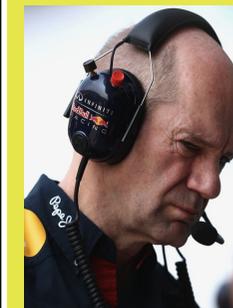




Entrevista con Adrian Newey

por Félix Iturbide

Circuit Barcelona Catalunya. Marzo 2011
Entrevista para Grand Prix Actual Website
Fotos: Félix Iturbide & Red Bull Racing.



Cualquier intro se queda corta para hablar de Adrian Newey. Sin duda, el ingeniero más importante en la historia de la F1 desde el legendario Colin Chapman. A diferencia del genio de Lotus, los diseños de Newey han llevado a conseguir el título de Campeón del Mundo de Constructores a tres escuderías diferentes. Tras más de dos décadas trazando a lápiz los diseños más innovadores, sigue disfrutando de la F1 y nosotros con los monoplazas que nacen desde su tablero.

Buenas tardes señor Newey, ¿Qué es más difícil? ¿Diseñar un coche desde cero, como el RB5, o tratar de adaptar un coche campeón, como el RB6, a la nueva reglamentación, tratando de ser competitivos de nuevo?

"Ambas cosas son muy difíciles, eso seguro, pero no estoy seguro de qué es más difícil. Son procesos diferentes. El RB5 se produjo para cumplir con todo un nuevo conjunto de nuevas reglas, realmente hay que sentarse, y empezar a pensar como si se tratara de una caja vacía, digamos. Cuáles son los cambios, cuáles son las soluciones que mejor se adaptan a estas nuevas reglas... y tratar de no tener ninguna idea preconcebida, ignorando cómo debían funcionar las cosas en el pasado, y buscando nuevas ideas para una base completamente nueva.

Mientras, para desarrollar un coche, como del RB5 al RB6, y del RB6 al RB7, primero debes intentar entender los puntos fuertes y débiles del coche anterior, y dónde se pueden mejorar las debilidades. Son procesos diferentes. Uno es de creación y el otro es ligeramente más de "tratamiento". Pero eso no quiere decir tampoco que el RB6 y el RB7 no hayan incluido ideas frescas. En aspectos concretos, las han portado. Pero la base sigue siendo la misma."



¿Cuál fue el mayor reto al desarrollar el monopla de este año, el RB7?

"Creo que realmente fue el tratar de recuperar tanta carga aerodinámica como fuera posible, tras las nuevas restricciones aerodinámicas, especialmente la prohibición del doble difusor, y luego mayores restricciones en cuanto a la altura del difusor.

Eso nos ha obligado a modificar algunos detalles en el plano técnico y aerodinámico, sentarnos a pensar en cuáles eran los cambios de reglamento, dónde podemos

intentar recuperar carga aerodinámica, qué partes necesitamos cambiar, etc.

Añadido a lo anterior, también hay que hacer un esfuerzo en todo el conjunto, acoplar el KERS, por supuesto, minimizando la desventaja que esto conlleva."

En esta pretemporada hemos visto una tendencia a diseñar morros más altos en los monoplazas respecto al año pasado. Esto tiene que ver con la pérdida del doble difusor?

"No, lo cierto es que no."

¿La configuración de determinados circuitos, es realmente importante y un factor que puede definir el equipo que sea campeón entre los favoritos?

"Sí, será un factor a tener en cuenta, por supuesto. El año pasado, en los circuitos de alta velocidad, Montréal en particular, fuimos bastante más débiles. Debe haber otros circuitos así para nosotros, frente a circuitos urbanos o de alta carga aerodinámica como Silverstone o Suzuka donde seremos competitivos, pero con las rectas largas sufrimos. Y eso podría ser un factor esencial para el desenlace del campeonato."

¿Piensa que el alerón trasero móvil es una buena idea?

"Creo que es una buena idea mientras no convierta los adelantamientos en artificiales, demasiado fáciles."

Que cualquier artilugio reduzca la habilidad de los pilotos sería una auténtica lástima. La Fórmula 1 perdería su valor, es ante todo una combinación entre hombre y máquina, y por lo tanto ambos aspectos deben tener el mismo peso. No debe ser artificial."

Así que si el ala móvil da una ligera ventaja para adelantar, eso es bueno, pero si el adelantamiento se convierte en algo automático, entonces habremos ido demasiado lejos. Dicho esto, aún se puede retocar, y la FIA puede reducir las distancias de uso si sobrepasamos el límite."

Tras más de veinte años de experiencia en F1, usted ha vivido multitud de cambios en el reglamento, sobretodo en el aspecto ¿Por qué cree que es difícil encontrar un consenso?

Todo el mundo está de acuerdo que necesitamos monoplasas con mayor grip mecánico y que generen menos carga aerodinámica, tal y como lo eran en los ochenta. ¿Tan difícil es crear una reglamentación que aumente el grip mecánico de los monoplasas?

"Bueno, diría que, ante todo, los coches deben ser rápidos. Para mí, los coches de Formula 1 son excitantes de ver, incluso cuando no es uno de los míos. Un monoplasa de F1 debe ser excitante."

Si coges un coche de, por ejemplo, los años setenta, no tienes esa misma sensación. No hacen tanto ruido, ni son tan rápidos. Y eso es importante, no lo podemos perder."



Así que poned más potencia, pero hay que preocuparse menos por la carga aerodinámica, que es lo que permite que los coches vayan rápido. Si perdemos el downforce, perderemos también la sensación de velocidad, al menos en mi opinión.



Además, todo el mundo habla siempre de los adelantamientos, pero sinceramente creo que se trata de una discusión que va por modas... hay adelantamientos en la Formula 1."

De hecho es que el año pasado se ha considerado de las más emocionantes y espectaculares de la Formula 1 en muchos años.

"Por supuesto, tuvimos muchos adelantamientos el año pasado, pero sigue siendo difícil, así que cuando alguien ejecuta un adelantamiento, tiene su mérito.

Si facilitamos demasiado los adelantamientos, al menos para mi, perderemos espectáculo. Dejarán de ser algo memorable."

Por último señor Newey, ¿Se sigue viendo en la Formula 1 por muchos años? ¿Sigue en su punta de mira diseñar un barco aspirante a ganar la Copa América?

"Responderé primero a la segunda pregunta. Como mucha gente sabe, hace unos años valoré algunas opciones, y hay una razón muy simple: amo mi trabajo, el automovilismo. El motivo es que es una combinación de hombre y máquina, de un deportista y la tecnología.

Más allá de la esfera de los deportes de motor, incluyendo rallyes o motociclismo, en la vela es donde sigues encontrando ese nivel de tecnología y sigues teniendo una tripulación además del barco. De ahí viene mi interés más que un interés en la vela en sí misma, ya que al final se sigue tratando de construir un barco, probarlo, y retar a otros equipos.

Aparte de eso, es un trabajo aún más impersonal que en las carreras, es mucho tiempo fuera, además son dos años sin competir hasta volver a luchar contra otros sindicatos...

¡ Por tanto me temo que mi talento podría estar un poquito desaprovechado !

Así que mientras siga disfrutando con la Formula 1..."



Especial agradecimiento a ...

- * **Barbara Prose**, (RBR F1 Press Officer)
- * **Red Bull Racing F1 Team** (Hospitality)
- * **Adrian Newey** OBE. Por su tiempo y amabilidad.