

ANALISIS DE INICIO DE TEMPORADA F1 – 2010

PREPARE SU CORAZÓN

Por: Dieter Müller

A escasas horas del comienzo de la 61ª temporada de la Formula 1 Internacional, se impone un análisis detallado en cada uno de los seguidores desde siempre de este "deporte" tan particular, al que de hecho es hasta difícil llamar de automovilismo.

Las noticias llegan día a día, el caudal de información nos apabulla, nos encandila, agobia, y por momentos no nos deja ver el bosque en su totalidad; intentaré entonces, en la medida de lo posible, ser imparcial, y medir a todos con la misma vara, obviando las noticias o rumores de los meses de "sequía".

Lo haré a la antigua, analizando equipos y pilotos, individualmente.

Como la que ya pasó no será una temporada normal, las dirigencias se han encargado de que de aquí en adelante todas sean anormales para el público en general añadiendo y modificando cosas que según ellos pueden atraer a un público que vio justamente en las últimas temporadas sin cambios (2007 y 2008) los finales mas cerrados de campeonato, los duelos mas encarnizados, en suma, el mayor espectáculo.

No creo que puedan con la ciencia, y como la F-1 es ciencia, no podrán evitar que cada día más cueste un sobrepaso; pero eso quizás sirva para que sepamos quienes son los grandes (Alonso, Schumacher, Hakkinen) y quienes el resto, que, sin desmerecer, están un escalón por debajo.

MCLAREN



No debería ser el primero, pero por orden de numeración lo es, a Button le gustó la idea de un buen salario y un equipo Inglés, entonces está a la cabeza en esta lista. McLaren es luego de Ferrari el equipo que mas logros ha obtenido en la historia de la F-1, y suele gratificarnos con estas buenas noticias, dos campeones en un mismo equipo, motores confiables, nada debería fallar en la factoría de Woking, lamentablemente en estos dos últimos años esa regla se ha roto, y han perdido credibilidad, y con ello, confianza en si mismos, es, quizás, su único talón de Aquiles. La escudería sigue, si le creemos a Mercedes, con un motorazo, no solo de bajo consumo (indispensable en esta nueva etapa sin repostajes) sino fundamentalmente confiable. La aerodinámica siempre ha sido neutra, los McLaren no sufren de subvirancia ni sobrevirancia, a pesar de sus pilotos el equipo sabe adaptarse a cada estilo de manejo y tiene una capacidad de reacción sorprendente, suelen haber problemas entre los equipos técnicos de cada auto debido a la rivalidad entre los pilotos en pista, esto hasta ahora funcionó, no hay razón, entonces, para dudar que McLaren será protagonista de las primeras filas en la parrilla y estará siempre en los puntos "gordos".

Pros: Constancia, desarrollo, capacidad de reacción, pilotos muy motivados.

Contras: Dudas en el relacionamiento de su plantel. Motores que ya no son "oficiales" aunque se diga lo contrario.



(1) Jenson BUTTON

Bahrein será la segunda carrera en la que Button participe como campeón, hace unos meses, en la última del 2009, nos sorprendió gratamente al reaccionar de manera imprevista con mucha vehemencia, supongo que tal vez, al quitarse el peso de sumar y sumar y sentirse libre para manejar y solo eso, Button se parece más al del inicio de su carrera que al conservador que vimos durante la segunda parte del 2009. Es, indudablemente, un británico poco británico, abierto, explosivo, y siempre autocrítico, tal vez demasiado. Su desempeño en un equipo que gira en torno a su dirigencia y que tiene obvias preferencias por un producto que creó (Hamilton) puede traerle problemas, ya que sus estados de ánimo influyen directamente en su rendimiento; si logra dejar de lado lo mediático y lo humano, será un año en el que defienda, en la pista y con uñas y dientes, su bien merecido cetro.



(2) Lewis HAMILTON

El primer bebé de probeta, y salió perfecto, como se esperaba; no hay humildad ni autocrítica en él, y eso le juega a favor, porque jamás se cuestiona su actuación. En un equipo como McLaren eso debe ser suficiente para acoplarse a la perfección, pero además de lo aprendido o enseñado Hamilton es rápido, muy rápido; que no piensa mucho, es cierto, pero tal vez sea una ventaja, o gana, o pierde, y hasta ahora, por lo visto, y mientras McLaren siga siendo el equipo 'top' que es, Lewis Hamilton será siempre uno de los dos o tres candidatos firmes para hacerse con la corona de campeón. Hamilton es el único piloto en la parilla que vive y respira solamente Formula 1.

MERCEDES



O Brawn; sin ventajas reglamentarias de entrada, pero con el plus Schumy. El "Plus Schumy" no es solo Schumacher, es la atmósfera que Brawn necesitaba para que además de tener un equipo ganador, el equipo trabaje como lo que es, el campeón mundial. Estarán en la pelea desde el mismo comienzo, este año no les faltará dinero, Mercedes (la terminal) les dará todo con la única condición de ganar, pero lo aclararon, solo por este año. De lado dejó su historia, que por falta de contemporaneidad no es comparable a la actualidad; al igual que McLaren, todo indica que será protagonista de podios y victorias, incluso de la lucha por el campeonato.

Pros: Tener a Schumacher, el apoyo oficial de Mercedes, un equipo armado y unido como pocos.

Contras: No tener la ventaja reglamentaria del año pasado, cierta disputa por el poder entre Brawn y Mercedes, cambios en el auto aún por llegar.



(3) Michael SCHUMACHER

Agregar mas palabras a la campaña de este ciudadano sería un atrevimiento, y me atreveré. Es la mejor noticia del año, el regreso del Kaiser, más incluso que la llegada de Alonso a Ferrari; recordemos además que no solo es su regreso a la F-1, sino a Mercedes Benz, equipo en el que se formó en coches de turismo bajo la dirección de Peter Sauber teniendo como compañeros a Karl Wendlinger y Heinz Harald Frentzen y como "maestros" a Mauro Baldi y Jochen Mass. El proyecto de Mercedes no se concretó, y por eso Schumacher es quien es; mientras los Sauber Mercedes negros, que supuestamente iban a ser solo Mercedes en 1995 debutaban con Wendlinger en 1993, Schumy ya estaba en Benetton. Otro "ciudadano" ilustre apellidado Senna le quitó el nombre porque llegó antes: "Magic"; Schumacher es hoy el único piloto que saca conejos de la galera, y como este año tiene dos cascos, esperamos que la magia sea doble. La estadística dice que es el mejor en todo, si el auto lo acompaña será campeón, si no, nos dará igualmente un espectáculo memorable.



(4) Nico ROSBERG

"El año del destete" sería el título de su película; por fin se va de abajo del ala protectora de Williams-Head, y comienzan las dudas, está demostrado que Nico es rápido, pero le queda por demostrar todo lo demás. Tiene una enorme ventaja a su favor, que generalmente no lo es, pero sí en su caso, es compañero de Schumacher, por lo tanto puede perder pues lo hace contra el mejor, y si le gana será considerado un talento, aunque no se tenga en cuenta una posible pérdida de capacidades de parte de Schumacher (personalmente y viendo como se desempeñan pilotos veteranos en otras categorías diría que Schumacher aún es joven). Nico será protagonista como siempre de los viernes, falta ver si por fin concreta su tan esperada confiabilidad, recordemos que a Button le costó 10 años.

RED BULL



La gran incógnita del grupo de los 4 que según toda la prensa y los propios pilotos estarán peleando el campeonato. Si su campaña incluso es inferior a las últimas 10 carreras del 2009 deberían ser decretados campeones ya, pero hay muchas dudas, será éste diseño otra obra maestra de Newey o pasará desapercibido?, está Red Bull (la compañía) con el ánimo suficiente para otra temporada en la cima o será de transición?. Ya en el 2008 quedó demostrado que un motor Ferrari los podía vencer con un diseño un año mas antiguo, será que el motor Renault está a la altura este año?

Pros: Excelente relacionamiento entre sus pilotos, el mejor ingeniero aerodinámico de la actualidad, alto poder de innovación ante cualquier imponderable, viene de un año excelente, muy motivados.

Contras: El motor Renault ha demostrado no ser del todo confiable, cierta fragilidad en materiales (fundamentalmente brazos de suspensiones) manifestada desde hace 2 años, pilotos aún en aprendizaje.



(5) Sebastian VETTEL

Se dijo casi desde el principio que es el nuevo Schumacher, éste año va a competir contra él, sería bueno verlos en igualdad de condiciones, son amigos y cuando han compartido algún evento han rendido igual, ello habla del talento de Vettel. Sebastian no tiene la constancia que se requiere para estar siempre en los puntos, a el le sirve ganar o perder, sin términos medios, su gran relación, hasta diría de mimetismo con el equipo y hasta con Webber le dan la tranquilidad de poder equivocarse en pista... o hacer labores espectaculares. Dependerá de su auto, de los demás y de su madurez, pero todos, incluso quienes no lo apoyan, ven en él al futuro campeón 2010; quizás como excusa para quitarse presiones?



(6) Mark WEBBER

Surgió como un niño bonito o "Superman" (por su parecido a Christopher Reeve) en la F-1, sumó un punto con el modesto Minardi en su primer carrera, y en casa, era el sucesor de Alan Jones... y nada más. Rápido y errático, eso caracterizó la carrera de Webber, de quien siempre se dijo que era león de clasificación y cordero de carreras, hasta el año pasado. En el 2009 surge otro Webber, prolijo, pensante, e igualmente rápido. Casualidad, azar, un buen coche?, no se sabe, quizás Webber solo sea un buen piloto con la motivación de tener un gran auto a su alrededor; quizás realmente hay cambiado.

FERRARI



El mejor equipo de la historia, entonces, poco queda por agregar, quizás estén recuperándose de haber perdido al staff "Schumacher", lo mismo sucedió con Fangio, Ickx, Lauda o Scheckter; a pesar de que muchos piensen que el título de Raikkonen en 2007 solo fue obra de la casualidad, Ferrari ha demostrado en su peor momento, que está para ganar, y eso hizo en el 2009; con la desventaja de correr, en los hechos, con un solo auto y un piloto desmotivado. El modelo 2010 ha sido el mas pensado y trabajado de la grilla, parece que nació bien, y, como plus, Ferrari tiene a un renovado Massa y al siempre vigente Alonso, sin dudas la mejor dupla en calidad entre todos los equipos. Será muy difícil ver a Ferrari en el tercer escalón del podio; aunque estén entre los cuatro candidatos naturales, parecen estar primeros, dependerá del progreso de los demás y de la nueva dirigencia, pero nada hace pensar que hasta la última carrera Ferrari no esté disputando los dos títulos.

Pros: El equipo parece listo a despegar por fin luego del alejamiento de Schumacher y su staff, la mejor dupla de pilotos, un auto que nació bien.

Contras: La clásica presión psicológica a la que son sometidos cada uno de sus integrantes, posibles dificultades entre el relacionamiento de sus pilotos, dirigencia aún sin rumbo definido, reacción demasiado lenta frente a los cambios.



(7) Felipe MASSA

Felipinho es un campeón a falta de una curva, lo recuerdan?, tiene el talento, tiene el auto, tiene velocidad y estaba en el pico de su aprendizaje de como administrar un F-1 hasta el final de un GP cuando ocurrió su accidente; resta entonces saber solamente eso, si está en las mismas condiciones para seguir esa curva ascendente y medirse palmo a palmo con Alonso. Si tal como él se encarga de decir, nació de nuevo y es un mejor piloto entonces cuidado, que a pesar de su condición de eterno segundo piloto puede dar una gratísima sorpresa, porque además, se lo merece como ninguno.



(8) Fernando ALONSO

Poco que hablar sobre este señor, poco y nada, ya ha demostrado que como piloto es indiscutiblemente de los mejores de la historia del automovilismo todo, podría decir lo que dicen todos, que se pelea con sus compañeros, que no tolera perder ni afuera de la pista, que posiblemente se haya divorciado de Raquel del Rosario, pero seguirá siendo el mismo sobre la pista, magistral. Si a ello le sumamos que está en "el mejor auto que he conducido jamás" la formula es evidentemente ganadora desde el vamos, desde Senna con Williams no llega una conjunción tan esperada, y un candidato mas firme.

WILLIAMS



Me da un escalofrío, es el único equipo de los realmente grandes que vi nacer; recuerdo la procesión de Sir Frank por Medio Oriente buscando patrocinio en un mercado en ese momento totalmente desconocido, con decir que incluso consiguió el apoyo de la compañía constructora de Baroom Bin Laden (papá de Osama), encargados de la restauración de la Meca. Será su tercera etapa con Cosworth, y a su vez, al parecer el mejor representante de entre los usuarios de estos motores, que serán mayoría. Con un piloto con experimentado y otro que es puro entusiasmo, parece que al fin Williams volverá a estar adelante; quizás ganando; será difícil, deberá esperar por el bajo rendimiento de los 4 'top', pero todo parece indicar que la etapa con Toyota fue un mal sueño, y que el siempre confiable Cosworth insuflará de ánimo al equipo; por otra parte, Williams siempre se caracterizó por hacer autos clásicos, standards, y en un año de tantos cambios, una dosis de "normalidad" puede llevarlos mas allá de lo esperado.

Pros: No tiene nada que perder, coche confiable motor igual, pilotos sin presión, buen entorno luego de años agitados, continuismo en la dirigencia e ingeniería.	Contras: Las clásicas dudas de un motor debutante aunque sea Cosworth, exceso de clasicismo en el diseño, poco presupuesto, dudas con respecto a Hulkenberg.
---	--



(9) Rubens BARRICHELLO

Rubinho es ya nuestro primo, hace tanto que lo conocemos que parece haber nacido con la F-1, más que el eterno Patrese, quizás por su lenguaje y extroversión. Entonces, no hay mucho que decir del primo; sabemos que se equivoca, que es peligrosamente influenciado, que es capaz de ganar con un auto del fondo de la grilla o perder con el mejor Mach 5; pero nada importa, porque es nuestro primo. Dice estar mas preparado tanto mental como físicamente que nunca, pero a pesar de que don Enzo dijese que un hijo le quita un segundo por vuelta a un piloto, Dudú pareció dárselo a Rubens, que sorprendió el año pasado haciendo ganar a Brawn en los momentos menos esperados. Lauda dijo que Schumacher vuelve porque vio de lo que fue capaz su "segundo piloto". Barrichello no va a salir campeón, pero puede batir a un jovencito como Hulkenberg, lo que sería todo un logro, como siempre y por culpa de la prensa, solo personal.



(10) Nico HULKENBERG

Otra nueva promesa alemana, desde el despegue de Schumacher, no dejan de aparecer, creo que el primero fue Heidfeld, justamente hoy probador de Schumacher, pocos han decepcionado, si decepción es ganar poco, como Heidfeld o Ralf. Nada indica que Nico vaya a decepcionar, por lo tanto ganará mucho, quizás no este año, quizás no en Williams, pero si sabe sacar lo mejor de su entorno, como Barrichello, y el equipo, puede, al término de su contrato, aspirar a ganar, además de carreras, dinero. A pesar de haber heredado el campeonato de la GP2 de parte de Grosjean, debe recordarse que el suizo no funcionó por tratarse de un caso por demás atípico, pleno 'Crashgate' y más preocupaciones externas en Renault que trabajo en pista.

RENAULT



Habré escrito bien?, no será ahora Lada? o tal vez el nombre de cualquier multinacional?, porque de Renault tiene solo los colores. Éste quizás sea el gran cambio en el equipo que representa a los galos, no tener identidad, por otra parte, a veces el no tener presiones aumenta algunos rendimientos; sin Alonso, nadie habla de Renault, sin Briatore, nadie habla de Renault; todos esperan que el protagonismo del equipo llegue hasta el mas bajo desde su incursión como marca en 1977, o sea, cualquier cosa buena que hagan será una hazaña para quienes los ignoran; y tienen, además de un excelente equipo técnico, al piloto que mas ha impresionado en los últimos años, si demuestran que pueden contra las adversidades, esta vez sin ningún subsidio estatal, Renault puede ser una gratisima sorpresa.

Pros: Tranquilidad, un diseño mas "fluido" comparado con años anteriores, mayor compromiso del plantel con un proyecto casi estéril y propio, uno de los mejores pilotos de la actualidad.	Contras: La inestabilidad de los patrocinantes, poca confiabilidad del motor, muchas dudas con respecto al segundo asiento y el compromiso de brindarle lo mejor en detrimento del esmirriado Kubica.
--	---



(11) Robert KUBICA

Un piloto milagro es ya de por si una mezcla de palabras curiosa, para el Vaticano lo fue, gracias a Dios; pero mucho antes, y previo a su primer triunfo, ya el polaco no dejó de impresionar a propios y extraños desde el mismo momento en que se subió a un F-1; su temporada mas débil fue la del 2009, cuando tuvo que adaptarse a un auto diseñado para el pigmeo Heidfeld. Dependerá del equipo y de la atención que pocas veces le han dado su rendimiento en pista, ya que nadie duda que su manejo es impecable. Eran escasos los asientos en la F-1 y este polaco no tuvo mas alternativa que firmar para un equipo que luego sería vendido a gente que poco tiene que ver con el automovilismo; será una pena verlo de mitad de grilla hacia atrás, ojala la categoría no se olvide de la joya que anda vestida de amarillo y negro.



(12) Vitaly PETROV

Llega con millones bajo el brazo, y en estos casos es común decir que compró el asiento, que no es buen piloto, o que su papá le compra todos los meses una bicicleta 'Mountain Bike'. Y es cierto. Petrov nunca se destacó en la GP2, no es veloz, no es constante, comete muchos errores, pero es "de Rusia, lo mejor", se ha vendido bien al punto de convencer al propio Putin de hacer alarde de su piloto, del piloto que representará por vez primera a su país en la máxima; como nacionalismo, muy bonito, como inyección de dinero para un equipo al borde del colapso, perfecto, pero al momento de competir... bueno, con ese dinero, poco importa; o quizás nos sorprenda (lo dudo muchísimo) con un despegue inesperado tal como a la inversa desilusionaron Piquet o Frentzen teniendo excelentes antecedentes, por el bien de Kubica, deseo esto último.

FORCE INDIA



Desde el año pasado es un equipo afiatado, seguro, aún más desde su primer 'Pole' y un segundo puesto. Al igual que Toro Rosso deberá aprovechar la ausencia de otros equipos de punta para acercarse a ésta, y ganas, dinero y talento no faltan. En este mundo occidental, que es dinero, los orientales dan la lección y posiblemente sea el equipo que administra mejor sus ingresos, además de conseguirlos con sorprendente facilidad. Su gran mérito ha sido el trabajo hormiga, basta ver la cantidad de patrocinios pequeños que tiene, a la usanza de los '70. Si sumamos esto a pilotos buenos pero de bajo presupuesto y a una manera austera de hacer las cosas, el resultado es el antedicho, dinero no falta. Y que dinero no falte hoy en día es garantía de éxito, más que talento o grandes invenciones; la herencia de Jordan, Midland y Spyker ya no existe, tienen identidad propia y representan a un país. Su forma de trabajar es distinta, menos técnica, casi latina, pero ordenada. En suma, se lo han tomado en serio. Y pueden hacer podio con regularidad.

Pros: Motor económico, eficiencia, experiencia, diseños independientes, rápida reacción ante los cambios, pocos preconceptos, adaptabilidad.	Contras: Es un equipo chico, no tiene hambre de triunfo, conformismo, poco compromiso de los pilotos.
--	---



(14) Adrian SUTIL

No termina de cuadrar, ya hace tres temporadas que compite y parece el mismo joven prometedor del principio, para ser una de las promesas alemanas ha rendido poco, fundamentalmente por sus errores, demasiados, que no compensan sus ocasionales buenas actuaciones, en los momentos de mayor rendimiento del equipo, se vio eclipsado por Fisichella, que sabemos, no es gran cosa; no deseo que vuelva a tocar el piano, pero toca demasiado los "pianitos" (bordillos), quizás su gran virtud sea la fidelidad hacia el equipo que representa y la humildad, siempre necesaria cuando se desea aprender.



(15) Vitantonio LIUZZI

Curiosamente será su primer temporada completa en la categoría, por lo menos a priori, desplazado por Klien en Red Bull y luego por Fisichella en Force India, Tonio cumplirá su sueño de no pensar si pilotará o no en la carrera siguiente. La paciencia dio sus frutos y la última parte del 2009 demostraron a un Liuzzi mucho mas calmo y comprometido, además, rápido, al punto de superar a su coequipero, si logra terminar la temporada, seguro lo hará con varios puntos cosechados.

TORO ROSSO



Por fin con equipo y diseño propios, Toro Rosso se perfila como un equipo afianzado, ya dejó de estar a la venta eternamente y tiene un plantel de pilotos que se mantiene tal como el año pasado, todo un ejemplo de madurez. Ha aprendido de su hermano mayor Red Bull y nada debería impedir que tras el alejamiento de tantas marcas a su frente Toro Rosso puntúe en todas las carreras, dos pilotos fundamentalmente inteligentes y constantes, experiencia y oficio en cada uno de sus integrantes, esta cenicienta bien puede aprovechar esta temporada para acercarse a la punta mas a menudo y alejarse definitivamente del lote del fondo.

Pros: Mantiene el mismo esquema, motores fiables, un socio-hermano poderoso al que consultar, dupla de pilotos que solo aspira a más.	Contras: Reacción lenta frente a los cambios, bajo presupuesto, alto consumo de los motores, ser el "hermano menor".
---	--



(16) Sebastian BUEMI

Siempre fue rápido, el año pasado no tuvo errores, y es feo. En una F-1 que se parece cada vez mas a la pasarela de un desfile de modelos, ser feo es un plus, Buemi no vende, está ahí por mérito propio, constante y progresivo, quizás poco ambicioso, no tiene un talento espectacular, pero se va construyendo a si mismo a cada paso, humilde y trabajador, todo indica que este será su año de reafirmación, y si no se equivoca, estará en la Formula 1 muchos años mas.



(17) Jaime ALGUERSUARI

Todavía nos cuesta escribir ese apellido, pero llegó para quedarse, la gratísima sorpresa del 2009 parece preparado para su primer temporada completa, preparadísimo y motivadísimo; al igual que su compañero parece no ser conflictivo ni ambicioso, consciente de sus limitaciones y siendo el piloto mas joven en debutar en la F-1 solo trata de aprender con lentitud pero seguridad, Jaime no es Fernando, pero para la "afición" es su sucesor natural, quizás, en base a experiencia, algún día se acerque a lo que en Alonso es nato. Al igual que Buemi y su equipo, este, si nada raro ocurre, será el año del despegue.

LOTUS



Vuelve Lotus!... no. Protón, marca malaya, compró hace ya un buen tiempo el derecho del nombre Lotus y supo hacer buen uso de el. Todo es Malasia y algo del resto. Un equipo bien armado, que tuvo el poder suficiente para contratar a ingenieros de experiencia; que mantiene los estilos y colores de los antiguos Lotus (dándose la ironía de que un equipo malayo sea pintado de verde inglés), y teniendo bajo sus filas a dos pilotos que solo conocen Malasia en los días de grandes premios. Aparenta, a pesar de su casi total inexperiencia y gracias a su diseño tradicional y a Mike Gascoyne, ser el primero de los 3 equipos debutantes.

Pros: Un diseño tradicional, un ingenioso ingeniero, dos pilotos experimentados e indiscutidos, además de contar cada uno con un triunfo y vasta experiencia, y como siempre, buen dinero.	Contras: Su primer año como equipo integral, motor confiable aunque 'standard', nacionalismo (primero Malasia, luego Lotus), falta de referencias en otros equipos.
--	---



(18) Jarno TRULLI

Otro viejo conocido. Está aquí por la incertidumbre del final de temporada y sus equipos en retirada, se merecía algo mejor, sin dudas, pero está aquí, y luego de más de 13 temporadas y en el que será su sexto equipo es otro de los trabajadores, como si de ingeniero se tratara, del nacimiento de un nuevo proyecto. Trulli siempre fue rápido, desde la F-3 alemana; y lo sigue siendo; a pesar de las numerosas críticas que ha recibido por tratarse de un piloto que se deja adelantar con facilidad, Jarno utiliza el arma que tiene, y si no tiene arma, no molesta, quizás esa sinceridad al conducir le ha valido incluso mas que un despido; Lotus tuvo suerte de encontrar a Trulli, un pilotazo que se dio el lujo de ganar su única carrera en Mónaco, carrera atípica, pero Mónaco al fin. Una lástima que debido a las incertidumbres no haya figurado nunca en un equipo de punta.



(19) Heikki KOVALAINEN

Hablar de este hombre es difícil, sus incursiones en la F-1 fueron con un discretísimo Renault superando levemente a Fisichella y luego como compañero de Lewis Hamilton en McLaren; en el primer caso pasó desapercibido por el bajo rendimiento del Renault, y en el segundo llegó a esbozar cierto desprecio del equipo hacia el prefiriendo al moreno. Nunca pasó vergüenza, eso se sabe, pero tampoco nunca tuvo la posibilidad de lucirse; es curioso, entonces, que pocos sepan la verdad conductiva de Kova, pasados 3 años; ojala la libertad que parece imperar en Lotus le permita, por fin, medirse de igual a igual con su compañero de equipo.

HRT



Hispania, nombre aceptado a último momento tras la compra de Campos Meta. Es el único equipo que hará su debut en Bahrein, todos han hecho por lo menos algunas pruebas, HRT no. No se puede considerar aún un equipo de F-1, es mas una excusa para llevar al apellido Senna y a un piloto indio a la F-1. El proyecto comenzó bien, fuera de la factoría, donde todo fue siempre mal, allí, fuera, los chasis fueron diseñados por Dallara, una garantía de que no serán un fracaso total, súmenle a Dallara un Cosworth y unas Bridgestone y eso es Hispania, a la vieja usanza, un Hesketh, un Theodore. Pero Hesketh y Theodore lograron triunfos (Theodore solo en una carrera sin puntaje) y formaron grandes campeones, como Hunt y Rosberg, quien sabe, entonces, si de aquí y sin saber siquiera si completarán la temporada, salen nuevos talentos, el mas débil en la grilla solo puede subir.

Pros: Chasis y motor conocidos y confiables, nada que perder.

Contras: No hay contras, a pesar de lo que diga Dallara, sean o no sean mas rápidos que un GP2, el estar en el fondo del pelotón es un hecho.



(20) Karun CHANDHOK

Que decir de un piloto desconocido?, sus actuaciones en GP2 no han sido malas, tampoco se ha destacado, representa a la India que tendrá su GP en el 2012 y por eso está aquí, puede ser el peor piloto en la historia o una grata sorpresa. Es el primer piloto indú en participar en el máximo circuito del automovilismo, en vísperas del próximo año, cuando parece Bernie ya tiene contratado el Gran Premio de su país.



(21) Bruno SENNA

Fuera los inevitables sentimentalismos Senna es un buen piloto, su sequía con el automovilismo a raíz del fallecimiento de su tío dilató su llegada a la F-1, tiene entre 23 y 24 años, y casi nada de experiencia, un piloto rápido que tuvo la mejor escuela y dos buenas temporadas de GP2 debería estar muy por encima de lo que el circunstancial equipo le brindará. Es un sueño para muchos solo nombrar su apellido en la F-1, si se destaca, no será mérito del equipo, sino como su tío en Toleman, exclusivamente suyo... ojala.

SAUBER



BMW-Sauber, a pesar de llevar motores Ferrari y no tener ningún apoyo de la terminal alemana. Es una devolución de gentilezas, BMW nunca quitó el nombre Sauber y Sauber le devuelve el favor. Su diseño es el mas exótico del parque, parece rápido (y aquí especulo porque al fin es un equipo debutante), la experiencia de Don Peter bastaría para hacer que su equipo esté de mitad de pelotón en delante, pero le falta dinero; entonces quizás al principio, donde esto casi no se nota, pueden ser sorpresa, y ese motor Ferrari una de las causas, a pesar de su supuesto mayor consumo, parece ser el motor mas rápido; es una lástima que el mundo esté globalizado, porque Sauber supo conseguir patrocinio en cualquier parte, pero el oriente medio ya está mas explorado que sus propios pozos petroleros por el occidente. Es el caso de Honda, empresarios que jamás oyeron de automovilismo creyeron que la pérdida se debía, entre otras cosas, a la aventura de unos locos, sin tener en cuenta el retorno económico que hubiera tenido para la empresa un deporte que solo es superado en audiencia por el mundial de Futbol. Sauber debe estar arriba al principio, abajo al final.

Pros: Diseño innovador, motor fiable y rápido, excelente conjunción de pilotos, experiencia y constancia ante cualquier imprevisto, capacidad de actuar sin depender de nadie.

Contras: Diseño innovador, falta de presupuesto, retorno de un viejo plantel a una nueva F-1, dudas sobre la colaboración de BMW en telemetría, equipo prácticamente debutante.



(22) Pedro DE LA ROSA

El elegido, el único piloto que fue citado por su capacidad para el desarrollo de un automóvil desde cero, una virtud que siempre tuvo, pero que junto a Alexander Wurz, demostraron como pilotos de prueba en McLaren. Pedro no es un piloto rápido, pero es constante, que a veces da mejor resultado en carreras de 90 minutos; su edad (es el segundo después de Schumacher) es un plus, porque edad y experiencia van de la mano en este caso; no tiene que demostrar nada, es un viejo conocido, y por lo tanto no tiene presiones, su tarea debería ser desarrollar un auto y no buscar resultados, pero su ambición lo puede situar entre los puntos constantemente.



(23) Kamui KOBAYASHI

A quién no impresionó este japonesito en sus escasas 2 carreras en el 2009?, se atrevió a todo, pero no de forma Kamikaze como su connacional Sato, sino con maniobras limpias, casi parecidas a las de un cirujano con buen pulso. Si solo nos basáramos en su trayectoria 2009 nos sería fácil decir que es el mejor nipón que ha tenido la Formula 1, pero son muy escasas sus vueltas, muy escasa su experiencia, y queda la duda de que haya sido una simple casualidad. Por el bien del espectáculo, deseo que no sea así, y que su carrera siga siendo ascendente, aunque con que mantenga el nivel demostrado en el 2009 me sentiré más que satisfecho.

VIRGIN



El sueño hecho realidad de Sir Richard Branson; quien diría que aquélla vieja marca pintada en los primeros helicópteros de Schumacher sería al fin el nombre de un equipo de Formula Uno?; antes Manor, con la polémica de la elección de ese equipo para integrar la grilla 2010. Nick Wirth a la cabeza, experiencia pero a su vez demasiado atrevimiento, ¿como es eso de diseñar un Fórmula con la dinámica de fluidos en lugar de hacerlo en el túnel de viento?, aparentemente la innovación no es buena, por el momento, y además Wirth nunca se caracterizó por darle confiabilidad a sus autos, baste recordar con profundo pesar a Ratzemberger. Las cosas pueden cambiar, no voy a comparar a Wirth con Colin Chapman, pero a veces, la innovación funciona, 1 de 10 veces, pero funciona. Dinero hay, pilotos hay, no veo compromiso con el deporte, parece solo un capricho personal.

Pros: El ser un equipo nuevo no genera expectativas, dinero, dinero y un poco más de dinero, un buen par de pilotos.

Contras: Falta de confiabilidad desde el principio, escasa motivación para implementar un sistema de alternativa si la dinámica de fluidos no funciona, antecedentes no muy alentadores, demasiado "acomodo" con el ex presidente de la FIA.



(24) Timo GLOCK

Siempre será recordado como el piloto que ayudó a Hamilton a ganar un campeonato, y es lamentable; Glock además de no hacerlo es mas que eso; en su debut en Jordan ya había demostrado que solo su falta de financiamiento le había impedido llegar hacia allí, y tuvo que retornar a la GP2 donde se consagró con un margen amplísimo. En el 'paddock' se sabe de sus condiciones, como también se sabe de sus pocos recursos económicos, entonces, la primer sincera felicitación a Virgin por haber elegido a un excelente 'tester' sin importarles el dinero que aporte, el desarrollo del auto, no tengan dudas, será responsabilidad de Glock y por lo tanto, sus resultados también.



(25) Lucas DI GRASSI

Un eterno luchador, hace mas de tres años que pelea el campeonato de GP2 frente a gentes tan disímiles como Hamilton, Piquet, Zuber, Carroll, Glock, o Hulkenberg, y siempre está ahí, adelante. Nada parece indicar que no se adaptará fácilmente a la F-1, con excepción del equipo. Lucas es constante, sabe de triunfos y fracasos, pero en una era de la técnica no puede ser inmune al rendimiento puntual del elemento que conduce.

Y aquí se terminan los actores de este año, por cantidad será una temporada atípica y atractiva, esperemos que la calidad también acompañe.

Cuatro (4) campeones del mundo en un mismo circuito, al mismo tiempo y con posibilidades, todos, de repetir.

Varias promesas de talento, muchos retornos, demasiados cambios.

Todo indica que la pasión pondrá primera el Viernes a primera hora y seguirá hasta el mismo 14 de Noviembre a las 4 de la tarde.