—escenario del GP de Gran Bretaña—. "Siempre me ha encantado Silverstone", asegura Claire. "Es una parte importante de la historia de mi familia. Es la pista donde Williams F1 ganó su primer GP, en 1979. Mi madre siempre contaba historias de cuando Williams F1 ganaba carreras aquí. Recordaba que las celebraciones se prolongaban hasta hasta las tantas de la mañana, cuando ya no quedaba nadie en el circuito".

En el *staff* de Silverstone pasó tres años, hasta que tuvo que ser despedida debido a una reducción de personal. Posteriormente, el entonces director de marketing de Williams, Jim Wright, le propuso un puesto similar dentro de la escudería: "Le contesté que si estaba bromeando, que mi padre nunca lo permitiría", recuerda Claire. Y, efectivamente, en

Analizamos cuándo y cómo se ganan el sueldo los pilotos

EN F1... ¿CUENTA EL COCHE O EL PILOTO?

CON UNA PARRILLA REPLETA DE COCHES EN 'EMPATE TÉCNICO' PRESTACIONAL Y PROVISTOS DE NEUMÁTICOS DE 'DESINTEGRACIÓN RÁPIDA', LOS PILOTOS DE ESTA TEMPORADA DE F1 TIENEN UNA OCASIÓN PERFECTA PARA DEMOSTRAR HASTA QUÉ PUNTO SU TALENTO ES IMPRESCINDIBLE. TEXTO// SERGIO ÁLVAREZ



Los milagros no existen en la F1. Su historia está repleta de temporadas en las que la ventaja de un monoplaza sobre el resto ha sido tal, que incluso un solo piloto ha dominado todas las carreras del mundial. Es lo que sucedió, en 2011, cuando Sebastian Vettel combinó su talento con la rapidez del Red Bull para lograr el título. Son casos como éste los que llevaron al tricampeón del mundo Niki Lauda a declarar que "los F1 de hoy en día podrían ser conducidos por un mono". ¿Se equivoca Lauda? Pues lo cierto es que no todo es tan simple en el automovilismo. Precisamente, las carreras más memorables han sido aquellas conquistadas por grandes pilotos al volante de monoplazas inferiores a

los de sus rivales. Michael Schumacher pasó cuatro años en Ferrari pilotando F1 que no estaban a su altura... y completando con ellos carreras como la del GP Hungría de 1998, en las que nadie se explicaba cómo era capaz de ganar a los McLaren. Era tanto el tiempo por vuelta que 'aportaba' como piloto, que Eddie Irvine, al abandonar Ferrari, declaró: "Estoy realmente desesperado y no habría podido soportar otro año con Schumacher, porque es muy bueno. El esfuerzo de trabajar y competir con él te agota".

También existen casos opuestos, en el que los pilotos no saben aprovechar que tienen el coche más rápido de la pista. ¿El más claro? El de Jacques Villeneuve.

El ex director técnico de Williams, Patrick Head, siempre se quejaba de que "Villeneuve hizo más difícil de lo que era ganar el mundial de 1997".

Aprender del Kaiser

Una tarea en la que un piloto marca la diferencia es la de mantener motivado 'a sus hombres'. A principios de los años 90, Benetton contaba con Schumacher en sus filas, y éste llevaba a sus mecánicos carritos con café, donuts, pastas... El resultado era que el segundo piloto se sentía ninguneado; de hecho, uno de sus compañeros durante la época de Benetton, Johnny Herbert, recuerda cómo el equipo se plegaba siempre



CUANDO EL PILOTO SÍ IMPORTA...



Fernando Alonso

En 2005 y 2006, el Renault era más lento en velocidad punta que el McLaren y el Ferrari, respectivamente. Logró sus dos mundiales a base de inteligencia: ganó las primeras carreras y, a continuación, en vez de asumir riesgos innecesarios, se limitó a gestionar la ventaja que le separaba de sus rivales.



Michael Schumacher

1995 fue una temporada que trajo de cabeza a su rival por el título, Damon Hill. El Williams de Hill era tan rápido que siempre le criticaban por no hacerlo mejor, hasta el punto de que llegó a contestar a un periodista: "En serio, ¿qué hay que hacer para demostrar que soy tan bueno como Michael? El ejemplo más claro fue cuando Schumacher remontó desde el 16º puesto en parrilla hasta el primero en Bélgica, adelantando a Hill bajo la lluvia... ¡y su F1 llevaba neumáticos de seco!!



Ayrton Senna

Por momentos, parecía que 1990 iba a ser el año en el que Ferrari, con Prost, volvería a ganar el mundial. Pero Senna, que era imbatible a una vuelta, consiguió 10 de las 16 *pole positions*, lo que le permitió disputar el mundial cara a cara con Prost y ganarlo en la penúltima carrera... También ganó en Mónaco 1992 conteniendo al Williams de Nigel Mansell —ganó 10 de las 16 carreras de ese año—. "Si hoy en día se pusiera a bloquearme de esa forma, le habrían penalizado", declaró hace poco Mansell.



Lewis Hamilton

De él ha dicho Alonso: "Es el único que puede ganar sin tener el mejor coche". Su título de 2008 lo consiguió a pesar de que fue Ferrari quien ganó el campeonato de constructores. Al año siguiente, ganó dos carreras con uno de los peores McLaren de la historia.

"Un piloto debe ser rápido y preciso en pista... e integrarse en el equipo fuera de ella"

a los deseos de Schumacher —por ejemplo, él podía ver la telemetría de Herbert, pero a Herbert no le dejaban ver la suya—. Durante su época en Ferrari, Michael se adaptó a la gastronomía italiana y, de los donuts, pasó a encargar pizzas.

Cuando Schumacher se fue de Benetton, el equipo contaba con los pilotos Jean Alesi y Gerhard Berger, y perdió toda su competitividad... Los mecánicos recuerdan cómo trabajar con Berger resultaba un suplicio —era demasiado quisquilloso con los reglajes... y era muy pasivo en las reuniones—. Por su parte, Alesi era ríido, pero propenso a sufrir accidentes y a cometer

ganar los campeonatos de 1994 y 1995, la pérdida de Schumacher —y de personas clave como Flavio Briatore, Ross Brawn, Rory Byrne...— provocó que Benetton dejara de ser un equipo ganador.

Schumacher es otro buen ejemplo de lo que un piloto puede aportar para hacer el monoplace más rápido. Ahí estaba en su primera carrera, el Gran Premio de Bélgica de 1991, al lado de un experimentado Andrea de Cesaris. Mientras que De Cesaris se quejaba del comportamiento del coche, Michael hablaba con toda naturalidad de cómo él lo solucionaba: "Una marcha menos en esta curva. Evitar un bache en la siguiente..."

debut, mientras que de Cesaris no pasó del puesto 11.

El caso de Schumacher sorprende por su inexperiencia en aquel momento. Cuando un equipo del centro de la parrilla quiere escalar posiciones, siempre elige un joven promesa... junto a un corredor experimentado; es el caso de Pedro Martínez de la Rosa, que fue fichado por las escuderías Sauber y ahora HRT por esta razón, entre otras. De la Rosa tiene claro en qué proporción cuentan coche y piloto en F1: "Con el coche de Vettel estaría luchando por las victorias, aunque no sé si ganaría. Pero estaría ahí, eso seguro".

Por su parte, Fernando Alonso sabe, gracias al año que

ACTUALIDAD F1

De izquierda a derecha los campeones del mundo de F1 Ayrton Senna, Alain Prost, Nigel Mansell y Nelson Piquet



EL PILOTO PERFECTO DEBE...

1 MOTIVAR
Un buen piloto tiene que hacer que los miembros del equipo se sientan queridos. Michael Schumacher lo hacía, implicándose al máximo en las reuniones técnicas.

2 TRANSMITIR
Debe facilitar a los ingenieros información precisa que les oriente en el desarrollo del monoplaza. Se han dado casos de pilotos que llevaron el desarrollo del coche por el camino equivocado. Fue lo que pasó cuando Alain Prost probó el McLaren de 1996 y recomendó unas piezas que sólo sirvieron para empeorar el rendimiento.

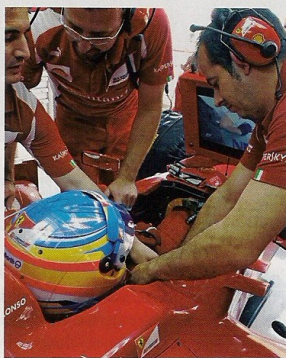
3 PLANEAR
No basta con ser rápido, hay que saber cuándo serlo, sobre todo con los neumáticos Pirelli de 2012. Además, tiene que tomar decisiones rápidas y acertadas: cuándo salir a dar una vuelta en calificación, qué ruedas poner en qué momento... El que brilla en este apartado es Button: por eso, le favorecen las carreras

con lluvia. En el GP de Australia 2010 fue el primero en arriesgarse al notar que la pista era propicia para montar ruedas de seco y acabó ganando la carrera. Actuaciones como ésta son las que llevaron a Niki Lauda a declarar: "Lewis podría aprender un montón de Jenson".

4 ADAPTARSE
Muchas veces a los pilotos les cuesta adaptarse a los cambios de reglamento. Hamilton prefería la época en la que no contaba tanto conservar los neumáticos, y Massa aún no ha aprendido a ir rápido con los Pirelli. En cambio, Alonso sabe modificar su estilo de pilotaje en función de las condiciones.

5 RESISTIR
A algunos pilotos les afectan más los problemas fuera de la pista que a otros. El año pasado, Hamilton acabó por detrás de su compañero y se vio envuelto en numerosos incidentes: "Hay muy poca gente que entienda los problemas por los que he pasado este año", declaró.

"Un buen piloto puede hacer de un monoplaza mediocre uno ganador"



El piloto no sólo cuenta durante la carrera... también debe colaborar en la puesta a punto del monoplaza.

mundial por no sintonizar bien con otros miembros del equipo. En esas circunstancias, los resultados en pista son mucho más difíciles de conseguir. "Algunos han dejado de hablarme. Han tomado otra dirección y hablan en los periódicos", afirmó Fernando cuando aún era piloto de McLaren.

El papel de 'piloto-ingeniero'

A Fernando Alonso desde siempre se la ha reconocido como el piloto que más contribuye a mejorar un monoplaza. En 2007, en plena relación tensa con McLaren, él se atribuyó en público gran parte de la mejora de la escudería al declarar: "Les he conseguido rebajar seis décimas desde que me subí al coche por primera vez". Pero el español ha ido evolucionando en su opinión y, hoy por hoy, considera más importantes a los ingenieros que a los pilotos. No se cree el mejor, pero sí piensa que es "el que más trabaja en conocer los datos del circuito, analizar a los rivales...". Como dice el comentarista brasileño Reginaldo Leme: "Su coche es muy malo. El hecho de que Alonso sume siempre [puntos] simplemente demuestra que el español es el mejor piloto de esta generación. Ningún otro piloto, aunque sea bueno, podrá sacar nada de ese F1. Creo que es lo que está pasando con Massa".

Vista la situación de igualdad en 2012, con siete ganadores distintos en las siete primeras carreras, las aptitudes del piloto en la pista contarán más que nunca. El ganador del Gran Premio de España, Pastor Maldonado, aplaude esta situación alocada: "Los pilotos pueden marcar la diferencia, pero los ingenieros y personal de la escudería deben seguir trabajando en la estrategia... y en el coche". Por su parte, Alonso se muestra optimista: "Ahora debemos hacer nuestro trabajo. Podemos ganar aunque no tengamos el mejor F1". El español sabe que cumple todos los requisitos que debe reunir un piloto para sacar el máximo de cada situación —ver a la izquierda— y Ferrari tiene al piloto más adecuado para 'empujar' al coche y al equipo.

ACTUALIDAD

Comunidad de Madrid

OFICINA DE EMPLEO

CONSEJERÍA DE EMPLEO Y MUJER

alar
902 112 77



LOS DESPIDOS CASI SEGUROS DE 2010...

Decenas de pilotos de la GP2, GP3, World Series... pelean junto con sus mánager por tener un asiento oficial en la F1 en 2011... a costa de que algunos de sus pilotos sean despedidos. Por ejemplo, en Renault, Petrov tendrá que confiar en el dinero de sus sponsors... y en que se le perdonen todas las 'pifias' que ha realizado en pista. Algo parecido pasa con Liuzzi y Force India: las malas actuaciones del italiano —lleva tres

abandonos en las cuatro últimas pruebas— se juntan con los posibles millones que podrían aportar otros pilotos. En Williams, Hülkenberg también tiene pesadillas con los millones que puede aportar Pastor Maldonado a la escudería británica y, en Virgin, Lucas di Grassi ha sido siempre superado por su compañero, Glock; y según los representantes del piloto belga Jerome D'Ambrosio, todo está listo para que di Grassi sea sustituido...

Por qué te pueden despedir de un equipo de F1...

¡MAÑANA NO VUELVAS!

POCOS PILOTOS ESTÁN A SALVO DE SALIR DE SU EQUIPO POR LA PUERTA DE ATRÁS. ECHEMOS UN VISTAZO A LOS QUE PUEDEN ESTAR AL CAER... Y LOS CASOS MÁS SONADOS. TEXTO// SERGIO ÁLVAREZ

uede que los pilotos de F1 no sufran para llegar a fin de mes, pero tampoco se libran del peligro de perder su empleo. Y, al igual que en el 'mundo real', pueden darles el finiquito debido a distintas razones: desde problemas económicos de la empresa hasta un comportamiento inadmisibles, un bajo rendimiento...

Aunque, en los equipos más modestos de la parrilla, el motivo número uno para echar a un piloto repentinamente no son los resultados: es el dinero. En estas escuderías, conservar un asiento durante toda la temporada depende, sobre todo, de que no fallen los patrocinadores que cada piloto aporta. No hay más que ver el caso del Hispania F1: durante media temporada 'ha jugado' a subir o bajar a sus pilotos del coche en cada GP... según el dinero que sus distintos patrocinadores iban aportando. Sirva como ejemplo que se dice que sustituyeron a Yamamoto en Singapur por el austriaco Christian Klien... **porque le faltaba por poner medio millón de dólares, respecto a lo prometido a principios de año! Eso sí, en el equipo no se habla de 'despedidos': "durante esta temporada tenemos cuatro pilotos y todos pueden correr".**

Y es que cualquier piloto que esté respaldado por un fabricante de motores o un esponsor multimillonario puede bajar a otro de su asiento. De hecho, en los contratos de los pilotos de equipos modestos es habitual una cláusula que permite rescindirlos en cualquier momento... ¡si aparece otro con más dinero! La lista de víctimas por culpa del vil metal es interminable -¿el último? Pedro Martínez De la Rosa este año en Sauber-, pero el extinto equipo Minardi -hoy Toro Rosso- se lleva la palma: en los últimos años 'bajó' de sus monoplazas a Patrick Friesacher, Tarso Marques, Giancarlo Fisichella...

"Una pena, chaval... pero esperábamos más"

Eso sí, ello no quiere decir que muchos pilotos no sean despedidos también por no cumplir las expectativas generadas... o porque hacen un ridículo que clama al cielo. **Sin ir más lejos, Renault F1 se cansó en 2009 de Nelson Piquet Jr. El brasileño desperdició sus dos temporadas -2008 y 2009- en la escudería francesa sufriendo trompos y accidentes... pero rara vez puntuando. De hecho, en sus 33 carreras en la F1... únicamente quedó por delante de Alonso en dos pruebas.**

Sólo la 'ayudita' al equipo cuando se estrelló a propósito en el GP de Singapur 2008 -ayudando así a que Alonso ganara su 20ª carrera en la F1- explica que todavía continuara durante gran parte de 2009. **El caso de Piquet también pone de relieve cómo, de vez en cuando, los contratos incluyen 'cláusulas de rendimiento': se establece un objetivo mínimo que debe conseguir el piloto y, si no lo cumple, el equipo puede rescindir su contrato. Por ejemplo, una carrera antes del despido de Piquet, Bourdais fue 'invitado a abandonar' Toro Rosso cuando el debutante Buemi lo puso en evidencia ganándole carrera tras carrera...**

Queda claro que, mientras que en otros deportes se pierde 'en equipo', en las carreras de F1 el responsable del 'fiasco' es siempre el piloto, con nombre y apellido... y lo puede pagar caro. **Curiosamente, cuanto más importante es el equipo dentro de la parrilla menos despidos se viven en él: sus expertos en marketing huyen de realizarlos en medio de la temporada porque creen que puede ser publicidad negativa.** Por eso, generalmente, tener un asiento en uno de los grandes -Ferrari, McLaren, Red Bull, Mercedes...- te suele garantizar correr bastantes años en la F1. Aunque, incluso en esas escuderías punteras, otras veces se despide... para aprovechar una oportunidad. Es el caso de Ferrari en 2009, **que prefirió no renovar a Kimi Raikkonen -en el equipo se le echó en cara no dejarse la piel en la puesta a punto del monoplaza-... viendo que podían hacerse con Alonso para correr este mismo año.**

"O te callas o te vas"

También se han dado muchos casos de enfrentamientos entre los pilotos y sus equipos. A lo largo de 2007, cuando Alonso corría para McLaren, se sucedieron todo tipo de descalificaciones entre el asturiano y el patrón del equipo, Ron Dennis, a quien acusó de darle el papel de segundo piloto, beneficiando a su pupilo Lewis Hamilton. **Para colmo, Hamilton y Alonso perdieron el mundial en la última carrera, por un sólo punto, a favor de Raikkonen y su Ferrari.** El asturiano no necesitó que nadie le enseñara la puerta para abandonar el equipo británico... e, incluso, siendo consciente de que así perdía muchas oportunidades para ganar de nuevo un campeonato, fichó de nuevo por Renault F1. ¿Se equivocó? Él asegura que no -aunque en 2008 y 2009 sólo pudo ganar dos carreras... ya que

...Y DOS CAMBIOS QUE NO SORPRENDERÍAN

■ **Felipe Massa:** Aunque tiene contrato con Ferrari para 2011, su mala actitud, su constante enfado y, sobre todo, su pobre temporada lo ponen en la cuerda floja. ¿Su respuesta a la prensa? "Todos los años se habla de alguien para sustituirme, estoy acostumbrado". Por lo pronto, Montezemolo -presidente de Ferrari- ya le presionó: esperando que estuviera "con el cuchillo entre los dientes" en la recta final de la temporada.

■ **Michael Schumacher:** Los mejor informados sobre Mercedes hablan de la presencia de equipos de contables en Stuttgart, la sede de la marca, que no ven con buenos ojos el gasto que supone la F1. Una parte del Consejo de Administración de la marca... tampoco, y todos ellos lamentan 'mantener' a una vieja gloria que no rinde. El *kaiser* no se libra de que, en cualquier momento, alguien dé la orden de rescindirle el contrato... para ahorrarse su enorme sueldo -cobra ocho millones de euros al año-.

LOS DESPIDOS MÁS SONADOS... Y POLÉMICOS

En 2006 el director de BMW F1, Mario Theissen, quería despedir a Villeneuve para fichar a Kubica... pero pagar su indemnización salía muy caro. En el GP de Alemania de ese año, Villeneuve su-

frío un accidente... y acusó a Theissen de intentar matarlo -al darle un coche en mal estado... Llegó a agarrar por el cuello al alemán... y esa fue la excusa perfecta que BMW para despedirlo.

SCOTT SPEED



NUNCA DISCUTAS CON TU JEFE DE EQUIPO...

■ En el GP de Europa 2007, Speed se salió bajo la lluvia en una de las curvas más difíciles del circuito alemán de Nurbürgring. La relación entre él y sus superiores ya andaba mal y, al volver al box, discutió con Franz Tost -jefe de Toro Rosso-, sobre quién lo había hecho peor durante la carrera: él saliendo de pista o el equipo en una parada previa. Según la versión que Speed filtró a la prensa, Tost llegó a darle un puñetazo en la espalda, lo zarandeó y lo estampó contra la pared... aunque más tarde se disculpó. Tost lo negó todo pero, evidentemente, Speed no volvió a correr con Toro Rosso...

MIKA SALO



NADIE ESTÁ SEGURO HASTA LA PRIMERA CARRERA...

■ A veces para mantenerse en el deporte no basta que te señalen como un piloto a seguir. Salo disfrutaba de ese *status* cuando, en 1999, se preparaba para correr un año más con Arrows -junto a un debutante De la Rosa-. Se mostraba optimista: era parte del equipo, hizo los tests de pretemporada... pero, pocos días antes del primer gran premio, fue despedido y sustituido por el japonés Tora Takagi, que llevaba unos buenos millones bajo el brazo. ¡Quién se lo habría dicho a Salo, que ya estaba listo para salir a correr!

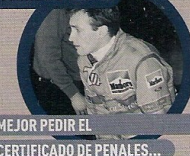
YUJI IDE



EN LA F1 NO SÓLO SE CORRE CON DINERO...

■ Para conseguir disputar la F1 en 2006, el equipo nipón Superaguri puso como piloto titular... al primer japonés con dinero que se le puso a tiro: Ide. No había corrido en Europa, no sabía inglés... y apenas había rodado en un F1 antes de comenzar la temporada... Fue increíblemente lento y visto por todos como un piloto 'de pago'. Duró un año.

BERTRAND GACHOT



MEJOR PEDIR EL CERTIFICADO DE PENALES...

■ Gachot salió de Jordan en 1991 para meterse... entre rejas. Se peleó con un taxista por un incidente de tráfico en Londres, llegando a echarle gas lacrimógeno en la cabina, y fue condenado a dos meses de prisión. Para sustituirlo, Jordan fichó a un joven prometedor, un tal Schumacher...

THOMAS SCHECKTER



RECUERDA QUE ERES LA IMAGEN DE LA EMPRESA....

■ La vida sonreía a Scheckter, hijo del ex-campeón de Ferrari Jody Scheckter. Gracias a sus grandes resultados en fórmulas inferiores, fichó como tercer piloto por Jaguar Racing. Era un piloto que apuntaba alto... pero que cayó bajo: fue acusado de solicitar los servicios de

una prostituta, de lo que se reconoció culpable ante los tribunales, por lo que fue multado por la justicia... y despedido por su equipo -los hechos se habían producido cerca de la sede de Jaguar-. Eddie Irvine, el piloto titular del equipo, echó más leña al fuego: "Debería mudarse a Milán donde yo vivo, [las prostitutas] son más baratas y hay más oferta". Muchos vieron este caso la excusa para poder echar a Scheckter.

JARNO TRULLI



NO DESPIDAS A TU MÁNAGER SI TAMBIÉN ES TU JEFE...

En 2004, Jarno Trulli estaba haciendo la temporada de su vida con Renault, cuando se le ocurrió prescindir de los servicios de representación de la agencia de Flavio Briatore -su mánager y, a la vez, el jefe de su equipo-. Curiosamente, a partir de ese momento se acabaron los buenos resultados y Trulli empezó a quejarse amargamente del trato del equipo y del comportamiento del coche...

En el GP de Francia, todos en Renault se enfadaron con él por haberse dejado adelantar tontamente en la última vuelta, perdiendo el podio a favor de Barrichello. Tras el GP de Italia, en el que sin motivo aparente fue incapaz de puntuar... fue sustituido por Villeneuve para las tres últimas carreras.

EN 2010, BRUNO SENNA ENVIÓ, POR ERROR, UN E-MAIL A SU JEFE... EN EL QUE LE PONÍA 'A CALDO'

el ambiente en McLaren era realmente irrespirable, a diferencia del equipo galo.

Otras veces ha sido el equipo el que se ha cansado de la actitud de su piloto. Ferrari lo sabe bien. En 1991, Prost se quejaba sin parar del coche... y de prácticamente todos los responsables de la escudería. De hecho, sus denuncias consiguieron que Ferrari echara a Cesare Fiorio, entonces jefe de equipo. Cuando, ya avanzada la temporada, se le preguntó por su futuro en Maranello, Prost espetó: "Si abro la boca, la escudería puede tomar medidas contra mí inmediatamente"... y fue despedido justo antes de la última carrera. Pero no hace falta irse tan lejos: este mismo año, Hispania enfrió los 'humos' de Bruno Senna después de que éste enviara, por error, un e-mail a su jefe del equipo, Colin Kolles, en el que lo ponía 'a caldo'. ¿El resultado? Le prohibieron correr en Silverstone como medida disciplinaria... aunque el equipo nunca lo reconoció oficialmente.

También se han dado ocasiones en las que el ambiente es increíble... hasta que llega un nuevo jefe que no 'traga' al piloto. Le pasó a Jacques Villeneuve: mientras su manager dirigió BAR, la relación con la escudería fue muy bien... pero llegó un nuevo director al equipo, David Richards... y coincidió con un bajón en el rendimiento de Villeneuve. Richards se hartó del canadiense, y aprovechó el GP de Japón 2003 para despedirlo y subir al BAR a Takuma Sato... agradando así a su proveedor de motores: Honda.

Los equipos más temibles

Visto lo visto, ¿qué equipos han demostrado siempre menos paciencia con sus pilotos? En la actual parrilla, Sauber es inigualable. Conociendo la trayectoria del equipo, Pedro De la Rosa sabía con quién se las iba a ver -su despido esta temporada, a falta de tres carreras, no debió cogerle por sorpresa-. Su propietario y director, Peter Sauber, parece muy afable, siempre con su puro en la boca, pero los que han trabajado con él saben que no perdona el más mínimo error... o punto de vista contrario. De la Rosa, Massa, Nicola Larini... son sólo algunos de los muchos pilotos que han salido del equipo por cualquier roce con el señor Sauber. Le sigue Toro Rosso, donde se han deshecho de dos pilotos, antes de acabar su contrato, en dos años: Speed y Bourdais. Históricamente, Jordan tampoco anda a la zaga; usó seis pilotos titulares a lo largo de un solo año -1993- es un récord difícil de batir.

Pero el caso de Jaguar Racing también es increíble: en poco más de tres años -de 2000 a 2004- sustituyó a Luciano Burti por Pedro De la Rosa, a éste por Antonio Pizzonia, al brasileño por Justin Wilson y a éste último por Christian Klien... y en ningún caso consiguió que los nuevos pilotos mejorasen los resultados. Así que si aspiras a ser piloto de F1, cuidado con los contratos, porque en este deporte no te puedes fiar ni de tu equipo, sobre todo si no tienes detrás grandes patrocinadores y 'toneladas' de dinero.

¿Está entrando Ferrari en su tercera 'etapa oscura'?

LA CULTURA DEL SPAGHETTI

CADA AÑO, EL EQUIPO DE MARANELLO PARTE COMO FAVORITO. PERO SU HISTORIA VERIFICA CIERTO PATRÓN REPETITIVO: CUANDO FERRARI CAE, TIENDE A BAJAR HASTA TOCAR FONDO. PASÓ EN LOS AÑOS 60, Y VOLVIÓ A OCURRIR EN LOS 80. ¿ESTÁ DE NUEVO ENTRANDO EN CAÍDA LIBRE?

TEXTO// S. ÁLVAREZ

¿**D**icen los expertos en marketing que la escudería Ferrari es la esencia de la F1. *Tifosis* de todo el mundo la idolatran, convirtiéndola en la marca más valiosa del 'circo' —aproximadamente, unos 3.000 millones de euros—. La más valiosa, la más famosa, pero... ¿también es la mejor? Pues eso, depende de cuándo se pregunte. Si uno repasa la historia de Ferrari, identifica rápidamente un patrón: la alternancia de grandes momentos de gloria... seguidos de largos periodos de mediocridad.

Acumulan 31 campeonatos mundiales de pilotos y constructores, pero entre 1964 y 1975 fueron incapaces de ganar un solo título. Y en 1980, la sequía volvió a cebarse en Ferrari, aunque esta vez duraría dos décadas en lugar de una. Así, entre 1980 y 1999, campeones como Alain Prost o Nigel Mansell salieron de la sede de Maranello en 'blanco' y decepcionados. Y lo mismo ocurrió con los sucesivos 'cuerpos técnicos': ingenieros de la talla de John Barnard, 'padre' de los cambios secuenciales en F1 —diseñó el primero, para Ferrari, en 1989— y que, entre 1984 y 1986, fue clave para que McLaren encadenara tres títulos del mundo de F1 consecutivos, apenas consiguió que Ferrari ganara un puñado de carreras entre 1987 y 1996.

Ahora, la historia podría estar repitiéndose. En 2008, Massa experimentó lo que se siente ganado un Mundial de F1 para perderlo apenas medio minuto después —ver despiece a la derecha—. En 2009, Ferrari vivió el principio de temporada más desastroso en 28 años, Massa estuvo a punto de morir decapitado por un tornillo volador no identificado durante el GP de Hungría y la escudería acabó el mundial de constructores en cuarta posición. Tras disputarse el tercer gran premio de esa temporada, Stefano Domenicali, director de la escudería de F1, ya comenzaba a darle vueltas a esta teoría de las malas rachas: "Tenemos que conservar la calma. No hay ninguna razón para que nos entre el pánico; además, eso sólo empeoraría las cosas".

Han pasado dos años y pocos meses desde aquellas declaraciones, y a Ferrari se le han escapado otros dos mundiales. ¿Por culpa de la supremacía de Red Bull? Eso, sin duda, fue un factor clave... aunque, en ambos años, McLaren se las ingenió para acabar por delante

de Ferrari en el mundial de constructores.

Y Fernando Alonso, que lleva desde 2006 tratando de conseguir su tercer título mundial... ¿qué opina?

Oh, no. ¿Sí? Oh, Dios, no pude ser, ¡noooooo!

Seguramente, en 2010, la idea de haber ido a parar a Ferrari en medio de una mala racha no era la principal preocupación de Alonso. Llegó a la última carrera del mundial en primera posición, con ocho puntos de ventaja sobre Mark Webber y su revolucionario Red Bull. Muchas cosas tenían que ir mal para que se le escapara el campeonato. Y fueron mal: tras un error de estrategia en boxes, Alonso estuvo 40 vueltas rodando tras la estela de Vitaly Petrov y acabó séptimo... lo suficientemente detrás para que Vettel se anotara su primer campeonato.

Este año, la teoría de la mala racha sigue ganando cuerpo. Flavio Briatore, ex-jefe de Alonso en Renault, lo tuvo claro desde la primera carrera: "Que piensen en el coche del año que viene, porque esta temporada no alcanzarán a Red Bull". Y no tiene mal ojo; por ahora, Alonso ha ganado una carrera de 13. Por su parte, Massa no tiene ni idea de dónde está el podio o cómo subirse a él. Mientras, en el equipo ha rodado alguna que otra cabeza. En enero, Chris Dyer fue sustituido como ingeniero jefe de operaciones en pista. Y en mayo, Aldo Costa dejó de ser el director técnico. Pero las cosas han cambiado poco desde entonces... y en las declaraciones de Domenicali tras el GP de Canadá, en junio de este año, se adivinaba cierto toque derrotista: "Está claro que tenemos que hacer algo. Organizar una gira por Lourdes y otros lugares santos. Igual así le damos la vuelta a la tortilla...".

Rabo de lagartija, ojo de serpiente y un caldero

En el pasado se han usado varios tipos de 'hechizos' para conjurar las malas rachas de Ferrari, pero todos tenían una cosa en común: el ingrediente imprescindible era un tipo con mucho carácter. En anteriores ocasiones fueron Luca Cordero di Montezemolo, Niki Lauda y Michael Schumacher. "Te felicito ahora porque después de la carrera voy a estar demasiado borracho", le dijo Montezemolo a Schumacher antes de la



¡UY!... POR UN SUSPIRO

¿Opinas que el error estratégico que hizo perder el Mundial de F1 a Fernando Alonso, en Abu Dhabi en 2010, fue impropio de un equipo como Ferrari? Pues no: la escudería italiana es especialista en perder campeonatos 'con estilo'. Estos han sido los casos más sonados en el último medio siglo de Fórmula 1:

—En 1951, Juan Manuel Fangio logró su primer Mundial de F1, en Pedralbes, con Alfa Romeo. Ferrari había remontado a Alfa en la segunda parte del campeonato, tanto que eran favoritos para ganar el Mundial en la última prueba. Pero mordieron el anzuelo que sus compatriotas les tiraron: se creyeron la historia de que Alfa había hecho un depósito con el que no tenía que parar a repostar, y reaccionaron montando unos neumáticos más blandos. Así, a falta de ocho vueltas para finalizar la carrera necesitaron entrar a cambiarlos... perdiendo el Gran Premio... y el campeonato.

—En 1997, en Jerez, Michael Schumacher lideraba el Mundial con Ferrari, pero embistió a Villeneuve, cuando éste le intentaba adelantar, quedando el alemán fuera de carrera con su F1 destrozado... y 'entregando' el título al canadiense.

—En 1998, en Suzuka —la última prueba del campeonato—, Schumacher tenía la pole y todo de cara... menos el embrague de su Ferrari, que falló antes de la salida y lo mandó a salir desde boxes... para luego sufrir un pinchazo en la vuelta 32.

—En 2008, Felipe Massa se convirtió en el campeón más efímero de la historia: cuando cruzó la meta, las posiciones en aquel momento le daban el mundial, pero, mientras en Ferrari lo festejaba, Lewis Hamilton realizaba un adelantamiento en la última curva del GP de Brasil y le quitaba el título.

Tiene en sus manos el futuro de Fernando Alonso en Ferrari

JAMES ALLISON

QUE FERRARI PONGA A UN PILOTO DE VUELO ACROBÁTICO AL MANDO DEL DEPARTAMENTO TÉCNICO DE LA SCUDERIA NO DE JA DE SONAR UN POCO TEMERARIO. AUNQUE TAMBIÉN LE CONOCEN COMO 'EL SEGUNDO MEJOR DIRECTOR TÉCNICO DE LA FÓRMULA 1, DESPUÉS DE ADRIAN NEWAY'... TEXTO// SERGIO ÁLVAREZ

QUIÉN ES James Allison

- **Nació...** El 22 de febrero de 1968, en Louth, Lincolnshire (Inglaterra).
- **Estudios...** Ingeniero aeronáutico por la Universidad de Cambridge, especializándose en aerodinámica
- **Cargo actual...** Director técnico de Ferrari.
- **Estado civil...** Casado con Rebecca, tres hijos: Emily, Matteo y Jonathan.
- **Ha trabajado...** En Benetton, de 1990 a 1992 –recién licenciado– y de 1994 a 1999; en el equipo Larrouse, de 1992 a 1994 –"yo era todo su departamento de aerodinámica!"–; en Ferrari, de 2000 a 2004, y en Renault-Lotus, desde 2005 hasta su fichaje de nuevo por Ferrari en 2013.
- **Tiene...** Un avión acrobático Extra 300L –que desarrolla 300 CV y alcanza una vel.máx.de 343 km/h–.

Estamos a unos 30 km de Budapest. El Gran Premio de Hungría acaba de terminar, y los pilotos que no han acabado en el podio ya están realizando declaraciones a las televisiones. Uno de ellos es Fernando Alonso, que ha finalizado quinto y ve cómo su distancia respecto a Sebastian Vettel sigue aumentando: "llevamos cuatro años luchando por el campeonato del mundo con medio segundo de déficit [respecto a Red Bull]". Más paciencia no se puede tener, parece decir Alonso. Pero, entre bastidores, Ferrari seguía tratando de reforzar su grupo técnico. En mayo, el ingeniero 'estrella' James Allison había dejado de ser director técnico de Lotus, y desde entonces el *paddock* ya se imaginaba que ficharía por la Scuderia.

Un hombre con muchas 'novias'

Sin duda, los dos pilotos de Ferrari para 2014 estarán muy contentos con este fichaje. Para empezar, Allison ya pasó antes por Ferrari... entre los años 2000 y 2004. Precisamente el lustro en el que Michael Schumacher ganó cinco títulos mundiales consecutivos con el equipo italiano. Pero, además, ambos pilotos ya han trabajado con él y saben de lo que es capaz: no en vano, en 2005 y tras abandonar Ferrari, Allison pasó a ser director técnico adjunto de Renault F1 y, desde ese puesto, contribuyó a los dos títulos de Fernando Alonso. En 2009, ascendió a director técnico, permaneciendo en el equipo cuando fue comprado por la firma de capital-riesgo Genii y rebautizado como Lotus. Por lo tanto, en 2012 y hasta mayo de 2013, también ha trabajado con Kimi Raikkönen. "Estoy seguro de que me beneficiará", sentenció Kimi durante el GP de Singapur; "pero la mayor

ventaja viene de tener gente realmente buena que sin duda construirá buenos coches. Lo veo como algo grande para el equipo en conjunto". Y es que Allison es un ingeniero al que le gusta regresar a sus ex-equipos, porque ya trabajó en Renault entre 1991 y 1992, y entre 1994 y 1999 –por entonces, el equipo se llamaba Benetton Renault–.

Pero han sido los últimos años en Lotus los que le han convertido en un ingeniero codiciado. Gracias a los buenos resultados del equipo, el caché de Allison subió... tanto que muchos sospechaban que el equipo británico no podría seguir reteniendo a Allison ahora que ya estaba muy cotizado. Los primeros rumores apuntaban a McLaren, donde ya sabían que Mercedes les iba a 'birlar' a su propio director técnico –Paddy Lowe– pero Allison rechazó la oferta de McLaren, y es que tenía mucho donde elegir: se rumoreaba que Mercedes y Williams estaban interesadas; y, por supuesto, Ferrari ya sonaba fuerte. El jefe del equipo Lotus, Eric Boullier, cree que Allison "tiene una forma de dirigir que quizás otros equipos querrían copiar. Es muy buen comunicador y muy buen coordinador".

Pasión por el aire

No es de extrañar que James Allison estudiara ingeniería mecánica y se especializara en aerodinámica. Sin duda, su gusto por las matemáticas en el colegio también ayudó, pero la clave fue que Allison ha convivido con el mundo de la aeronáutica desde muy pequeño. Su padre, Sir John Allison, fue oficial de la RAF –las fuerzas aéreas británicas–, donde llegó a ser comandante en jefe de logística. "De pequeño, me llevaba a bases militares", cuenta James. "Cuando tenía cuatro años, vivíamos en



DES BANDADA DE LOTUS A MARANELLO

■ Ferrari se está aprovechando de los problemas económicos de Lotus para hacerse con su personal. James Allison fue la primera 'estrella' que la Scuderia les arrebató; Kimi Raikkönen fue la siguiente, y a ellos se ha unido ahora el aerodinamista Dirk de Beer.

Y es que Ferrari necesita reforzar el apartado aerodinámico. En los últimos años, los mayores problemas han estado en los datos extraídos de los túneles de viento que, con frecuencia, no se han correspondido con el rendimiento real sobre el asfalto.

El equipo italiano está bastante por detrás de sus rivales en este aspecto, porque durante años pudo probar en su propia pista privada -Fiorano- sin tanta necesidad de herramientas de simulación... hasta que se prohibieron los tests durante el desarrollo de la temporada. De hecho, Fernando Alonso pidió de forma expresa el fichaje de Pedro de la Rosa para beneficiarse de

toda su experiencia en McLaren.

Por eso, el sudafricano Dirk de Beer es la persona que Ferrari necesita: él desarrolló el túnel de viento a escala real de Sauber, que durante años fue el más avanzado de la Fórmula 1. De Beer trabajará directamente bajo las órdenes de Allison, reproduciendo así el organigrama que tan buenos resultado ha dado en Lotus.



En el pasado, Allison trabajó para Ferrari, y también coincidió con Alonso durante su época en Renault F1 –dcha.– Fuera de los circuitos, pilota un avión acrobático Extra 300L –arriba–.

Arizona, donde mi padre estaba participando en un intercambio con un oficial de la USAF".

Los aparatos mecánicos eran una obsesión para Sir John –quien también llegaría a la F1 como directivo de Jaguar–, por lo que el joven James convivía con toda una colección de coches clásicos y antiguos aeroplanos que su padre restauraba. Hoy día, James Allison ha seguido los pasos de su progenitor y tiene un aeródromo privado al fondo de su jardín... Y James, a su vez, está introduciendo ese interés a su hijo. "No me imagino una vida más divertida que la del piloto de aviones militares; pero, como soy daltónico, yo no pude seguir ese camino".

Pero si tanto le gustan los aviones, ¿por qué no se dedicó al diseño aeronáutico? En primer lugar, porque "aunque muchos aspectos de nuestro enfoque [el de F1] nos los ha prestado la industria aeronáutica, hay muchos elementos en lo que hacemos que son realmente únicos". Aunque la verdadera explicación es que ya 'mata' el gusanillo aeronáutico de una forma mucho más directa: pilotando. Hasta 2006, cuando las responsabilidades de un director técnico ya no le dejaron tanto tiempo libre, Allison participaba a los mandos en los campeonatos británicos de vuelo acrobático. En ellos, ha llegado a soportar fuerzas gravitacionales "de entre +8 y -5 G; son tan agresivos que,

cuando he llevado pasajeros, he tenido que pilotar mi avión con delicadeza o acababan vomitando". Y ni siquiera los pilotos de Fórmula 1 se someten a fuerzas tan altas, de hecho, soportan hasta 5 G como mucho... aunque "las similitudes entre la Fórmula 1 y la aviación son sorprendentes. Si un piloto de las fuerzas aéreas hablara con los de F1, encontraría mucho en común; son de la misma raza, sólo que los pilotos de Fórmula 1 son más 'terrestres', obviamente!".

"LA INNOVACIÓN SE VUELVE MÁS IMPORTANTE CUANTO MÁS ESTRICIAS SON LAS NORMAS"

Un pensador lateral

Durante su periodo en Lotus-Renault, Allison se ha ganado el respeto de todo el *pit lane* gracias a sus ingeniosas ideas. Mientras otros se quejan de la inestabilidad de la normativa, Allison la ve como un reto: "la innovación se vuelve más importante cuanto más constriñen las reglas. Fuerzan al pensamiento lateral, y a lo largo de los años ha habido soluciones maravillosas".

No todas las suyas salieron bien, pero sí han dado mucho de que hablar. En 2012, Lotus intentó correr con un invento que contribuía a mantener estable la distancia al suelo del morro del monoplace. Durante una frenada, la trasera del coche tiende a levantarse y el morro se hunde, pero gracias a un mecanismo que aprovechaba parte de la fuerza que, durante las frenadas, ejercen los discos contra las pinzas de freno, se gene-

raba un efecto anti hundimiento que compensaba la compresión de la suspensión delantera. Eso le iba a permitir a Lotus diseñar un coche con un morro más bajo y así mejorar la eficiencia aerodinámica. Allison creía que este dispositivo sería legal porque era un mecanismo articulado en los frenos y la suspensión. Y, cuando se lo explicaron a la FIA, ésta no puso inconvenientes. Sin embargo, la misma FIA lo declaró ilegal un mes más tarde por considerarlo un elemento aerodinámico móvil –que, a excepción del DRS, están prohibidos por el reglamento–.

Pero otros de sus inventos, a pesar de ser mucho más peliagudos, no encontraron oposición por parte de la federación. Sirva como ejemplo el DRS pasivo, un sistema que toma aire de unas aberturas situadas justo encima de la cabeza del piloto y lo conduce, bien a la parte trasera del coche o a una chimenea situada bajo el DRS, donde contribuye a reducir la resistencia aerodinámica. El sistema fue considerado legal porque carece de piezas móviles y es la propia inercia del aire que recorre el conducto la que determina por cual de las dos salidas se expulsará. Eso sí, el DRS pasivo debutó este año en el Gran Premio de Gran Bretaña en el coche de Kimi Raikkönen, cuando Allison ya había abandonado Lotus.

Entonces, ¿salvará James Allison a Ferrari? Decía Enzo Ferrari que la aerodinámica es para los que no tienen potencia, y esa es precisamente la especialidad de Allison. Aunque, si la Scudería, o cualquier otro equipo, consigue encontrar una fórmula mágica que permita exprimir del 1.6 V6 Turbo un puñado más de caballos que el resto, puede que Allison sea irrelevante.

Maldonado y Grosjean, los más temerarios de la temporada pasada

LOS PILOTOS MÁS KAMIKAZES

ACCIDENTES EN LAS SALIDAS DE CARRERA, ADELANTAMIENTOS QUE ACABAN EN COLISIÓN, 'EXCURSIONES' POR LAS ESCAPATORIAS... EL NÚMERO DE INCIDENTES EN LA F1 HA AUMENTADO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS... Y TAMBIÉN LA TEMERIDAD DE SUS PILOTOS. ¿SON MÁS INCONSCIENTES AHORA O EXISTE OTRA EXPLICACIÓN? TEXTO// S. ÁLVAREZ

El tricampeón de F1 Sir Jackie Stewart lo tiene claro: Michael Schumacher cometía más errores que cualquier otro gran piloto de antaño, así que el Kaiser, en absoluto, es el mejor piloto de la historia. Stewart hizo estas declaraciones tras el GP de Australia de 2006, una carrera en la que el bajo nivel de agarre en la pista provocó una gran cantidad de accidentes. Seis años después, en 2012, los incidentes en carrera parecen casi una tradición en un fin de semana 'normal' en la F1, y a Schumacher se han sumado otros muchos pilotos 'temerarios' llegados a la categoría reina.

Si a lo largo de la temporada 2011, los pilotos sufrieron 35 penalizaciones –por toques en carrera, por realizar cambios de trayectoria durante las frenadas...– en 19 Grandes Premios, en 2012 esta cifra alcanzó las 60. La diferencia es abismal frente a lo que se estilaba hace sólo nueve años, en 2004 cuando, en un mundial con 18 carreras, sólo hubo un total de... nueve penalizaciones, y todas ellas por infracciones 'leves', como que el piloto tomó la salida antes de tiempo o que superó la velocidad límite en boxes. ¿Se han vuelto los comisarios más estrictos o son ahora los pilotos más temerarios?

Salir por tu propio pie

Las declaraciones de Stewart dieron mucho de que hablar, pero el escocés aporta su hipótesis: "Contad el número de veces que Jim Clark se salía de pista. No ocurría a menudo,

"En la PlayStation puedes chocarte un montón de veces y no ocurre nada. Sin embargo, en pista, un accidente siempre tiene consecuencias",

David Coulthard, expiloto de Williams, McLaren y Red Bull y subcampeón de F1 en 2001

pero cuando sucedió... se mató –Clark murió en el GP de Alemania de 1968–. En aquella época, si te permitías el lujo de cometer esos errores, lo pagabas". En esa misma línea se expresó el expiloto David Coulthard, para quien es una cuestión de prudencia... y educación, tal y como declaraba a la revista británica *Autosport* tras el accidente de Romain Grosjean en el GP de Bélgica de la pasada temporada –ver pág. siguiente 'El terror de las salidas'–: "En la consola puedes chocarte un montón de veces y no ocurre nada. Sin embargo, desde que yo pilotaba en kárling, un accidente en carrera siempre tiene consecuencias...".

En 2012, la FIA decidió tomar las riendas en lo relacionado con la 'educación de los pilotos' y comenzó a aplicar penalizaciones más duras. Después del caos generado en pista tras las primeras vueltas del GP de Bélgica –en cuya salida, Grosjean impactó contra los monoplazas de Hamilton y Alonso–, se excluyó al piloto francés de la siguiente carrera –el GP de Italia– y se le multó con 50.000 euros. Tan sólo dos carreras después, Michael Schumacher se llevó por delante a Jean-Eric Vergne en el GP de Singapur por no frenar a tiempo... y se le impuso una penalización de diez puestos en la parrilla del siguiente Gran Premio –en vez de los cinco habituales–, como castigo extra por haber sido igual de imprudente con anterioridad. A partir de estos incidentes, la FIA decidió perseguir la reincidencia más que nunca; prueba de ello es que, tras tomar la decisión sobre Grosjean, admitieron que llevaban varias carreras observando sus movimientos en las salidas.

Tal y como está ahora mismo de severo el reglamento de la F1, tampoco se salvará el piloto que haga pequeñas 'trastadas'. Se ha establecido que acumular tres reprimendas –advertencias por parte de los comisarios– equivaldrá a una penalización en parrilla. De esta forma, las reuniones de los pilotos con la organización de carrera previas a cada GP se han convertido en una serie de indicaciones para dejar claros asuntos como qué límites tiene la pista –por dónde pueden trazar los pilotos– o qué medidas se van a tomar para que no se salten ciertas chicanas.

Pilotar 'con red de seguridad'

Las 'libertades' que esta temporada se han tomado los pilotos sobre la pista –basta recordar el incidente entre Alonso y Vettel en el GP de Italia a raíz de la trazada



"El sexto sentido, ese instinto [de los pilotos para evitar accidentes], llega con la experiencia, aunque también puedes tener una mala racha",

Heikki Kovalainen, piloto de Renault, McLaren y Caterham F1

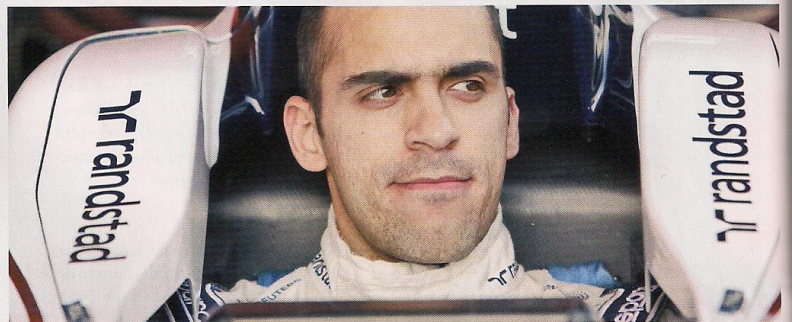
del alemán— nos lleva a considerar otro foco de polémica: ¿Son los circuitos actuales más fáciles que los antiguos? Con frecuencia, tanto los espectadores como la prensa especializada critican las amplias escapatorias de las trazadas, ya que gracias a ellas los pilotos rectifican muchos de sus errores. Las grandes superficies de asfalto existentes más allá de las curvas 'invitan' a éstos a pasarse de frenada o a realizar movimientos con los que, en un entorno más peligroso, tendrían más cuidado.

Stewart se queja de que en el GP de Abu Dhabi de 2010, cuando Fernando Alonso perdió el título por no poder adelantar a Vitaly Petrov, el español tenía a su vez a Mark Webber prácticamente pegado a la parte trasera de su monopla... y que el trazado del circuito le ayudó a que el australiano no le adelantase: "Las escapatorias [de algunas curvas] están tan bien construidas que Alonso podía cometer errores que podríamos considerar graves y, aún así, conservar su posición", denuncia Stewart. Pero Hermann Tilke, el arquitecto de casi todas las pistas que se han incorporado al calendario en la última década, no está de acuerdo con este planteamiento; para él lo injusto no es que un piloto pierda "sólo" unos segundos en un error, sino que una carrera impecable pueda acabarse contra un muro por un pequeño desliz.

Opinan los protagonistas

Otra razón que con frecuencia se esgrime y que explica por qué los accidentes se han vuelto tan habituales es que los pilotos llegan a la F1 más jóvenes e inmaduros que antes. Aunque algunos como Heikki Kovalainen discrepan... y el finlandés sabe de lo que habla: "Mi carrera en Fórmula 1 empezó de forma bastante accidentada. Sufrí un montón de trompos y accidentes pero, afortunadamente, en ellos no solían estar implicados otros coches, de modo que no supusieron un gran problema. Ese sexto sentido, ese instinto [de los pilotos para evitar accidentes], llega con la experiencia, aunque también puedes tener una mala racha".

Por su parte, Lewis Hamilton reafirma esta teoría y cree que en la temporada 2011 tuvo



PASTOR MALDONADO Un sospechoso habitual

El venezolano encabeza la lista de los más penalizados en 2012 con ocho sanciones, entre *drive throughs*—la obligación de pasar por boxes sin detenerte—, pérdidas de puestos en parrilla, advertencias de los comisarios... El año pasado acumuló tantos incidentes que, desde su victoria en mayo en el GP de España, no volvió a puntuar hasta el GP de Japón... en octubre. Pero las penalizaciones no son nada nuevo para el piloto de Williams: ya durante la clasificación del GP de Bélgica de 2011, perdió los nervios con Hamilton al considerar que el británico le había estorbado y, en una curva, se 'echó encima' de su monopla. ¿El resultado? Los comisarios le sancionaron con la pérdida de cinco puestos en la salida. Pero su carácter conflictivo le persigue desde que competía en las World Series: de hecho, en el GP de Mónaco de 2005 llegó a atropellar a un comisario de pista por no aminorar la velocidad ante la presencia de banderas amarillas. Se le prohibió correr durante cuatro carreras e, incluso, los organizadores de la prueba le vetaron para volver a correr allí... de por vida. Fue necesaria la intervención de su padre, que se comprometió a pagar el tratamiento médico del comisario, para que Pastor pudiera volver a correr en este circuito.





ROMAIN GROSJEAN

El terror de las salidas

En F1, siempre es mejor tener a Bernie Ecclestone de tu parte. Pero Romain Grosjean no lo ha conseguido: "Definitivamente, sugeriría que se revisara la vista, porque tiene problemas para ver lo que sucede a su alrededor", ha llegado a declarar el 'mandamás' de la F1. El piloto de Lotus ha tenido nueve accidentes en la primera vuelta en 19 carreras —cinco de ellos en la primera curva—. En el Gran Premio de Italia se convirtió en el primer piloto desde Mika Hakkinen —que lo fue en 1994— en ser excluido de una carrera como penalización. Y lo peor es que no parece haber aprendido: en Japón chocó con Webber; en Estados Unidos hizo un trompo; y, en Brasil, abandonó tras derrapar bajo la lluvia. Tiene mucho trabajo por hacer para 'pulirse' en 2013.

¿Se impondrá un carnet por puntos en F1 para 2013?

La actuación de los comisarios en 2012 ha dado tanto que hablar como las propias acciones de los pilotos. Hay quien critica que a Grosjean le impusieran un Gran Premio de suspensión cuando, en realidad, no había recibido ni una sola penalización hasta ese momento. Mientras, a otros pilotos sancionados como Vettel y Schumacher —con cinco penalizaciones— y Maldonado —con ocho— no se les ha prohibido correr ninguna prueba.

Para tratar de unificar sanciones, en el

último GP de 2012, el director de carrera de la FIA, Charlie Whitting, propuso a pilotos y equipos la implantación de la súper licencia 'por puntos': cada penalización acarrearía la pérdida de puntos, y el piloto que se quedara a cero o por debajo de un mínimo —aún se tendría que definir— sería suspendido por una carrera. Al presidente de la asociación de pilotos —GPDA—, Pedro de la Rosa, le pareció una buena idea, pero reclama más consistencia por parte de los comisarios para que sea efectiva... y hasta Romain Grosjean ha dado su aprobación.

tantos incidentes —en especial con Felipe Massa— porque dejó que los problemas personales con su novia y su padre le desconcentraran: "Siempre he pensado que [tus resultados] son una combinación no sólo de las cosas que haces en pista, sino también en tu vida personal: el tiempo que pasas en casa, con los amigos, ese tipo de cosas". Hamilton concluye: "En 2012, no tenía ningún problema en especial que afectara a mi vida, pero el año anterior tuve un montón".

¿La culpa es del reglamento?

Opiniones aparte, pilotar un F1 empezó a resultar más difícil para los pilotos a partir de 2008, cuando la FIA prohibió el control de tracción. En febrero de aquel año, Schumacher participó en un test con Ferrari y al bajarse del coche declaró: "Es aún peor que la última vez que pilotamos sin control de tracción —N de la R: a mediados de los 90— porque entonces al menos teníamos motores V10 más potentes, y podías jugar con los cambios de marchas —N de la R: que eran manuales—".

Un año más tarde, en 2009, el apoyo aerodinámico de los monoplaques se vio reducido con el objetivo de que el coche situado detrás de otro pudiera aprovechar mejor su estela para adelantarlo. También se añadió en el volante el primer botón de la nueva era en la F1: el del Kers —que permite utilizar la potencia extra del motor para adelantar—. De hecho, en el GP de Japón de ese año, el accidente de Timo Glock —que le obligó a perderse el resto de la temporada— se produjo porque decidió consultar la ingente cantidad de información que se muestra en el *display* en el volante —en él se indica el último tiempo por vuelta (y la diferencia con el piloto más rápido), la marcha que llevan insertada, las revoluciones y el programa de rendimiento en el que circula el motor...— en el momento más inoportuno: mientras tomaba la última curva del circuito de Suzuka...

Por último, ya en 2011 vivimos la llegada del DRS —un alerón móvil que, al accionarse, aumenta la velocidad punta del monoplaque— y unos neumáticos Pirelli que se caracterizaban por degradarse muy rápido y, en ocasiones, de golpe. En todos estos casos, el objetivo de estos cambios era facilitar los adelantamientos...

Los que siguen el Gran Circo desde dentro están convencidos de que los pilotos de hoy en día son más imprudentes... porque un entorno más seguro les invita a tener menos cuidado, pero ojo, porque también hay que tener en cuenta que la F1 ha hecho todo lo posible por facilitar la espectacularidad y las maniobras cuerpo a cuerpo y, por tanto, es natural que, ahora, se produzcan más incidentes.



os equipos con propuestas bien diferentes. Por ejemplo, ndle quedó quinto con un propulsado por un cuatro cilindrea. Y, aunque sería aventurar a partir de los resultados debería que los motores '4L' ara la F1, lo cierto es que puntos que Zakspeed ganó historia fueron los de esta el Autodromo Internazionale o Ferrari di Imola.

res turbo
ricos,
io para el



25 años más tarde... se vuelve a los V6 turbo

¿QUO VADIS, FÓRMULA 1?

LA FÓRMULA 1 HA TOMADO UNA DECISIÓN SOBRE EL FUTURO DE SUS MOTORES. Y POR PRIMERA VEZ EN MUCHO TIEMPO, HAN MIRADO UN POCO MÁS ALLÁ DEL PADDOCK. TEXTO// S. ÁLVAREZ, M. YOUSON

Corría el año 1987. En el Gran Premio de F1 de San Marino los motores Honda copaban, por segunda carrera consecutiva, la primera fila en parrilla. Ayrton Senna partía de la pole y Nigel Mansell del segundo puesto, pero el orden no tardaría en invertirse. En la vuelta dos, Mansell adelantaba a Senna y ya nada se interpondría entre él y la victoria. En la vuelta seis, Prost también adelantó a Senna, pero un fallo en su alternador volvió a entregar la segunda plaza al brasileño. Doblete para Honda: se estaba escribiendo su época dorada.

Por aquel entonces, los F1 de Honda se movían propulsados por motores 1.5 V6 turbo. Y el legendario Porsche-TAG que montaba McLaren también empleaba esa cilindrada, arquitectura y sistema de sobrealimentación. En la carrera anterior al GP

de San Marino, ambos propulsores habían comenzado a enseñar los dientes: el podio del GP de Brasil estuvo copado por motores 1.5 V6 turbo. Y no fueron victorias casuales: estos dos motores también se llevaron todos los títulos entre 1984 y 1988.

En aquel GP de San Marino participaban otros equipos con propuestas mecánicas bien diferentes. Por ejemplo, Martín Brundle quedó quinto con un Zakspeed propulsado por un cuatro cilindros en línea. Y, aunque sería aventurado asegurar a partir de los resultados de una escudería que los motores '4L' no sirven para la F1, lo cierto es que los únicos puntos que Zakspeed ganó en toda su historia fueron los de esta carrera en el Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola.

LOS MOTORES DE LA FÓRMULA 1

■ Pregunta de *Trivial F1*: ¿Cuántos títulos de constructores ganó el equipo Tyrrell a lo largo de su historia? Si has contestado dos -1969 y 1971-... ¡Error! En 1987 fueron sextos, pero se hicieron con el 'Trofeo Colin Chapman de constructores'. Y es que era tal la

diferencia entre los motores turbo de la época y los atmosféricos, que se inventó este premio para el coche sin turbo mejor clasificado. Por cierto, también había versión para pilotos, el 'Trofeo Jim Clark', y fue a parar a Tyrrell, de la mano de Jonathan Palmer.



El RS01 de 1978 propulsaba al RS10, el primer F1 turbo que ganó un GP



No volveremos a ver a un motor de F1 como este BMW 2.4 V8 de 2006 brillando con 'tanta' luz propia. A partir de 2014, los motores de los F1 exprimirán hasta la última gota de la energía residual de los gases de escape mediante turbocompresores y otros artilugios.

Visto desde nuestra actual era de regulaciones estrictas, homologaciones rigurosas y desarrollo congelado, parece incomprensible que se permitieran desigualdades tan grandes en la F1. Pero no hace falta irse 20 años atrás. En 2006, a Toro Rosso se le permitió correr con un V10 limitado mientras el resto ya montaba los V8.

Y si antes de los motores V8 se usaban los V10, era porque la FIA quiso parar los planes 'diabólicos' de Toyota: la marca barajaba fabricar bestiales V12 para Spa y Monza, y esto fue visto por Max Mosley –presidente de la FIA por aquel entonces– como un peligroso derroche para la F1 y un abuso de poder.



El 1.5 TAG Porsche TTE PO1 del McLaren MP4/3 de 1987 daba 1.100 CV

De vuelta al momento actual, la FIA, por fin, ha aprobado que, a partir de 2014, los motores de F1 contarán con 1.6 litros de cilindrada, bloque V6, turbocompresor, un Kers* más potente, y un limitador fijado a 15.000 rpm. Además, posiblemente emplearán un artilugio similar a una segunda turbina para recuperar aún más energía de los gases de escape. Esta configuración no cae lejos de la propuesta inicial de la FIA, que contemplaba el empleo de un bloque de cuatro cilindros en línea, con turbo y limitado a 12.000 rpm.

Y lo que es más importante: en una época en la que los estados acarician la bancarota y la gente teme que el hombre acabe destruyendo la Tierra, era imprescindible, sobre todo a ojos de algunos fabricantes, que los puentes entre la F1 y el mundo real se acortaran dramáticamente con una propuesta de motor capaz de atraer a nuevos participantes y de recortar las inversiones en ingeniería.

Por 'algunos fabricantes' entendemos Renault Sport F1, firme defensor del cuatro cilindros desde que comenzaron las conversaciones. Eso sí, mientras Renault amenazaba con marcharse si no se apostaba por esa arquitectura y se incrementaba el peso de las tecnologías híbridas, Ferrari y Mercedes lo veían inviable. Así las cosas, parece lógico que al final alcanzaran un acuerdo con forma de V6.

En opinión del director gerente de Renault, Jean-François Caubet, la solución alcanzada "tiene mucho sentido para Renault". "Hemos llevado a cabo un extenso estudio sobre cuál podría ser el futuro mercado de los coches de calle y creemos que, en cinco o seis años, probablemente el 60-70 % del total serán vehículos híbridos o eléctricos. Competir con un motor que emplee tecnologías que se están implantando en la industria del automóvil es un aspecto estratégico vital para la F1".



"Entre 2009 y 2012, las emisiones de la F1 habrán bajado un 12%, equivalente a 30.000 toneladas de CO₂"

Jonathan Neale, director administrativo de McLaren Racing

Puede que la cilindrada sea diminuta, pero los objetivos en base a los que se ha desarrollado el reglamento para la temporada de 2014 han sido enormemente ambiciosos. Desde el principio, la consigna ha sido que la F1 de 2014 debe igualar el nivel de prestaciones que se alcanza actualmente empleando motores 2.4 V8, pero reduciendo a la vez, y de forma drástica, el consumo de combustible.

Según datos de 2010, un F1 actual gasta aproximadamente unos 160 kg de combustible durante los 305 km que dura una carrera. En 2014, esa cifra se reducirá en un 35% mediante la introducción de un límite máximo de gasolina a utilizar y, sobre todo, estableciendo un caudal máximo de combustible, cifra que aún no se ha concretado pero que rondará los 100 kg/hora.

Según el director gerente adjunto de Renault Sport F1, Rob White, "la limitación de caudal de combustible



"Nuestro trabajo es hacer coches de carreras, cualesquiera que sean las restricciones. Si nos dan un 1.6, es lo que usaremos"

Mike Gascoyne, jefe técnico del Team Lotus

EL SONIDO DEL SILENCIO

Menos cilindros, menos potencia, menos sonido...y menos gente

Aunque el V6 ha calmado en gran medida el miedo a que los motores de F1 no suenen en condiciones, hay muchos que siguen sin estar muy convencidos. De hecho, eso es lo que se temen en 17 de los 19 circuitos del calendario. Su portavoz, Rob Walker, promotor del GP de Australia y cercano a Bernie Ecclestone, cree que "nunca lo conseguirán". "Tendrán que subir el limitador a 18.000 rpm para que suenen igual que ahora". En opinión de Walker, si se mantiene el limitador a 15.000 rpm -la cifra exacta no se establecerá hasta junio de 2012-, muchos circuitos no europeos se pasarán a la IndyCar -que tampoco tiene un sonido muy espectacular...-

Por su parte, Bernie ha cumplido con la tradición de tensar la cuerda. "Los promotores creen que estos motores van a acabar con aquello que la gente busca cuando asisten a una carrera en vivo: el glamour y el sonido. Y si ocurre eso, no van a poder vender entradas, ni pagarnos a nosotros. Ellos tienen un contrato conmigo, y si no pueden cumplirlo porque no pueden vender entradas, probablemente no les culparía a ellos", ha asegurado.

Ecclestone ha amenazado con demandar a la FIA si los circuitos se vieran en esa tesitura, amparándose en que su contrato con ésta para la explotación de los derechos comerciales establece claramente cómo debe de ser el proceso a seguir para aprobar cualquier norma -es decir, parece que no le han consultado; o, al menos, que no le han preguntado lo suficiente...-



*Sistema que aprovecha la energía generada en la frenada para incrementar las prestaciones del monoplaza durante unos segundos.

pero, desde luego, lejos queda ya de 1990, cuando convivían el Ferrari F12, los Renault y Honda V10, el Ford V8... ¡¡¡y el Life W12!!! Con tres bancadas de cuatro cilindros a 60°, las diferencias frente al mejor tiempo de este alocado experimento oscilaban entre los 0 segundos y los seis minutos. Su fiabilidad también dejaba que

desear: rara vez duraba más de dos vueltas, pero como nunca iba a pasar la precalificación, poco importaba. En honor a Life y al diseñador del motor, Franco Rocchi -la estrella del equipo, claro-, hay que destacar que, en su última "carrera" -el primer GP de España en Montmeló- redujeron el déficit a 18 segundos.



El 3.5 V12 E4A-94 Tipo043 de 1994 propulsaba al Ferrari F412T con 850 CV

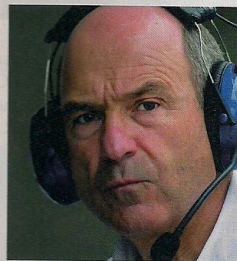


Una victoria pírrica

Al final, todos pierden. El Consejo Mundial de la FIA aprobó, el 29 de junio de 2011, el plan para implantar los motores V6 en 2014. Previamente acordado por varios organismos reguladores y semificiales de los círculos de la F1, ésta era la ratificación requerida para enterrar definitivamente el plan inicial de la FIA de introducir motores de cuatro cilindros en línea en 2013. A pesar de que dicha propuesta salió de un grupo de trabajo en el que participaban los cuatro fabricantes de motores en activo, siempre tuvo más apoyo de la FIA que de los equipos más poderosos de la parrilla. Mercedes y Ferrari eran notoriamente reacios a aceptar un motor de cuatro cilindros, amparándose en la poca relevancia que tiene para sus productos –más en cuanto a marketing que en cuanto a ingeniería–. Conseguir que la FIA diera marcha atrás en su primer plan es una victoria pírrica para estos fabricantes, ya que sólo se ha cambiado la arquitectura del motor y el límite de revoluciones. Como explica el jefe de equipo de Mercedes, Ross Brawn: "Estamos manteniendo los mismos niveles de eficiencia que nos habíamos marcado con el cuatro cilindros. Pero con el V6, será más difícil alcanzarlos". Al menos, la imagen de los fabricantes *premium* podrá seguir ligada a motores en V.



¿Regreso al futuro? El Williams FW10 de 1985 tenía un motor V6 turbo, un morro bajo y un alerón delantero sencillo. Lo mismo que figura en el reglamento de 2014.



"¿Un motor 'verde'? Desde luego, pero tenemos que asegurarnos de que el nuevo propulsor sea más barato que al que sustituye"

Peter Sauber, director de Sauber F1 Team

será una motivación más para mejorar la eficiencia". Y es que, al tener que cumplir con el requisito de caudal máximo, la única forma de disponer de caudales enormes en momentos puntuales –como, por ejemplo, al adelantar– será construir motores que gasten mucho menos durante el resto del tiempo de carrera.

Con un caudal limitado a 100 kg/h, las mejores estimaciones apuntan a que los nuevos motores producirán en torno a 600 CV. A eso hay que sumarle el aporte del Kers, que actualmente es de 80 CV y que, en 2014, podrá contribuir hasta con 160 CV, multiplicando además por diez el tiempo durante el que podrá usarse –pasará de los 6,0 segundos actuales a más de un minuto por vuelta–.

De forma que asegurar tiempos por vuelta equiparables a los que se obtienen con los V8 de unos 750 CV que se emplean hoy en día va a requerir inexorablemente más cambios.

Para dar respuesta a este previsible

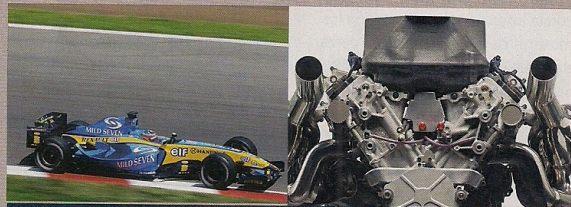
déficit, la FIA reclutó a Patrick Head, el director de ingeniería de Williams, y a Rory Byrne, ex-diseñador jefe en Benetton y Ferrari. Estos veteranos presentaron una propuesta que, en esencia, sugería algo no muy distinto al efecto suelo –el coche se a la pista gerando un vacío entre él y el asfalto– que la FIA prohibió, en 1983 –implantando el actual 'fondo plano'–, después de que la aplicación de esta técnica desembocara en velocidades de paso por curva inhumanas. Una tecnología de este tipo permitiría a los equipos generar cargas aerodinámicas similares con menos resistencia al aire. Sin embargo, de momento, los equipos insisten en decantarse por cualquier otra solución que se pueda desarrollar sobre la base de lo que se emplea actualmente –ver: simplifica... y abarata–.

No es de extrañar, porque la idea de cambiar de motor viene causando, desde hace meses, importantes estragos en las cuentas de las escuderías. Por ejemplo, cuando comenzó

Y es que en lo que se refiere a motores, es mejor no experimentar. En 1966, se permitieron los motores de tres litros, y a BRM no se le ocurrió otra cosa que juntar dos propulsores de ocho cilindros en línea para crear el infame H16. Potente, sí. Pero frágil y evidentemente, muy pesado. Un fracaso tan estrepitoso que provocó la salida

del equipo de Jackie Stewart. Al menos, Lotus y Jim Clark lograron una victoria con el H16 en el GP de Estados Unidos.

En cualquier caso, aunque alguien quisiera experimentar, la FIA no estaba dispuesta a permitirlo, y desde 2005 las normativas se han vuelto cada vez más y más restrictivas, fundamentalmente



En 2004, el Renault 3.0 V10 RS24 de Alonso generaba 800 CV a 18.000 rpm



Todos los expertos apuestan a que ganará... el que menos 'meta la pata'

SÓLO UNO SERÁ CAMPEÓN...

EN QUÉ CIRCUITO SE DECIDIRÁ EL TÍTULO

SI ALGO HA MARCADO LA TEMPORADA DE F1 SON LAS AVERÍAS, LOS ERRORES DE EQUIPOS Y PILOTOS... ESTO HA PROPICIADO QUE, A FALTA DE CINCO GP Y CON 125 PUNTOS EN JUEGO, HAYA CINCO PILOTOS QUE PUEDAN ADJUDICARSE EL TÍTULO DE 2010. ANALIZAMOS QUÉ CIRCUITOS LES BENEFICIARÁN Y PREGUNTAMOS A LOS EXPERTOS QUIÉN ES SU FAVORITO. **TEXTO//** S. ÁLVAREZ// **JJ. A FOTOS//** F.C.T.

ras, posiblemente, realizar la peor carrera de su vida en el circuito de Spa-Bélgica-, el pasado mes de agosto, Alonso se tragó la rabia de haber cometido errores de estrategia, pilotaje... y propuso ganar el título de este año. Rememorando el lema de la campaña del presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, tanto Alonso como Massa y el director del equipo Stefano Domenicali repitieron, una y otra vez antes del GP de Monza-Italia-, el "podemos"... y el milagro se produjo: Alonso logró una victoria que le dejó a sólo 21 puntos del líder del mundial, Mark Webber, de Red Bull.

Trabajo 'a pie de fábrica'...

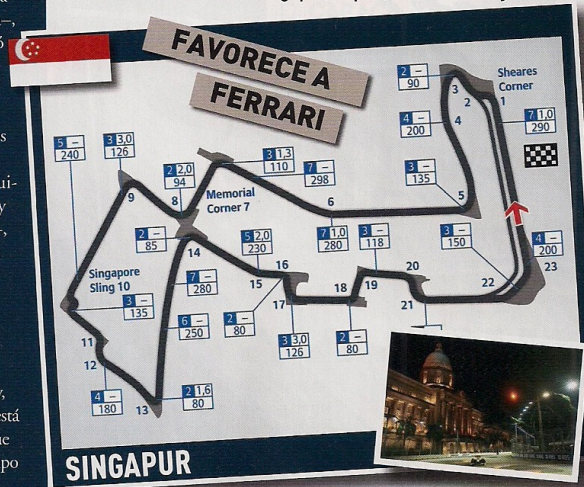
Los expertos achacan los errores de Ferrari y, sobre todo, de Alonso a la presión a la que está sometido para ganar el título-sería ideal que lo ganase en su primer año-, y a que el equipo no ha tenido el ritmo de trabajo que, hace años, impuso Michael Schumacher, quien -casi literalmente- obligaba a sus ingenieros a dormir en el box cada GP hasta que diesen con los reglajes perfectos. Quizá por ello, dos semanas antes del GP de Monza, Alonso optó por encerrarse en el cuartel general de la escudería, en Maranello, con los ingenieros y mecánicos; necesitaba poner a punto el F10 e intentar darle la vuelta al campeonato en las últimas carreras-que se celebrarán en lugares tan distantes como Singapur, Brasil, Corea, Japón o Abu Dhabi-. Un esfuerzo que dio su primer fruto con la victoria de Monza, tras la que el asturiano regresó a Maranello para continuar con la puesta a punto del F10. Cabe que el más mínimo error le puede costar el título... pero es optimista y ha conseguido contagiar esa forma de ver las cosas al resto de la escudería. "Alonso tiene espíritu de equipo, es meticuloso y está muy unido a toda la escudería. Es un luchador fabuloso", ha recordado el presidente de Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo.

Quién mantendrá el ritmo

La pregunta del millón es qué equipo y pilotos serán más regulares y si los Red Bull volverán a dominar el campeonato. Y es que en las últimas carreras europeas el equipo austriaco ha peleado de tú a tú con los McLaren y Ferrari... pero ha desaparecido ese ritmo tan superior que tenían al principio de la temporada. Sus rivales, al fin, han dado con soluciones técnicas que les han permitido igualarles... aunque también se rumorea que el secreto de su pérdida de ve-

QUÉ TIENES QUE SABER DE CADA GP...

Desenlace caótico: Singapur, Japón, Brasil, Corea y Abu Dhabi no tienen nada que ver



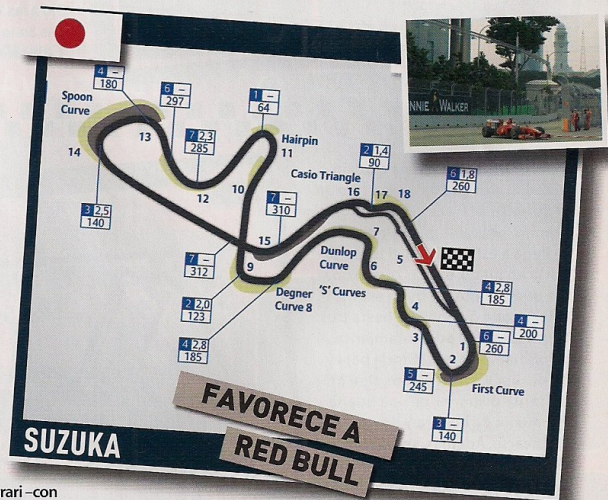
■ **Singapur.** Circuito urbano repleto de curvas de velocidad media. La clave es que el monoplaza cuente con una buena capacidad de tracción. Por eso, es un trazado que favorece

a los coches de Ferrari y Red Bull. McLaren, al destacar en velocidad punta, a priori no se verá favorecido por la ausencia de retas principales y zonas rápidas. Aún así, tienen preparado un

paquete aerodinámico específico para, por lo menos, asegurar el podio. Además, habrá que estar atento a los frenos, ya que se trata de un elemento que sufre mucho en esta carrera y podría provocar la retirada de alguno de los favoritos-Red Bull ha tenido problemas en este apartado y, de hecho, Webber abandonó el año pasado en Singapur por problemas en este sistema-. ¿Veredicto? Es imprescindible conseguir la pole para no tener problemas en la salida. Además, es casi imposible adelantar ya que, en cuanto un monoplaza se sitúa detrás de otro, pierde apoyo aerodinámico y es muy fácil acabar contra un muro. Los equipos deberán estar atentos a la temperatura del asfalto, ya que al ser un GP nocturno, suele estar frío para que los neumáticos duros se comporten correctamente.

■ **Suzuka.** Red Bull es el gran favorito en este escenario-Vettel realizó una carrera magistral el año pasado-. Es uno de los circuitos más técnicos del mundial y, por tanto, donde más peso específico tiene la habilidad particular del piloto. Por eso, Alonso, Hamilton y Vettel son candidatos a la victoria. Una de las claves es la curva 13 -apodada 'Spoon'- que, si se traza mal, provoca que no se registre una buena velocidad punta en la recta principal.

Por equipos, Red Bull y Ferrari-con mejor apoyo en curva-deberían ser mejores que McLaren en los dos primeros sectores -más lentos-. En el tercero, mucho más rápido, es donde los pilotos de la escudería inglesa deberían recuperar la ventaja perdida si quieren tener alguna posibilidad. Como



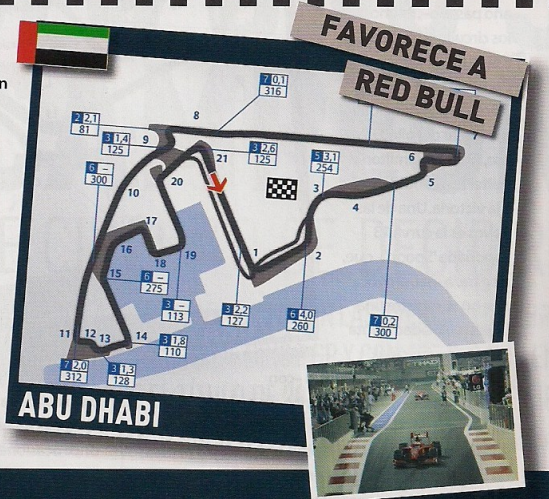
dato curioso a tener en cuenta, aquí se ha decidido quién era el campeón del mundo hasta en once ocasiones-la última fue en 2003, y fue a parar a manos de Schumacher-. Ojo a la lluvia, ya que es frecuente que la carrera se dispute en mojado.

■ **Corea.** A Ferrari no le conviene que este GP se cancele—se decide el 21 de septiembre— y así disponer de una carrera más para lograr el título...pero, ojo, porque quizá no sea un circuito que les beneficie. La sucesión de curvas rápidas le irá muy bien a Red Bull, y sus dos rectas interminables... a McLaren. Además, Red Bull es el único equipo que ha rodado allí—en una exhibición con Chandhok, del Hispania—, lo que les ha podido aportar datos para que sus pilotos practiquen en el simulador. La clave será la fiabilidad de los motores, ya que todos los equipos llegarán con muchos kilómetros en sus propulsores y de los 310 km que se recorren en este GP, 200 se cubren con el acelerador pisado a fondo.



■ **Brasil.** Este circuito le viene bien a Ferrari por el primer y segundo sector—en estas zonas el asfalto está muy roto y se requiere una buena capacidad de tracción—. En cuanto a Red Bull, donde lo puede pasar mal es antes de la recta de meta, allí hay una larga cuesta arriba donde la potencia del motor será determinante... y Red Bull con su V8 de Renault no parece tenerlas todas consigo. Precisamente en este tercer sector es donde pueden destacar los McLaren. Ahora bien, aunque tradicionalmente ha sido coto casi exclusivo de Ferrari, lo cierto es que Mark Webber se hizo con la victoria la temporada pasada. Ojo a las 'eses de Senna', curvas 1 y 2—la zona más técnica— y a la complicada salida de boxes. Además, suele llover durante el GP.

■ **Abu Dhabi.** La última cita del mundial. Se trata de un circuito en el que sólo se ha disputado un gran premio—en 2009, ganó Vettel—. Si se llega a esta cita con el título todavía en juego, es más que probable que veamos un buen espectáculo, ya que dispone de hasta tres zonas claras de adelantamiento.. combinadas con curvas de baja y media velocidad. Por eso, será importante disponer de una buena estrategia de carrera y procurar no tocarse. Además, serán claves las paradas en boxes, ya que en el *pit lane* es uno de los más largos del campeonato.



lidad es el cambio de sus alerones, que les obligó a hacer la propia FIA en septiembre tras comprobar que usaban unos con un grado de flexibilidad mayor de lo permitido, lo que les proporcionaba un agarre más elevado que el de sus rivales. Unas pruebas que, según la BBC, no superaron los Red Bull, motivo por el que tuvieron que cambiar varias piezas de sus monoplazas. De cualquier forma, el equipo ha reconocido que circuitos de grandes rectas como Spa o Monza no son los mejores para su monoplaza... pero que volverá a dominar en otros como Singapur, Suzuka o Interlagos.

Quién meterá la pata...

Pero no será suficiente con tener el mejor coche. También serán decisivos los errores de pilotaje: este año todos los grandes favoritos al título han cometido varios—desde Vettel a Hamilton, Alonso, Webber...—. El más impactante fue el de Lewis Hamilton, que impactó contra el coche de Massa en la primera vuelta del GP de Monza, rompió la dirección y quedó fuera de carrera. Un error 'de novato' que ha contribuido a reducir la diferencia entre el primero—Webber— y el quinto—Vettel— a sólo 24 puntos. "Debemos darle las gracias a Hamilton por su estúpido error. Ahora tendremos un gran *sprint* por el título", aseguró tras la carrera Niki Lauda—campeón del mundo de F1 en los años 1975, 1977 y 1984— al diario *Bild*.

Puede pasar de todo

Y no será el último en arriesgarse a equivocarse. Los aspirantes a su primer título, como Vettel, se muestran muy temerarios: "la competición no es un descanso para tomar un café. Corro para ganar, si es posible... y para eso hay que atacar, no me puedo esperar a ver qué sucede". Una filosofía que comparte con Hamilton, que lo tiene igual de claro: "para ganar hay que arriesgar y jugársela... aunque, en ocasiones, eso no funcione". Así, puede pasar de todo. De hecho, Bernie Ecclestone ha explicado que cualquiera de los cinco pilotos mejor clasificados tiene opciones al título, "estar, incluso, a 30 puntos del líder no es demasiado, pero para recortarlos hace falta talento... y no hacer locuras". Sigue el final del mundial de F1 con Andy Soucek en *Autofacil.es*

POR QUIÉN APUESTAN...

Así lo ven los expertos españoles de la F1

Adrián Campos

Ex piloto de F1 y descubridor de Alonso

"El título se decidirá en la última carrera, en Abu Dhabi, y si hubiera otra más... pues sería en esa. Está todo tan igualado que es imposible tener un favorito. Está claro que Red Bull y McLaren son los aspirantes al título. Pero si Ferrari continúa mejorando como en Monza pueden tener el mejor coche y el mejor piloto, así que lo tendrían todo para ganar. ¿La clave? Ganará el que menos errores cometa -Alonso falló en Mónaco y Spa-. Así las cosas creo que la lucha final será entre Hamilton, Webber... y, espero, que Alonso".



Luis Pérez Sala

Ex piloto de F1

"Todos los circuitos que quedan son complicados... además, el actual sistema de puntuación permite que, de una carrera a otra, cambie radicalmente la clasificación. Apuesto por un final de infarto en la última carrera entre Alonso, Hamilton y Webber. Creo que el gran favorito, de todas formas, es Webber. Pero... ¡cuidado! la climatología será determinante. En Brasil o Suzuka puede llover y quien sepa acertar en su estrategia y cometa menos errores tendrá el título más cerca".



Joan Villadelprat

Propietario del equipo Epsilon Euskadi y ex ingeniero de McLaren y Ferrari

"Quedan cinco circuitos y cada uno tiene unas características muy concretas: en Singapur, el favorito es Red Bull; en Japón, McLaren y Ferrari; en Corea ¡no tengo ni idea!; en Brasil, estarán esos tres equipos peleando por el podio y, en Abu Dhabi, creo que ganarán los Red Bull. Así las cosas Webber es el gran favorito. Tiene experiencia, un buen coche y quiere irse de la F1 con un título. Hamilton lo tenía fácil... pero tiró todo por el suelo con su error en el GP de Monza y para Alonso no es imposible... pero está muy difícil. Así que todo podría decidirse en el último GP".



Marc Gené

Piloto probador de Ferrari

"Está siendo un campeonato lleno de incertidumbres, y hasta que no llegas 'in situ' a un circuito no sabes dónde vas a estar respecto a tus rivales directos. Por ejemplo, en Hockenheim, Ferrari fue el mejor, en Hungría Red Bull arrasó a los demás, en Spa dominaron los McLaren... ¿El secreto para ganar? Lograr podios y mantener la regularidad. Pero es difícil decir un favorito al título. Una carrera lo cambia todo... así que pelearé por el título hasta el final."



Escuela Oficial de Automovilismo CIRCUITO DE JEREZ



¿Quieres hacer un curso de Conducción Avanzada?

La Escuela CEA de Conducción Segura y Ecológica te ofrece una excelente oportunidad para mejorar tus conocimientos sobre técnicas de conducción, seguridad vial y las últimas tecnologías aplicadas al automóvil

Conducción Avanzada

Frenada asimétrica y en esquiva en deslizante con ABS, conducción con y sin ESP, slalom y sectorización, sobreviraje y subviraje en deslizante, ejercicios en KART y 'SKID CAR' (simulación de conducción en condiciones adversas)...

DURACIÓN: 4 horas. PRECIO: 150 €.

INCLUYE: Formadores cualificados. Uso de instalaciones de la Escuela CEA. Entrega de material didáctico y diploma acreditativo. Seguro de responsabilidad civil. Vehículos de la Escuela CEA.

Conducción 4X4

Conducción Eficiente

Karting

CEA también organiza sesiones de karting, destinadas tanto a grupos de incentivos como a empresas.

Sala VIP

Dentro del circuito, encima de la recta de meta, exclusiva para la organización de eventos y formaciones, conferencias, Fórmula 1, GP Motociclismo...

OTRAS ACTIVIDADES

- Demostración de productos para marcas y concesionarios
- Pruebas de vehículos para prensa (revistas, tv...)
- Actividades promocionales
- Soporte publicitario. Imagen de marca.



Próximos cursos de Conducción Avanzada:

Consultar horarios de mañana, tarde y noche

SEPTIEMBRE 2010						
	1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

OCTUBRE 2010						
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

902 321 909 • Información y reservas: www.cea-online.es

Esencialmente, Ecclestone 'trinca', y los equipos lloran

QUIÉN SE HACE RICO CON LA FÓRMULA 1

LA F1 TIENE MUCHO DE DEPORTE... Y MÁS DE NEGOCIO. VER UN GP, COMPRAR UNA GORRA O VISITAR LA WEB DE UN EQUIPO GENERA INGRESOS MILLONARIOS. Y LA MAYORÍA VAN AL MISMO BOLSILLO: EL DE BERNIE ECCLESTONE. TEXTO// S. ÁLVAREZ

Corría el año 1994 y los repostajes en carrera volvían a permitirse en la F1. Como de costumbre, algunos equipos se quejaron de los costes que eso acarrearía. Pero Bernie Ecclestone les calmó garantizándoles que él se iba a encargar de facilitarles unos equipos de repostaje que no afectarían ni a la seguridad ni al espectáculo. Un buen día, las facturas de los surtidos llegaron a las sedes de todas las escuderías. ¿Bernie faltando a su palabra? Nada de eso: "Dije que los facilitaría, no que los pagaría", explicó impertérrito.

Y es que nadie se ha hecho rico a base de firmar talones, y el estilo intransigente de Bernie Ecclestone siempre le ha resultado inestimable a la hora de hacer negocios. Y si no, que se lo pregunten a los equipos de F1. O a los mismísimos propietarios de la F1 —la institución de inversión CVC, del Citibank, accionista mayoritario, con un 63,4%; el resto pertenece a accionistas minoritarios y a los bancos Lehman Brothers y JP Morgan—, que por muchas acciones que tengan no pueden ni chistar a Bernie. Un vistazo a cómo se reparten los distintos ingresos de este deporte demuestra que Ecclestone es más amo y señor si cabe de lo que pensábamos, y sirva como ejemplo que, según los expertos, cada año Mr. Ecclestone mueve a través de sus empresas cerca de 3.000 millones de dólares. Y es que nadie respira en la F1, sin pagarle lo que pida... a pesar de que legalmente sólo posee el 13,8 % del negocio.

El acuerdo más sagrado de la F1

El convenio que garantiza a Bernie esos astronómicos beneficios, el llamado Pacto de la Concordia, es uno de los documentos más secretos que uno pueda encontrar en el mundo de los negocios. Eso sí, en el *paddock*, es *vox populi* que regula dos fuentes de ingresos: por un lado, los derechos de retransmisión que pagan los medios de comunicación —y sirva como ejemplo que una cadena como *La Sexta* pagó, en 2009, cerca de 200 millones de euros por cinco años de F1— y, por otro, los ingresos de las licencias comerciales que se dan para

videojuegos, DVDs, ropa... Un acuerdo sobre el que Ecclestone siempre ha tenido el control, aunque cada vez le cueste más mantener el pulso con los equipos. De hecho, en 1997, el acuerdo sólo garantizaba a las escuderías un 47% de los derechos pagados por las televisiones y —atención— sólo cobraban dinero de las licencias si la cantidad recaudada por Ecclestone en ese apartado superaba a la de los derechos televisivos. En 2009, se renovó el acuerdo, y por lo que se ha filtrado, las escuderías consiguieron que la tarta se repartiera al 50% entre el entramado de empresas de Bernie y los equipos. Por lo demás, el Pacto de la Concordia establece otras muchas cosas de lo más variopinto, como el número máximo de carreras que se pueden celebrar por año o el límite de entrada gratuitas para cada GP que puede repartir cada equipo.

El actual Pacto de la Concordia data, por tanto, de 2009. Un acuerdo que nació tras unas negociaciones muy broncas, hasta el punto de que los equipos, por boca de su asociación, la FOTA, y de su presidente por entonces, Luca di Montezemolo —actual presidente de Ferrari—, anunciaron la creación de un campeonato paralelo del que incluso llegaron a elaborar un calendario provisional.

Oficialmente, el motivo público fue el anuncio de la FIA de imponer un estricto límite presupuestario de 40 millones de dólares a las escuderías... pero se trataba de una excusa que enmascaraba la demanda de las escuderías de tener más beneficios de la F1. Al final, bastó con que Ecclestone modificara el reparto de beneficios de los derechos comerciales para volver a la paz. Así, gracias a su tesón, en 2010, las escuderías se repartieron 658 millones de dólares en derechos comerciales, un 21% más que en 2009... y, según el canal económico *Bloomberg*, un 164% más que en 2007.

En cualquier caso, la amenaza del campeonato paralelo reaparece intermitentemente como penúltimo recurso para pararle los pies a Ecclestone cuando algo resulta del todo inaceptable. En 2011,



ECCLESTONE SE LLEVA EL 50% DE LOS BENEFICIOS DE LA FÓRMULA 1 Y LOS EQUIPOS EL OTRO 50%

EMPRESAS QUE RIGEN LA F1

Si eres fan de la F1 hace décadas y nunca habías oído hablar de ellas, tranquilo, hay más gente como tú. Estas son las empresas que rigen todos los negocios de la F1:

■ **Formula One Administration:** Empresa titular de los derechos comerciales.
 ■ **Formula One Management:** Vende los derechos a los medios de comunicación. Tiene el *copyright* sobre los contenidos de las retransmisiones de F1.

■ **Formula One Licensing BV:** Propietaria de las siguientes marcas registradas: F1, Fórmula 1 y Formula One, así como del logo oficial y otros identificativos.
 ■ **Formula One Productions:** Realiza la retransmisión de las carreras y el resumen anual en DVD.
 ■ **Bambino Holdings:** La sociedad familiar a través de la cual suele invertir Bernie Ecclestone.
 ■ **Beta Topco:** Creada por CVC, la empresa gestiona los ingresos por publicidad estática en la pista –su principal cliente es el banco Santander– y el Paddock Club.

■ **Omega Group Holdings:** División dedicada a los campeonatos de GP2 y GP3.
 ■ **Alfa Prema:** La empresa que realmente tienes que comprar si quieres dominar la F1. Pero para tener todos los derechos, deberás convencer a Ecclestone de que te venda su única acción, con la que se puede vetar cualquier decisión. Ahora, Delta Topco controla Delta 3 que a su vez controla Delta D2, que a su vez es la propietaria de Alfa Prema... ¿Ya te has hecho un llo? Es lo que quiere Bernie... y, por eso, con ella mantiene su control de la F1.

CADA AÑO LA F1 MUEVE MÁS DE 5.000 MILLONES DÓLARES EN BENEFICIOS COMERCIALES

los equipos han vuelto a recurrir a esta herramienta para impedir que, en 2013, la F1 exija un solo motor común a todos los participantes.

¿Y la FIA qué se lleva de todo esto? Pues bien, hace media década, siendo Max Mosley presidente, la FIA vendió los derechos a Ecclestone... ¡por 100 años! Una situación que la condenó a no volver a ver un duro nunca y que el actual presidente, Jean Todt, se ha empeñado en cambiar. ¿El resultado? Podríamos ver un enfrentamiento entre Ecclestone y la FIA por primera vez en décadas. Una lucha que podría llegar ahora que se está negociando el siguiente Pacto de la Concordia, el de 2013. ¿La demanda de los equipos? Quieren que el 50% del reparto de beneficios que marca el acuerdo de 2009 pase a ser un 70%. Y por si *Formula One Management*—FOM—, máximo gestor de la F1, —y de la que es presidente Bernie— se resiste, Montezemolo ya ha comenzado a amenazar: “Podríamos crear nuestra propia compañía, algo como la NBA, para gestionar las carreras y los derechos televisivos”. Y después ha aclarado que, para realizar un campeonato similar a la F1, no hacen falta ni la FIA ni Ecclestone.

Todo para uno y siempre para el mismo

Y es que el multimillonario británico ha sabido lucrarse con este deporte. Sirva como ejemplo, que la FIFA—Federación Internacional de Fútbol Asociación— sólo se queda un 5% de los derechos comerciales y el resto se lo reparten los equipos de fútbol. Sin embargo, la F1 suele vender los derechos para emitir en abierto y este tipo de canales de TV pagan mucho menos por los derechos deportivos que las televisiones de pago. ¿Por qué compensa? Pues porque con ellos las escuderías obtienen mucha más cobertura para sus patrocinadores, lo que a su vez incrementa el precio que pueden cobrar por su espacio en el coche. De ahí que, cada vez que se le espeta a Ecclestone que el reparto del dinero en la F1 es injusto, éste recuerde que ha sido él quien ha hecho millonarios a los dueños de todos los equipos gracias a que él ha conseguido tantos patrocinadores con dinero.

Del resto de apartados, los equipos no perciben nada. Si eres un espectador asiduo de las carreras a pie de pista, quizá te hayas percatado de que las entradas subieron bastante en 2011 —un 12% de media, concretamente—. La razón es que los circuitos pagan una tarifa anual a la FOM por albergar la carrera —entre 10 y 30 millones, según el GP—. Con la competencia de las pistas asiáticas, que desembolsan lo que haga falta con tal de conseguir un Gran Premio, los



¿Y DESPUÉS DE BERNIE...?

El gigante de los medios de comunicación *News Corporation* se ha mostrado interesado en comprarle a CVC su tajada de F1. Para conseguirlo, ha formado un consorcio con un interesante aliado: la firma de inversión Exor, propiedad de la familia Agnelli. A través de ella conservan un 30% de la propiedad de Fiat, que a su vez posee el 90% de Ferrari. Por lo tanto, si la oferta triunfa, no sólo lo celebraría el magnate de los medios Rupert Murdoch, sino que Ferrari obtendría un poder sobre los derechos comerciales insólito para un equipo de la parrilla. Desde esa posición, por ejemplo, podrían ejercer más presión para impedir que se implanten los motores 1.6 turbo de cuatro cilindros aprobados para 2013... que a Ferrari no le sirven de nada de cara a reforzar la buena imagen de sus propulsores para sus modelos de calle.

circuitos europeos tienen que pagar aún más para conservar sus carreras, que explotan en un régimen que podríamos definir como de franquicia: pagan una cuota por tener la F1, y se quedan con toda la recaudación de las entradas. Por su parte, las tiendas y 'chiringuitos' que se instalan en la zona comercial de cada GP no se libran de tener de pagar a Ecclestone un canon del 5% sobre el total de lo que vendan.

Otro detalle más que ilustra la rapiñería de Bernie es que el británico se reserva los beneficios de las entradas más caras de cada circuito —cada una ronda los 3.000 euros—, el llamado Paddock Club, normalmente compradas por los *sponsors* para invitar a personajes VIPs. Aunque esta área de negocio últimamente no se comporta de forma muy brillante: en 2010, acumuló 3,15 millones de libras en pérdidas, unos números rojos provocados por los recortes en las empresas —en su mayoría, son las patrocinadoras de los equipos—, que cada vez compran menos entradas para cedérselas a los VIP's.

Y los equipos pueden dar las gracias de que los patrocinadores metan la tijera en los palcos: a fin de cuentas, los *sponsors* les aportaron en total casi 700 millones de euros en 2010, convirtiéndose en su principal fuente de financiación —hasta ahora, la mayor partida la ponía el constructor de su bolsillo—.

Y el destino de los beneficios del resto de áreas de negocio que se te ocurran es, básicamente, el mismo: Bernard Charles Ecclestone y el resto de dueños de la F1 —ver despiece... y los amigos más cercanos de Bernie: Hermann Tilke para los circuitos, gpfl.com para la venta de entradas... Incluso la seguridad para los GP y la decoración floral del Paddock Club son asuntos que sólo maneja su gente de confianza.