

3€

MARZO 2009

GUÍA **MARCA** 2009 **FÓRMULA 1**



- RENAULT VUELVE A LUCHAR CON MCLAREN Y FERRARI
- 2009, LA TEMPORADA DEL CAMBIO
- LAS 10 ESCUDERÍAS, 20 PILOTOS Y 17 CIRCUITOS



actualización

ALONSO, A LA DE TRES



Rebelión en el 'paddock'

El Mundial 2009 al final no se decidirá sólo por victorias

Las jornadas previas al inicio del Mundial de 2009 fueron de una enorme intensidad: la FIA y Ecclestone trataron de imponer un campeonato que se decidiera por triunfos. Los equipos se opusieron, pero les 'colaron' un doble reglamento para 2010. Mientras, Brawn GP y sus difusores inquietaban a los 'grandes'.

Fernando M. Carreño

Por más que en muchas ocasiones se piense que la fórmula 1 es el cortijo de Bernie Ecclestone, lo cierto es que no siempre el dueño del Gran Circo puede hacer lo que quiere. Una prueba de ello ha sido el rechazo a la *revolución desde arriba* que quiso implantar para este Mundial 2009. La norma que hubiera determinado que el campeón mundial fuera el piloto que consiguiera mayor número de victorias, sin importar la puntuación del resto de carreras, apenas estuvo vigente tres días.

La idea de premiar exclusivamente las victorias venía tiempo rondando por la cabeza de Ecclestone. Ya en plena temporada 2008 propuso que el sistema de puntuación fuera por *medallas*, según los podios alcanzados.

Ecclestone y Mosley retiraron su sistema de competición ante la oposición de los equipos

Ganaría quien tuviera más oros (triumfos), valiendo los segundos y terceros puestos para desempatar, pero la propuesta no encontró receptividad en los equipos. Las escuderías, agrupadas en la FOTA, propusieron su propio sistema basado en dar doce puntos por la victoria, nueve por ser segundo y siete por acabar tercero. De este modo, habría tres y cinco puntos de diferencia con el segundo y el tercero, en vez de los dos y cuatro actuales. Un sistema algo conservador si se compara con el de 2002, cuando el vencedor se llevaba diez puntos y el segundo sólo seis.

La campanada llegó el 17 de marzo, doce días antes del GP Australia, cuando el Consejo Mundial de la FIA anunció que desestimaba la propuesta de las escuderías e imponía la suya: el piloto campeón sería

CON EL CAMBIO, DOCE NUEVOS CAMPEONES

Si la atribución del Mundial por número de victorias, tal y como la querían la FIA y la FOM y rechazaban los equipos, hubiera estado vigente desde siempre, 12 títulos hubieran cambiado de manos. El último, el de 2008, que hubiera correspondido a Felipe Massa y no a Lewis Hamilton. Habría que remontarse 20 años para encontrar otro vuelco: en 1989, Ayrton Senna hubiera sido campeón en vez de Alain Prost. Antes, Nigel Mansell por Nelson Piquet en el 87 y Prost en el 86 (el inglés sería tricampeón); Prost por Niki Lauda en el 84 y Piquet en el 83; Pironi por Rosberg en el 82, Jones por Scheckter en el 79, Andretti por Lauda en el 77, Jim Clark por Hulme en el 67 y Surtees en el 64, por lo que sería tetracampeón, y Stirling Moss por Mike Hawthorn en el 58.

el que lograra mayor número de victorias. Los desempates, eso sí, serían definidos por los puntos, que seguirían repartiéndose como hasta la fecha. La aplicación de este reglamento en los últimos 20 años sólo habría provocado un cambio de campeón: Massa por Hamilton en 2008.

Equipos y pilotos mostraron su descontento e indignación ante la decisión de la FIA. Fernando Alonso declaró que "la fórmula 1 se desarrolla gracias a equipos, patrocinadores, pilotos y aficionados. Ninguno ha podido exponer sus puntos de vista ante la FIA. Espero que estas medidas se puedan reconsiderar". Le siguieron los demás pilotos. Para Nico Rosberg los cambios eran un "sinsentido"; Heidfeld no los veía "lógicos"; Button decía que "eran arriesgados", mientras que Webber pensaba que era "una locura". Trulli fue mucho más lejoso: "Parece que quieren matar la fórmula 1", y Heid-



LOS DUEÑOS DE LA F1 Mosley y Ecclestone tuvieron que dar marcha atrás a su propuesta



© RV Racing Press

✦ **LOS PROTAGONISTAS DE LA F1** Los 20 pilotos que forman parte del Mundial posaron como es tradición antes del inicio del GP Australia

feld fue rotundo: “Si esto es cuestión de gustos, a mí no me gusta”. El vigente campeón, Lewis Hamilton, comentó que “esto es vergonzoso. No se tiene en cuenta a equipos ni pilotos”. La puntilla la dio Ferrari, con Luca di Montezemolo declarando que “esta medida es absurda, peligrosa y negativa para la fórmula 1”. Sólo Flavio Briatore tuvo palabras de elogio: “Es una excelente forma de motivar a los pilotos”.

En 2010 habrá dos reglamentos: uno para las escuderías que más gasten y otro para las modestas

Ecclestone y Mosley tuvieron que recular. Se encontró un argumento legal: que la decisión de la FIA no había seguido sus propias normas, que señalan que no pueden realizarse cambios en el reglamento deportivo de la F1 a menos de 20 días del comienzo del campeonato, si no hay unanimidad entre los equipos.

La FIA no anuló el cambio, sino que declaró que se aplazaba hasta 2010. Un anuncio oficial que se hizo esperar hasta el jueves anterior al GP Australia. Mosley señaló que él creía que Ecclestone había consensuado la

decisión con los equipos. Un hecho que nunca se produjo, ya que sólo Force India manifestó explícitamente su apoyo al sistema de competición, finalmente aplazado. “Proclamar campeón al que más victorias logre era un gran paso para la F1, ya que es un aliciente extra para los pilotos. Lo único reprochable era hacerlo público tan tarde”, señaló Vijay Mallya.

La FIA también apuntó un cambio que sí puede ser trascendental a partir de 2010: aceptar 32 millones de euros como base para hacer un equipo competitivo y un doble reglamento si uno es capaz de no salirse de ese presupuesto: abierto y evolutivo para los pequeños y más restringido para los equipos potentes. La FIA ve así refrendada su filosofía de reducción de gastos por debajo del margen de la FOTA, que había propuesto rebajar los presupuestos un 50%, lo que les dejaba aún de 100 a 150 millones al año.

Esta medida sí puede tener verdadera trascendencia al atraer a más equipos a la fórmula 1 y cambiar el panorama de los últimos años, pero eso será a partir de 2010. De momento, la fórmula 1 se regirá por las mismas normas que 2008, eso sí, tras un terremoto previo que a punto estuvo de echar al traste todas las estrategias y trabajos técnicos de la pretemporada.

VÍA LIBRE A BRAWN GP Y SUS DIFUSORES

✦ Antes del GP Australia la FIA autorizó los difusores de Toyota, Williams y Brawn GP. El revolucionario modelo de estos últimos, clave en su gran rendimiento, fue calificado de ilegal por Renault, Ferrari y Red Bull. El recurso ante el Tribunal de Apelación se fallará después del GP Malasia.

LOS NÚMEROS DEFINITIVOS

| Pilotos y escuderías | | | |
|----------------------|----------------------|-----|-------------|
| 1 | Lewis Hamilton | GBR | McLaren |
| 2 | Heikki Kovalainen | FIN | McLaren |
| 3 | Felipe Massa | BRA | Ferrari |
| 4 | Kimi Räikkönen | FIN | Ferrari |
| 5 | Robert Kubica | POL | BMW Sauber |
| 6 | Nick Heidfeld | ALE | BMW Sauber |
| 7 | Fernando Alonso | ESP | Renault |
| 8 | Nelsinho Piquet | BRA | Renault |
| 9 | Jarno Trulli | ITA | Toyota |
| 10 | Timo Glock | ALE | Toyota |
| 11 | Sebastien Bourdais | FRA | Toro Rosso |
| 12 | Sebastien Buemi | SUI | Toro Rosso |
| 14 | Mark Webber | AUS | Red Bull |
| 15 | Sebastian Vettel | ALE | Red Bull |
| 16 | Nico Rosberg | ALE | Williams |
| 17 | Kazuki Nakajima | JPN | Williams |
| 20 | Adrian Sutil | ALE | Force India |
| 21 | Giancarlo Fisichella | ITA | Force India |
| 22 | Jenson Button | GBR | Brawn GP |
| 23 | Rubens Barrichello | BRA | Brawn GP |



Una recta final de locura

La tensión entre FIA y equipos marcó las últimas jornadas

El nuevo sistema de competición enervó de tal forma a equipos y pilotos que la FIA dio marcha atrás, pero los días previos al inicio del Mundial también se vieron salpicados por otras polémicas, como los sospechosos difusores de ciertos coches y las deudas que reclaman varias escuderías.

Héctor Menéndez

Marzo

Miércoles, 18 Lluvia de reacciones ante la decisión de la FIA de cambiar el sistema de puntuación del Mundial. Desde Alonso, que consideró que "nadie ha podido exponer sus puntos de vista ante la FIA y estas decisiones confunden a los aficionados", a Button, que vio "difícil de entender que un piloto con 60 puntos sea campeón por delante de uno que sume 100", casi todos los pilotos se mostraron en contra. El mismo día se conoció que Jean Todt, ex jefe de equipo de Ferrari, había abandonado definitivamente la escudería italiana; y Renault fue el primer equipo en confirmar que llevaría el *kers* en Melbourne.

Jueves, 19 Finalizaron en Jerez los últimos test de la pretemporada. Nakajima (Williams) batió el récord del circuito en este invierno (1:17.494) y Kovalainen (McLaren) mejoró en casi un segundo el mejor tiempo que hasta entonces habían hecho los coches de Woking.

Viernes, 20



→ Ante las presiones y críticas recibidas, la FIA decide posponer un año su polémica modificación del método para determinar el campeón del mundo. De ese modo, el sistema de puntuación seguirá siendo el mismo que en 2008.

Viernes, 20 Norbert Haug, jefe de Mercedes, aseguró que "la victoria de McLaren en Australia es imposible. Quizá no estemos en condiciones de estar delante hasta las carreras europeas".

Domingo, 22 Max Mosley, que se llevó todas las críticas por la abortada reforma del sistema de puntuación, se justificó diciendo que "hablé con Ecclestone y me dijo que todos los equipos estaban de acuerdo, por lo que el Consejo Mundial de la FIA pensó que no habría problemas".

Lunes, 23 El circuito de Albert Park sufrió algunas variaciones: se aplanó la curva 12 y se ampliaron los bordillos y el área de hierba artificial de la curva 6. También se elevó el límite de velocidad en el *pit lane*, que pasó de 80 a 100 kilómetros por hora. Por su parte, Rubens Barrichello, haciendo caso omiso de las quejas sobre la presunta ilegalidad del difusor del Brawn GP, aseguró que "no es ninguna locura pensar en la victoria en Australia".

Martes, 24 Flavio Briatore, jefe del equipo Renault, pidió a sus dos pilotos, Alonso y Piquet, que se rebajasen el sueldo debido a la crisis económica, algo que ambos aceptaron. El español pasará de cobrar 13 millones anuales a percibir 8,5. Ese mismo día el diario *The Times* revelaba que Renault y McLaren amenazaron a Ecclestone con no viajar a Melbourne si no cobraban deudas de temporadas pasadas. El inglés, al más puro estilo Tarantino, contestó diciendo que "si vienen con una pistola y la sostienen en mi cabeza, mejor deberían asegurarse de que pueden apretar el p... gatillo y de que tienen balas". Además, la FIA rehizo la lista de dorsales de los monoplazas. Massa y Raikkonen in-

tercambiaron el 3 y el 4, y Brawn GP, al ser considerado equipo nuevo, no heredó los números 18 y 19 de Honda, sino que llevarían los 20 y 21 que antes portaba Force India, que pasa a llevar el 18 y el 19. Dos días después, la FIA aceptó la petición de Force India de mantener el 20 y el 21, ya que tenían todo el material y mercadotecnia con esos números, por lo que Brawn GP lucirá el 22 y el 23, mientras que el 18 y el 19 quedarán vacantes.

Miércoles, 25



→ Hasta que el neozelandés Brendon Hartley obtenga la superlicencia, y tras recibir la negativa del español Jaime Alguersuari, al que no le atrajo la oferta por la limitación de pruebas de esta temporada, Red Bull decidió que David Coulthard, recientemente retirado, sea su piloto reserva, y también el de Toro Rosso, en las dos primeras carreras.

Jueves, 26 La FIA rechazó la protesta de Red Bull, Renault, BMW Sauber y Ferrari contra los difusores que llevan Brawn GP, Toyota y Williams. El recurso ante Apelación no se verá hasta después del Gran Premio de Malasia, por lo que los resultados de las dos primeras carreras podrían verse alterados a posteriori. Por su parte, Ecclestone aseguró que hasta tres equipos nuevos (USF1 es uno de ellos) podrían estar en la parrilla de 2010.



Brawn GP hizo historia

Button y Barrichello coparon el podio del GP Australia

Andrés García

Brawn GP hizo buenos los pronósticos y se adueñó del GP Australia. Su polémico difusor resultó determinante en una carrera que dominó de principio a fin el inglés Button. Su compañero, Barrichello, se aprovechó del choque entre Vettel y Kubica, a falta de dos vueltas, para pasar del cuarto al segundo puesto. Un incidente que le costó al alemán diez puestos en la parrilla de Malasia por provocar la colisión y el abandono del polaco. Hamilton, a pesar de salir el 18º, completó el podio, eso sí, tras ser penalizado Trulli con 25 segundos por adelantar al británico con el coche de seguridad en pista. Pero unos días más tarde, los comisarios restituyeron a Trulli en el tercer puesto y descali-

ficaron a Hamilton por haber proporcionado información falsa sobre el adelantamiento del italiano al ser llamado por los comisarios. Alonso acabó quinto.

Este inicio del Mundial vaticina una temporada apasionante, cuyas novedades se irán incorporando a esta actualización de la Guía, como ahora se incluyen nuevos datos (información técnica de Brawn GP), la lista definitiva de números o fotografías oficiales. Además, al final del campeonato se podrá acceder a un resumen del mismo, con las fichas de los 17 grandes premios.

Fe de erratas: En las fichas de los pilotos españoles de GP2 debería aparecer que Roldán Rodríguez es piloto de Piquet GP y Javier Villa de Super Nova Racing.

GP Australia 29 de marzo - Albert Park

Clasificación final

| Pos. | Piloto | Escudería | Tiempo | PP |
|------|--------------------|------------|-------------|----|
| 1 | Jenson Button | Brawn GP | 1:34:15.784 | 1 |
| 2 | Rubens Barrichello | Brawn GP | a 0.807 | 2 |
| 3 | Jarno Trulli | Toyota* | a 1.604 | 19 |
| 4 | Timo Glock | Toyota | a 4.435 | 20 |
| 5 | Fernando Alonso | Renault | a 4.879 | 10 |
| 6 | Nico Rosberg | Williams | a 5.722 | 5 |
| 7 | Sebastian Buemi | Toro Rosso | a 6.004 | 13 |
| 8 | Sebastien Bourdais | Toro Rosso | a 6.298 | 17 |

PP: Puesto en parrilla *Los Toyota fueron 6º (Glock) y 8º (Trulli) en la clasificación, pero salieron desde el 'pit lane' al ser sancionados por usar un alerón trasero ilegal.

Pole Button (Brawn GP) 1:26.202 (221,465 km/h)

V. rápida Rosberg (Williams) 1:27.706 (217,668 km/h)

Participantes (clasificados) 20 (15)

Incidencias El coche de seguridad precedió a los monoplazas en meta. Vettel, sancionado con 10 puestos en la parrilla de Malasia por provocar la colisión con Kubica y causar el abandono del piloto polaco.



MSC

ajestuoso. ensacional. autivador.

¡Este verano, MSC Splendida eclipsará Barcelona!

Embárcate en un mar de emociones con su simulador de Formula 1, cine 4D, MSC Aurea SPA o su exclusiva zona VIP, MSC Yacht Club; con 99 suites y servicio de mayordomo 24 horas. MSC Splendida, una obra maestra sobre el mar.

¡Búscanos en tu agencia de viajes!

www.msccruceros.es



MSC

CRUCEROS

La flota más moderna del mundo.



Felipe Massa

Quiere ser el líder en Maranello

Ser campeón sin corona suele ser un triste consuelo. Massa aspira a dejar de serlo este año y además ser reconocido como el número 1.

Cuando Felipe Massa vio la numeración que la FIA había publicado para el Mundial de fórmula 1 no pudo reprimirse en comentar que "ha debido ser un error". Kimi Raikkonen era el 3 y él el 4, ya que parecía valorarse más el título del finlandés en 2007 que el segundo puesto del brasileño en el Mundial 2008. Massa se sentía campeón, aunque no había ganado. Un solo punto le separó del título e incluso pudo gozar de él durante los segundos que transcurrieron desde que cruzó la meta como primero en Brasil hasta que Lewis Hamilton sobrepasó a Timo Glock para ser quinto. En Ferrari lo tuvieron claro desde el principio e intercambiaron los números de Raikkonen y Massa. El brasileño portó el 3 desde los primeros entrenamientos de Bahréin. Un cambio ratificado por la FIA a cuatro días del inicio del Mundial.

A la hora de pasar revista a cómo fue la campaña de Massa es normal tratar de de-

terminar qué error le costó el punto que le dejó sin título pero, en realidad, con un solo punto de diferencia se puede deducir que su rendimiento fue igual al de Hamilton, siendo las ruedas de Timo Glock o la manguera de Singapur sólo simple anécdotas.

Massa lo sabe y lo dice, afirmando que "estoy y me siento más fuerte que nunca. La experiencia del año pasado y, sobre todo, recordar cómo evolucionó el campeonato hasta el final me van a ayudar mucho esta temporada".

Ilusionado con el nuevo Ferrari, Felipe llama a trabajar más que los demás en un año en que todas las escuderías han debido variar mucho sus planteamientos con los cambios de reglamentación. Se sabe capaz de ser campeón y promete y, a la vez, avisa: "Estaremos ahí"



Ferrari

Fórmula 1

Datos personales



Fecha y lugar de nacimiento
25-4-1981, Sao Paulo (Brasil)

Altura | 1,66 m | Peso | 59 kg

Debut F1 | Australia 02 (ret.), 3 de marzo

Mejor puesto Mundial | 2º 2008 (Ferrari)

Carreras | 105 | N°50 Brasil 05

• N°100 Bélgica 08 • Disputó las N°150 y 200 de Sauber (San Marino 02 y Bahréin 05)

Victorias | 11 | N°1 Turquía 06

• N°10 Bélgica 08

Pole | 15 | N°1 Turquía 06 • N°10 Malasia 08

Podios | 27 | N°1 Europa 06

• N°10 Mónaco 07 • N°20 Turquía 08

Vueltas rápidas | 11 | N°1 España 06

• N°10 Japón 08 • Logró la N°200 de Ferrari (Europa 07)

Primera línea | 24 | N°1 Bahréin 06

• N°10 España 07 • N°20 Alemania 08

CERO PUNTOS EN LAS DOS PRIMERAS CARRERAS

A Felipe Massa no sólo se le escapó el Mundial en Hungría (rotura del motor cuando era líder) o Singapur (recorrió parte del pit lane enganchado a la manguera de repostaje). El hecho de que no acabara las dos primeras carreras lastró al brasileño para el resto del Mundial. En Australia rompió el motor y en Malasia, tras irse en un bordillo, acabó en la grava.

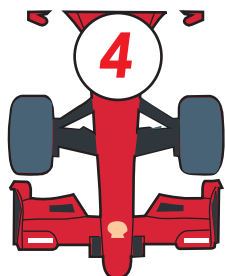


RV Racing Press

Trayectoria

| Clasificación | | | | | | | | | | | | | | Líder | Vueltas en carrera | Grandes premios | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|----|----|----|----|------|-------|-------|--------------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|
| Escudería | CM | Pts | GPI | GPF | V | Pod | Pts | PP | 1ª | VR | GP | Vtas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 Sauber Petronas | 13º | 4 | 16 | 8 | | | 3 | | | | | | 726 | 7º | c | a | | a | c | 9º | 5º | 6º | c | 9º | 7º | c | c | 6º | s | 8º | | | |
| 2004 Sauber Petronas | 12º | 12 | 18 | 14 | | | 5 | | | | 1 | 2 | 969 | 13º | 10º | | 12º | 4º | 8º | 12º | 9º | c | 9º | 13º | 9º | 17º | | 8º | 5º | 10º | | | |
| 2005 Sauber Petronas | 13º | 11 | 18 | 16 | | | 4 | | | | | | 1.019 | 8º | 10º | | 7º | 10º | 11º | 4º | a | ns | 14º | 19º | 10º | 14º | 9º | 10º | 10º | 9º | 10º | | |
| 2006 Ferrari | 3º | 80 | 18 | 16 | 2 | 7 | 13 | 3 | 7 | 2 | 4 | 154 | 1.066 | 2º | c | | 9º | | 1º | 5º | c | 4º | 2º | 3º | 3º | 5º | 7º | 9º | 2º | 5º | 9º | 4º | 1º |
| 2007 Ferrari | 4º | 94 | 17 | 15 | 3 | 10 | 14 | 6 | 7 | 6 | 9 | 300 | 1.002 | | 6º | | 1º | 2º | 2º | d | 3º | 1º | 3º | 2º | 2º | 5º | 13º | a | 6º | 5º | 3º | 1º | |
| 2008 Ferrari | 2º | 97 | 18 | 16 | 6 | 10 | 13 | 6 | 10 | 3 | 11 | 363 | 1.057 | 3º | a | | 1º | 1º | 1º | 5º | 2º | 2º | 1º | 1º | 13º | 17º | 6º | 7º | s | 3º | 13º | 1º | |
| TOTAL | | 298 | 105 | 85 | 11 | 27 | 52 | 15 | 24 | 11 | 25 | 819 | 5.839 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

CM: Mundial • GPI: GP Iniciados • GPF: GP Finalizados • V: Victorias • Pts: Carreras en puntos • PP: Pole • 1ª: 1ª Línea • VR: Vuelta rápida • a: avería • s: salida de pista • c: colisión • ns: no salió • d: descalificado



Kimi Raikkonen

De campeón a prescindible

Apenas hace dos temporadas que ganó el Mundial y ahora 'suena' como el hombre que dejará su puesto a Alonso. La F1 es cruel.

Kimi Raikkonen empezó 2008 como líder de Ferrari y con Massa como escudero y acabó haciendo de ayudante del brasileño para que éste optara al Mundial, mientras él era tachado de conformista. Al final, su nombre sonaba con más fuerza que el de *Felipao* para hacer sitio a Fernando Alonso en su hipotético salto a lomos del *cavallino* en 2010.

Pero haciendo honor, quizá irónicamente, a esa fama de indolente, Kimi parece invulnerable a los rumores. Su respuesta es que tiene contrato hasta 2010 con Ferrari. Por tanto, nada que temer y, además, "soy campeón del mundo. No creo que deba cambiar mi forma de pilotar".

Pero tras su arranque de orgullo, Kimi es consciente de que el año pasado las cosas

no le rodaron como era deseable y reconoce que "hubo momentos negativos. Yo los pagué más que otros y me quedé fuera de la lucha por el título muy pronto". Pero, eso sí, piensa que "eso es pasado. Este año habrá novedades y en Ferrari siempre nos hemos adaptado antes que los demás. Volveremos a ser competitivos". A Kimi, pues, le espera un año de reválida pero con el objetivo de proclamarse campeón del mundo, o al menos ser decisivo para lograr el Mundial de constructores o ayudar a Massa en el de pilotos. Listón alto, pero ya consiguió quitarse de encima el sambenito de *destrozacoche*, que parecía más difícil. Esto sólo es otro reto.



Ferrari

FORMULA 1

Datos personales



Fecha y lugar de nacimiento
17-10-1979, Espoo (Finlandia)

Altura | 1,75 m Peso | 63 kg

Debut F1 | Australia 01 (6º), 4 de marzo

Mejor puesto Mundial | 1º 07 (Ferrari)

Carreras | 138 N°50 Australia 04
• N°100 China 06 • Disputó la N°600 de McLaren (Europa 06)

Victorias | 17 N°1 Malasia 03
• N°10 Australia 07 • Logró la N°200 de Ferrari (China 07)

Podios | 56 N°1 Australia 02
• N°25 Hungría 05 • N°50 Bahrein 08
• Logró el N°600 de Ferrari (China 07)

Poles | 16 N°1 Europa 03 • N°10 Italia 06
• Logró la N°200 de Ferrari (Francia 08)

Vueltas rápidas | 35 N°1 Australia 02
• N°10 Reino Unido 05 • N°20 Australia 07
• N°30 Brasil 07

Primera línea | 31 N°1 Bélgica 02 • N°10 Mónaco 05 • N°20 Brasil 06 • N°30 Japón 08



Micro Lazzari

En Montmeló tuvo lugar la segunda y última victoria de Kimi Raikkonen en 2008, pero a partir de entonces empezó a perder los galones de líder de equipo.

Trayectoria

| Escudería | Clasificación | | | | | | | | | | Líder | Vueltas en carrera | Grandes premios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------|-----|-----|-----|----|-----|-----|----|-----|----|-------|--------------------|-----------------|----|----|----|----|-----|-----|----|----|-----|----|-----|----|----|----|----|----|----|-----|----|--|-----|----|
| | CM | Pts | GPI | GPF | V | Pod | Pts | PP | 1ºL | VR | GP | Vtas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2001 Sauber-Petronas | 10º | 9 | 16 | 10 | | | 4 | | | | | | 756 | a | 6º | 4º | | ns | s | 4º | | 8º | a | 10º | 7º | 5º | 7º | 7º | a | a | 10º | a | | | |
| 2002 McLaren-Mercedes | 6º | 24 | 17 | 7 | | 4 | 6 | | 1 | 1 | 1 | 21 | 792 | s | 3º | a | | a | 12º | 4º | | a | a | 3º | 2º | a | 4º | a | 3º | a | c | a | | | |
| 2003 McLaren-Mercedes | 2º | 91 | 16 | 13 | 1 | 10 | 13 | 2 | 4 | 3 | 11 | 138 | 851 | c | 3º | 2º | | | 2º | 6º | | c | 1º | a | 4º | 3º | 2º | 4º | 8º | 1º | 2º | 2º | | | |
| 2004 McLaren-Mercedes | 7º | 45 | 18 | 10 | 1 | 4 | 9 | 1 | 2 | 2 | 4 | 50 | 752 | a | a | | a | 1º | 2º | 5º | 3º | 11º | 6º | a | 7º | 2º | a | a | 6º | a | a | 8º | | | |
| 2005 McLaren-Mercedes | 2º | 112 | 18 | 16 | 7 | 12 | 14 | 5 | 8 | 10 | 12 | 375 | 1.021 | a | 8º | | 3º | 1º | 2º | 1º | 2º | 1º | ns | 11º | 2º | 3º | 1º | 4º | 1º | 9º | 1º | a | | 1º | |
| 2006 McLaren-Mercedes | 5º | 65 | 18 | 12 | | 6 | 12 | 3 | 5 | 3 | 6 | 54 | 840 | 3º | 2º | | 3º | | 5º | 3º | a | 5º | c | 4º | 5º | 3º | c | 2º | 5º | c | a | 5º | | s | |
| 2007 Ferrari | 1º | 110 | 17 | 15 | 6 | 12 | 15 | 3 | 5 | 6 | 10 | 212 | 982 | | 1º | | 3º | 1º | 1º | 5º | 1º | a | 4º | a | 1º | 1º | 2º | 3º | 3º | 3º | 8º | | | 2º | |
| 2008 Ferrari | 3º | 75 | 18 | 16 | 2 | 9 | 12 | 2 | 6 | 10 | 7 | 178 | 1.042 | 6º | 8º | | 2º | 18º | 3º | c | 3º | 1º | | a | 2º | 4º | 3º | 9º | 3º | 1º | 9º | | | 15º | 3º |
| TOTAL | | 531 | 138 | 99 | 17 | 57 | 85 | 16 | 31 | 35 | 51 | 1.028 | 7.036 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

CM: Mundial • GPI: GP Iniciados • GPF: GP Finalizados V: Victorias Pts: Carreras en puntos PP: Pole • 1ºL: 1ª Línea • VR: Vuelta rápida a: avería • s: salida de pista • c: colisión • ns: no salió • d: descalificado



Nombre: **Brawn GP Formula One Racing Team** → web: www.brawngp.com → email: media@brawngp.com
 Dirección: **Brawn GP Formula One Team**. Reynard Park, Brackley. NN13 7BD Northamptonshire (Inglaterra) REINO UNIDO
 Presupuesto: - → Patrocinadores: **Virgin, Bridgestone y Henri Lloyd.**

Resucitó dando miedo

Brawn compró la antigua Honda y alivia la crisis de la F1

El que fuera director de Ferrari en la era dorada de Michael Schumacher, se pone al nivel de los históricos Bruce McLaren, Colin Chapman o Frank Williams al ponerse al frente del equipo de la antigua escudería japonesa y, de paso, restaurar en parte la credibilidad de la fórmula 1.

Fernando M. Carreño y Héctor Menéndez

Desde que el 5 de diciembre de 2008 Honda anunció que la crisis económica le impulsaba a poner en venta su equipo y abandonar la fórmula 1, el invierno fue una sucesión de *podrías* sobre este espinoso asunto: Honda *podría*—cada semana— encontrar comprador o anunciar su vuelta. Que tal cosa sucediera era importante: la F1 basa buena parte de su imagen en el prestigio de formar parte de ella y en que las grandes marcas, sobre todo, rentabilizan sus enormes inversiones. Así, la salida de Honda era un mazazo que podía iniciar una reacción en cadena. De ahí el interés de todos por encontrarle comprador. Finalmente, la solución vino de la mano de los trabajadores, pues no es otra cosa que eso Ross Brawn, fichado a finales de 2007 por los japoneses tras ser el artífice de la era dorada de Ferrari y Michael Schumacher. Ha sido él quien ha empeñado su fortuna en comprar el equipo, poniéndose así a la altura de los grandes patrones privados: Colin Chapman, Frank Williams, Bruce McLaren o Jack Brabham. Pero con todo ya solucionado, ¿podrá Brawn GP *hacer algo* en este 2009 o será

una mera comparsa, dado el poco tiempo que ha tenido para desarrollarse? Pues en realidad este argumento es engañoso porque el personal ex Honda ha pasado un invierno difícil pero no inactivo, y así lo indica el que en ese plazo hayan conseguido los motores Mercedes. Y hay que hacer notar que Brawn dedicó 2008 casi exclusivamente a trabajar sobre el coche 2009. Barrichello y Button no parecen los pilotos más in-

Button y Barrichello lograron la continuidad como resarcimiento por los malos momentos vividos

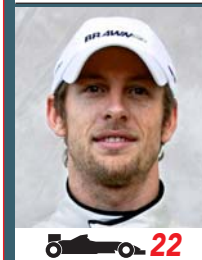
dicados para una apuesta de futuro pero aportan experiencia y, según Brawn, es un acto de resarcimiento a quienes padecieron los malos momentos.

Pilotos y escudería merecen, al menos, un voto de confianza y más aún tras el extraordinario debut en los últimos ensayos de Montmeló, donde ambos pilotos marcaron los mejores tiempos en el tercer y cuarto día de pruebas.

Pilotos oficiales

JENSON BUTTON

RUBENS BARRICHELLO



22

23

| | | |
|-----|----------------------|-----|
| 29 | Edad | 36 |
| 10ª | Temporadas F1 | 17ª |
| 7ª | T. Brawn GP/Honda | 4ª |
| 3º | Mejor puesto Mundial | 2º |
| 1 | Victorias | 9 |
| 3 | Poles | 13 |

Última década

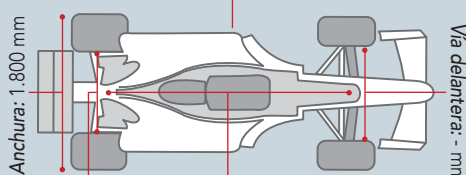
| Año | Escudería | GP | V | Pole | VR | Pod | 1ª L | Ptos | Pos | Pilotos (puesto en el Mundial) |
|------|--------------|----|---|------|----|-----|------|------|-----|--|
| 1999 | BAR-Supertec | 32 | - | - | - | - | - | - | - | Villeneuve, Zonta y Salo |
| 2000 | BAR-Honda | 34 | - | - | - | - | - | 20 | 5º | Villeneuve (7º) y Zonta (14º) |
| 2001 | BAR-Honda | 34 | - | - | - | 2 | - | 17 | 6º | Villeneuve (7º) y Panis (14º) |
| 2002 | BAR-Honda | 34 | - | - | - | - | - | 7 | 8º | Villeneuve (12º) y Panis (14º) |
| 2003 | BAR-Honda | 32 | - | - | - | - | - | 26 | 5º | Button (9º), Villeneuve (16º) y Sato (18º) |
| 2004 | BAR-Honda | 36 | - | 1 | - | 11 | 4 | 119 | 2º | Button (3º) y Sato (8º) |
| 2005 | BAR-Honda | 35 | - | 1 | - | 2 | 4 | 38 | 6º | Button (9º), Sato (23º) y Davidson (25º) |
| 2006 | Honda | 36 | 1 | 1 | - | 3 | 3 | 86 | 4º | Button (6º) y Barrichello (7º) |
| 2007 | Honda | 34 | - | - | - | - | - | 6 | 8º | Button (15º) y Barrichello (20º) |
| 2008 | Honda | 36 | - | - | - | 1 | - | 14 | 9º | Barrichello (14º) y Button (18º) |



RV Racing Press

Ficha técnica del BGP 001

Longitud: 4.700 mm • Altura: 950 mm • Peso: 605 kg



Motor Mercedes Benz

Cilindrada 8V • 2.400 cc

Chasis

De fibra de carbono y composite, con estructura de nido de abeja.

Suspensión

Sistema de torsión/amortiguación por un punto de reacción y basculante.

Amortiguadores Sachs

Transmisión

Semiautomática de 7 marchas y retroceso.

Electrónica ECU Standard



Ruedas BBS

Frenos Brembo

Lubricante Mobil 1

Combustible Mobil High Performance Unleaded



BRAWN DIO EN EL BLANCO La heredera de Honda se estrena en la fórmula 1 con un monoplaza que llama su atención por el color blanco de su carrocería.

Datos históricos

Temporadas 9 | 1964-1968 / 2006-2009 **Carreras** 205 | J. Button (102), J. Villeneuve (81) y R. Barrichello (53) **Debut** 2-8-64 (GP Alemania) | J. Villeneuve y Zonta (ret.)

| Concepto | Veces | Más | Primera | Última |
|--------------------------|---------|-------------------------------|--|--|
| Victorias | 3 | Ginther, Surtees y Button (1) | Richie Ginther (México 65, 24-octubre) | Jenson Button (Hungría 06, 6-agosto) |
| Podios (carreras) | 24 (24) | Jenson Button (15) | Richie Ginther (1º México 65, 24-octubre) | Rubens Barrichello (Gran Bretaña 08, 6-julio) |
| Poles | 4 | Jenson Button (3) | John Surtees (Italia 68, 8-septiembre) | Jenson Button (Australia 06, 2-abril) |
| Primera línea | 14 | Jenson Button (10) | Richie Ginther (Gran Bretaña 65, 10-julio) | Jenson Button (San Marino 06, 23-abril) |
| Vueltas rápidas | 2 | Ginther y Surtees (1) | Richie Ginther (México 66, 23-octubre) | John Surtees (Bélgica 68, 9-junio) |
| Puntos | 381 | Jenson Button (204) | Richie Ginther (6º Bélgica 65, 13-junio) | Rubens Barrichello (3º Gran Bretaña 08, 6-julio) |

Staff

Jefe de equipo

ROSS BRAWN, 54 años.

Empezó en March, en 1976, y pasó por Arrows, Williams, Jaguar, Benetton y Ferrari. Accedió a la dirección técnica de Honda a finales de 2007 y el pasado 6 de marzo se hizo con sus derechos en la F1.



Jefe ejecutivo Nick Fry

Dtor. técnico Jorg Zander

Dtor. operaciones Gary Savage

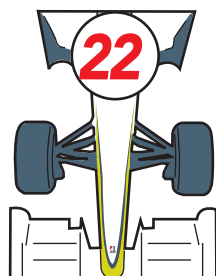
Jefe de aerodinámica Loic Bigois

Ingeniero jefe Steve Clark

Dtor. deportivo Ron Meadows

Jefe mecánicos Matthew Deane

Jefa de prensa Tracy Novak



Jenson Button

Oportunidad para salir de la nada

El rescate del equipo le concede la revancha que anda buscando después de dos últimas temporadas completamente desastrosas.

No debe resultar fácil encontrar una nueva ilusión por competir cuando se ha sido la gran esperanza británica, uno de los jóvenes más prometedores de la fórmula 1 y hasta el considerado como piloto más sexy del campeonato, y al final te has convertido en un competidor del montón, muy por debajo de lo que se esperaba de ti y cuya escudería ha desaparecido por falta de dinero y resultados. Pues bien, Jenson Button, que ha protagonizado esa trayectoria llena de vaivenes, ha visto el cielo abierto con la resurrección de su equipo en forma de Brawn GP.

El piloto nacido en From mostró su disposición durante la pretemporada a bajarse el sueldo, y efectivamente sus 15 millones anuales se han reducido a 7,5, todo con tal de no quedarse fuera de la F1, una cir-

constancia que, dado el prestigio que ha perdido en los últimos años y la constante emersión de jóvenes promesas, le podía haber supuesto despedirse del Gran Circo para siempre.

La temporada pasada fue un infierno para el inglés, incluso peor que el ya calamitoso 2007. Sólo puntuó en el GP España, siendo sexto, apenas pudo superar en la clasificación del Mundial a los testimoniales Force India y casi ni se enteró de que existía la Q1. Este año, a pesar de estrenar motores y de tener escasísimas fechas para probar el monoplaza, dio la gran sorpresa en las pruebas de Barcelona al marcar unos tiempos estratosféricos, sacando más de un segundo a Massa. Quizás esté ante una oportunidad que no imaginaba.



Datos personales



Fecha y lugar de nacimiento
19-1-1980, From, Inglaterra (R. Unido)

Altura | 1,83 m Peso | 68,5 kg

Debut F1 | Australia 00 (ret.), 12 de marzo

Mejor puesto Mundial | 6° 06 (Honda)

Carreras **153** N°50 Estados Unidos 02

- **Nº100** China 04 • **Nº150** Singapur 08
- Disputó la **Nº150** con Honda (Italia 06) y la **Nº250** con Benneton (Mónaco 01)

Victorias **1** N°1 Hungría 06

Podios **15** N°1 Malasia 04 • N°10 Japón 04

Poles **3** N°1 San Marino 04

Primera línea **10** N°10 San Marino 06

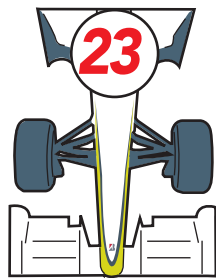
→ Cinco títulos británicos de karts (uno de ellos ganando las 34 carreras del certamen) avalan la trayectoria inicial de quien fuera luego campeón de la fórmula Ford británica en 1998 y tercero y *rookie* del año en su debut en F3 en 1999.

NO FUE CAPAZ DE OCUPAR EL 'TRONO' BRITÁNICO

En un país con la tradición automovilística del Reino Unido, Jenson Button pudo ser la referencia que siguiera los pasos de Jackie Stewart, Graham Hill o Nigel Mansell. Pero la decadente trayectoria del inglés le ha llevado a ser un capítulo casi intrascendente y de transición entre la meritoria carrera del escocés Coulthard y la imparable progresión del ya campeón del mundo Lewis Hamilton.

[illegible]

CM: Mundial • **GPI:** GP Iniciados • **GPF:** GP Finalizados **V** Victorias **Pts** Carreras en puntos **PP:** Pole • **1ªL:** 1ª Línea • **VR:** Vuelta rápida **a:** avería • **s:** salida de pista • **c:** colisión • **ns:** no salió • **d:** descalificado



Rubens Barrichello

Brawn ha sido justo con él

Una trayectoria como la del veteranísimo piloto brasileño merecía que el equipo no le dejara en la estacada tras una dura espera.

Después de convertirse en el piloto que más grandes premios (267) ha disputado en la historia, Rubens Barrichello no podía despedirse de una forma tan triste como lo hubiera sido la desaparición de su equipo. A pesar de los rumores que le han situado fuera del mismo, sustituido por jóvenes promesas como Bruno Senna, el propio Ross Brawn le confirmó afirmando que "hubiera sido una vergüenza, después de todo lo que hemos trabajado juntos, no haber contado con Jenson y Rubens".

El brasileño, que logró en 2008 un valiosísimo podio en el GP Gran Bretaña (acabó tercero), afrontará esta prórroga de su impresionante carrera (va ya por su decimoséptima temporada en la elite) con la ilusión de hacer crecer a un equipo que acometerá el campeonato con la fuerza de quien ha salido del abismo. Como su compañero, protagonizó un debut en los test de Montmeló tan estelar como inesperado.



RV Racing Press

FORMULA 1



RV Racing Press

El 11 de mayo de 2008, en Turquía, Barrichello batió el récord de carreras disputadas, que tenía Riccardo Patrese con 256. Su coche fue decorado ese día para conmemorarlo.

Datos personales



Fecha y lugar de nacimiento
Sao Paulo (Brasil), 23-5-1972

Altura | 1,72 m | Peso | 71 kg

Debut F1 | Sudáfrica 93 (ret.), 14 marzo

Carreras | 267 | N°50 Brasil 96

• N°100, Mónaco 99 • N°150 San Marino 02

• N°200 España 05 • N°250 Australia 08

• Disputó la N°50 de Honda (Italia 06), las N°650 y 700 de Ferrari (Bélgica 01 y 04)

Victorias | 9 | N°1 Alemania 00

Podios | 62 | N°1 Pacífico 94 • N°50 EUA 04

Poles | 13 | N°1 Bélgica 94 • N°10 EUA 04

Vueltas rápidas | 15 | N°1 Australia 00

• N°10 España 03

Primera línea | 30 | N°1 Bélgica 04 • N°10

San Marino 02 • N°25 Estados Unidos 04

Trayectoria

| | Escudería | CM | PTS | GPI | GPF | Clasificación | | | | Lider | | Vueltas en carrera | Grandes premios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----------------|-----|-----|-----|-----|---------------|-----|-----|----|-------|----|--------------------|-----------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | | | | | V | Pod | PTS | PP | 1ºL | VR | | GP | VTA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1993 | Jordan Hart | 17º | 2 | 16 | 8 | | | 1 | | | | | 650 | a | | 11º | | | a | a | a | | 12º | 10º | 7º | 10º | c | c | 5º | | | 9º | 13º | s | | a |
| 1994 | Jordan Hart | 6º | 19 | 15 | 8 | | 1 | 6 | 1 | 1 | | 1 | 3 | 695 | c | | 4º | | s | 4º | 7º | | s | 12º | c | 4º | c | 4º | a | | a | 3º | 4º | ns | | |
| 1995 | Jordan Peugeot | 11º | 11 | 17 | 8 | | 1 | 4 | | | | 1 | 1 | 823 | a | a | s | | 6º | a | 2º | | 7º | 4º | 6º | 11º | 7º | a | a | | a | a | 11º | a | | |
| 1996 | Jordan Peugeot | 8º | 14 | 16 | 9 | | | 7 | | 1 | | | | 784 | 6º | 4º | a | | a | s | a | | a | 5º | 9º | 4º | 6º | 5º | 9º | | s | | s | 5º | | |
| 1997 | Stewart Ford | 13º | 6 | 17 | 3 | | 1 | 1 | | | | | | 591 | a | a | a | 14º | | a | a | a | | a | a | a | a | 13º | a | a | 2º | | a | | | |
| 1998 | Stewart Ford | 12º | 4 | 15 | 6 | | | 2 | | | | | | 609 | a | 10º | a | a | ns | a | 5º | | 5º | | | 10º | a | a | 10º | a | 11º | a | | s | | |
| 1999 | Stewart Ford | 7º | 21 | 16 | 11 | | 3 | 7 | 1 | 1 | | 2 | 67 | 850 | a | 5º | a | 10º | a | a | | d | 3º | 3º | 8º | 5º | 4º | 8º | | 5º | 9º | 3º | | | | |
| 2000 | Ferrari | 4º | 62 | 17 | 13 | 1 | 9 | 13 | 1 | 2 | 3 | 7 | 58 | 939 | | | 2º | 3º | | a | a | 2º | | 3º | 2º | 4º | 3º | a | 4º | c | 4º | | 3º | 2º | 4º | |
| 2001 | Ferrari | 3º | 56 | 17 | 14 | | 10 | 13 | | | 3 | | 5 | 81 | 928 | 2º | 3º | 3º | | 5º | c | s | | a | 15º | 5º | 3º | 3º | 2º | 2º | 5º | 2º | 2º | 3º | | |
| 2002 | Ferrari | 2º | 77 | 15 | 12 | | 10 | 11 | 3 | 8 | 5 | 11 | 307 | 822 | 4º | | a | 2º | | 2º | a | 3º | | ns | | | ns | 2º | | | 2º | m | 7º | | 2º | |
| 2003 | Ferrari | 4º | 65 | 16 | 11 | 2 | 8 | 11 | 3 | 6 | 3 | 7 | 80 | 767 | c | | s | 3º | | | a | 5º | | 3º | c | 3º | 7º | | a | 3º | | | 2º | 8º | 3º | |
| 2004 | Ferrari | 2º | 114 | 18 | 17 | 2 | 14 | 16 | 4 | 8 | 4 | 8 | 102 | 1.107 | 12º | | 2º | | 2º | 3º | 2º | 2º | | 2º | 2º | 2º | 3º | 3º | 2º | | c | 4º | 3º | | 6º | |
| 2005 | Ferrari | 8º | 38 | 19 | 17 | | 4 | 8 | | | | 2 | 23 | 1.122 | 10º | | 2º | | 9º | 5º | 6º | 3º | 12º | 9º | 2º | 3º | 9º | 7º | 10º | 12º | 11º | m | 8º | | a | 10º |
| 2006 | Honda | 7º | 30 | 18 | 15 | | | 10 | | | | | | 972 | a | | 7º | 15º | | 7º | a | 6º | 7º | 6º | 5º | a | 10º | 4º | 6º | 12º | | 10º | 4º | | 10º | 8º |
| 2007 | Honda | 20º | 0 | 17 | 15 | | | | | | | | | 778 | | | 11º | | 13º | 13º | a | 12º | 15º | 10º | c | 11º | 11º | 9º | 18º | 10º | 10º | | 11º | 10º | | 17º |
| 2008 | Honda | 14º | 11 | 18 | 14 | | 1 | 3 | | | | 1 | 7 | 1.157 | c | | d | 6º | 11º | a | 15º | 7º | 11º | c | | 16º | 14º | 3º | 16º | 17º | 13º | | 13º | | a | 14º |
| TOTAL | | | 530 | 267 | 181 | | 62 | 113 | 13 | 30 | 15 | 45 | 729 | 13.594 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |