



Vuelve a la F1

TEXTO: FÉLIX ITURBIDE

El regreso del fabricante italiano a la Fórmula 1 en 2011 marcará un cambio sustancial en todos los aspectos. Deportivamente, pilotos y equipos deberán adaptarse a un neumático completamente diferente a los Bridgestone. Económicamente, las reglas del juego también han cambiado y los costes serán compartidos por todos los implicados. En definitiva, la vuelta de Pirelli marcará un antes y un después en la Fórmula 1.

Este fin de semana se cumplen exactamente cuatro meses de la elección de Pirelli como proveedor único oficial de neumáticos para los equipos de la Fórmula 1 entre las temporadas 2011 y 2013.

Esta novedad para el próximo Mundial puede suponer un cambio tan importante como lo fueron los cambios en el diseño de los monoplazas de la temporada 2009. En la última década, el entendimiento de los neumáticos, y ser capaz de extraer las máximas prestaciones de los mismos en todo tipo de condiciones, ha sido vital. Nadie entiende los cinco títulos consecutivos de Ferrari y Michael Schumacher sin la estrecha y polémica colaboración con Bridgestone, ni los títulos de Renault y Fernando Alonso, sin el vínculo tan especial que mantenían con Michelin.

No olvidemos que, a pesar de la habilidad de los pilotos y el trabajo en el desarrollo de un chasis de Fórmula 1, así como de todas las horas que los motoristas dedican a sus propulsores en los bancos de prueba para fabricar el motor más competitivo, al final todo dependerá de su eficacia en los cuatro puntos de apoyo de todo ese conjunto con la superficie de los circuitos (piloto, chasis, motor), que son los neumáticos. Las novedades introducidas en 2009 ocasionaron un cambio de orden, donde vimos sufrir a equipos poderosos como Ferrari y McLaren y, al mismo tiempo, el resurgimiento de equipos que estaban en la zona media de la parrilla como Brawn GP (antes Honda Racing y ahora Mercedes GP) y Red Bull Racing. En 2011, la introducción de un nuevo neumático puede provocar grandes sorpresas, sobre todo en el primer tercio de la temporada.

UN POCO DE HISTORIA

La última participación del fabricante italiano en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 se remonta a la temporada 1991, tras una trayectoria intermitente que se inició de forma gloriosa con la victoria en el Gran Premio de Inglaterra de 1950, la primera carrera del Mundial de Fórmula 1. Durante su primer periodo, de 1950 a 1958, Giuseppe Farina, Juan Manuel Fangio y Alberto Ascari lograron seis títulos mundiales de pilotos

utilizando los neumáticos de Pirelli. Tras más de 20 años de ausencia, regresaron en 1981 ante los buenos resultados que obtenían en la 'verdadera' Fórmula 2 de los años '70. Equipos como Toleman, Osella, Arrows, Fittipaldi, Minardi, Lotus o Brabham montaron los neumáticos italianos. Nelson Piquet a los mandos de su Brabham-BMW, tomó el relevo de Stirling Moss 28 años después, logrando para Pirelli su primera victoria tras su regreso, en el Gran Premio de Francia de 1985. Pirelli se volvió a despedir de la F1 en 1986, no sin lograr antes una victoria con el Benetton-BMW pilotado por Gerhard Berger en la penúltima prueba de la temporada, el Gran Premio de México.

Esta vez la ausencia de Pirelli en la Fórmula 1 fue tan corta como su nuevo regreso. Participó entre 1989 y 1991. Precisamente el brasileño Nelson Piquet fue el encargado de lograr, en el Gran Premio de Canadá, la última de las 44 victorias conseguidas por Pirelli en competiciones de Fórmula 1.

EL REGRESO

A finales de 2009 la dirección de la compañía japonesa Bridgestone decidió no renovar su contrato con la Fórmula 1 más allá de 2010, citando la necesidad de redireccionar sus recursos, para tristeza de Hiroshi Yasukawa, Director de Bridgestone Motorsport. Ello abrió la puerta a nuevos fabricantes y nombres como Avon/Cooper, Kumho y Hankook empezaron a sonar. Pero Pirelli era, sin duda, la candidata más seria y que cum-

plía con todos los requisitos de FOTA, aunque la decisión dependiese en última instancia de la FIA. Michelin, siempre opuesta a la opción de ser proveedor único, llegó a plantearse su regreso con el interés de la propia FIA y de algún



Pirelli pretende contribuir al espectáculo con un neumático menos conservador.

equipo, pero finalmente se respetó la decisión global de los equipos de la FOTA y la FIA anunció el 23 de junio de 2010 que Pirelli sería el proveedor de neumáticos para la Fórmula 1 y GP2 Series entre 2011 y 2013.

INTENSO TRABAJO

A partir de ahí, el fabricante italiano inició un intenso programa de pruebas en todo tipo de circuitos y en su centro

tecnológico de I+D en Milán. El pistoletazo de salida se dio el 17 y 18 de agosto en el circuito italiano de Mugello. El monoplaza elegido (a sugerencia de la FOTA) fue el Toyota TF109, única elección competitiva y sin relación alguna con los actuales equipos de la Fórmula 1. Paul Hembery, director de Pirelli Motorsport destacó la profesionalidad del equipo Toyota, al ofrecerles un vehículo de gran fiabilidad. Nick Heidfeld, hasta ese momento piloto de pruebas de Mercedes GP, fue liberado de su contrato con el equipo alemán y se convirtió en el primero en hacer rodar los nuevos neumáticos Pirelli Pzero en un monoplaza de Fórmula 1.

Las siguientes pruebas fueron a inicios de septiembre en el circuito Paul Ricard (Francia). Durante dos días continuaron con el trabajo con los neumáticos prototipo en el desarrollo de la estructura y los compuestos. Al mismo tiempo, el piloto italiano Giorgio Pantano realizaba las pruebas con los neumáticos elegidos para las GP2 Series, que se trata del compuesto más duro de los elegidos para la Fórmula 1. Utilizaron el trazado en configuración de alta velocidad, a fin de permitir a los ingenieros probar las prestaciones de los neumáticos en condiciones de carga extrema, combinadas con secciones más lentas y técnicas. Ya en estos test, el director de Pirelli Motorsport expresaba su alegría por el progreso logrado, señalando que estaban por delante de lo esperado en este momento.

Después, el equipo de pruebas de Pirelli se traslada por primera vez a España donde rodaron en el circuito de Jerez. En esta ocasión estuvieron probando una amplia gama de compuestos, concentrándose en la preparación de las cuatro opciones de slick que deberán proveer a los equipos. Las pruebas en el circuito andaluz fueron las últimas del piloto Nick Heidfeld, tras comprometerse con el equipo Sauber para las carreras restantes del actual Campeonato de Fórmula 1, sustituyendo a Pedro de la Rosa. En un primer momento, Pirelli valoró seguir el programa de pruebas con el piloto francés Romain Grosjean, con quien desarrollaron los neumáticos utilizados en las GP3 Series, pero el fabricante italiano no pudo dejar escapar la experiencia

Pirelli valoró seguir el programa de pruebas con el piloto francés Romain Grosjean, con quien desarrollaron los neumáticos utilizados en las GP3 Series



Pirelli ya estuvo presente en la F1 en el pasado. Y, en ocasiones, de un modo muy notorio.



Pedro de la Rosa en los últimos tests de Montmeló.



Nelson Piquet le dio a Pirelli la última victoria en F1. En 1991 durante el GP de Canadá.

de Pedro como probador y piloto titular durante la presente temporada. El pasado 27 de septiembre se anunciaba el compromiso con el piloto español hasta finales de año.

Aún así, el trabajo de los ingenieros de Pirelli no se detuvo y, mientras se materializaba el fichaje de Pedro, las pruebas continuaron en el circuito de Monza con Grosjean a los mandos del TF109. Esta vez el trabajo se centró en la definición de la estructura de los neumáticos, comprobando la durabilidad y consistencia de las cubiertas en condiciones de calor.

PEDRO DE LA ROSA

El estreno del piloto español vino en los dos días de pruebas que Pirelli realizó en el circuito de Cheste (Valencia) a principios del mes de octubre. Con la base de la estructura de las cuatro variantes de neumáticos de seco ya definidas, se probó por primera vez los compuestos intermedios y de mojado, realizando más de 650 km bajo esas condiciones, tras rociar el trazado con un spray de agua durante los dos días, uno más fino para los neumáticos intermedios y otro denso para los de lluvia extrema.

De Valencia se trasladaron al Circuito de Montmeló (Barcelona), donde la semana pasada se completaron otros dos días de pruebas, en los que Pedro completó 262 vueltas, ultimando las especificaciones de los compuestos medios y duros, además de su durabilidad. Pirelli organizó para la ocasión un encuentro entre la prensa, Paul Hembery, Director de Pirelli Motorsport y Pedro de la Rosa, en su circuito 'de casa'. Hembery destacó la gran valía de Pedro, gracias a su gran capacidad de trabajo y la información detallada que proporcionaba, siendo fundamental a la hora de definir los neumáticos que estrenarán los equipos en los entrenamientos que se realizarán en el circuito de Abu Dhabi, tras la última carrera del Campeonato.

Hasta que llegue ese momento, el equipo de Pirelli continuará con su intenso programa, volviendo próximamente al circuito Paul Ricard para terminar de definir los compuestos blandos y súper-blandos.

Tras 200 Grandes Premios disputados, 44 victorias y 6 títulos de pilotos, Pirelli vuelve a la élite de la competición automovilística con ganas de ser un factor decisivo en el espectáculo de la Fórmula 1. GP



De la Rosa y Paul Hembery, Director de Pirelli Motorsport.



Pedro se ha mostrado muy entusiasmado con el trabajo realizado por Pirelli.

PEDRO DE LA ROSA

"Quiero volver a correr en Fórmula 1, esto no se ha acabado"

La salida de Sauber no ha hecho mella en el estado de ánimo del piloto español, que se encuentra con más fuerzas que nunca para seguir compitiendo en la Fórmula 1. Con Pirelli ha entablado una alianza perfecta que le permite seguir haciendo lo que más le gusta, pilotar un monoplaza de F1 y mantener abiertas sus opciones de cara a 2011.

P: El hecho de que se utilice el mismo neumático tanto en GP2 como en F1, ¿cree que puede dar ventaja a aquellos equipos con presencia en la GP2, sobre todo en circuitos donde se utilicen los compuestos más duros en la F1?

R: No, principalmente por una razón, si ya hablamos que los neumáticos son diferentes, los coches no te quiero ni contar la diferencia entre un GP2 y un F1. No tiene nada que ver. Nadie sacará partido de tener un equipo en GP2 a no tenerlo. Lo más importante es la experiencia, es entender bien el neumático y hacer unos buenos entrenamientos con él, pero los equipos tendrán tiempo suficiente para adaptarse, no sólo en invierno, también dentro de unas semanas en los test de Abu Dhabi.

P: Pedro, en caso de no surgir la posibilidad de estar en la parrilla de la F1... ¿Contempla compatibilizar el trabajo de test con competir en otras categorías tipo Le Mans o la resistencia?

R: Sin duda. Primero, objetivo nº1, volver a competir. Si esto no ocurre, hay otras alternativas, pero lo que está claro es que quiero correr alguna carrera el año que viene, si no puedo correr todas las del campeonato y Le Mans es una carrera que siempre me ha hecho mucha ilusión porque es una carrera mítica. No sé si Pirelli tiene buenos neumáticos para Le

Mans (le pregunta a Paul, director de Pirelli Motorsport, risas) Paul: No estaremos el próximo año, pero tenemos planes de cara al futuro. Pedro: (risas) Pero lo importante es hacer un buen trabajo, paso a paso. Yo creo que ahora hay que vivir al día, vivir el momento, hacer un buen trabajo para Pirelli, que nadie piense que yo esto lo estoy utilizando sólo para el año que viene volver a competir. Me lo estoy tomando muy en serio, me hace muchísima ilusión y principalmente yo disfruto al volante, ese es mi principal hándicap, y ese es mi problema, que no hay nada como conducir un Fórmula 1 y todos estos test con Pirelli los estoy disfrutando a tope. Nunca sabes en F1 cual va a ser tu último test o tu última carrera y yo disfruto enormemente cada día que me bajo de un coche. Entonces disfrutemos de esta oportunidad, hagamos un buen trabajo para el Pirelli y el año que viene, en Navidad, ya tomaremos decisiones.

P: Respecto a lo que se ha hablado sobre la influencia de los neumáticos en el espectáculo, este año hemos visto pilotos que han podido realizar la carrera completa con neumáticos blandos, cosa que no ayuda mucho al espectáculo. ¿Estáis trabajando en un camino completamente diferente donde realmente veamos una diferencia entre los neumáticos blandos y duros?

R: Bueno, es una pregunta para Paul. Lo que yo te voy a responder es como Pedro de la Rosa y nos olvidamos que estoy trabajando para Pirelli (risas), veo que todo el mundo se pone nervioso (más risas). Te digo sinceramente que yo creo que el espectáculo, los cambios en el reglamento, han sido negativos, porque todo el mundo ha tendido a hacer una parada, que es lo más rentable en todos los circuitos y han sido carreras desde

el punto de vista estratégico aburridas. Hemos tenido suerte por otros motivos y porque hay muchos pilotos y coches en muy poco tiempo, pero las carreras estratégicamente han sido muy aburridas. Todo el mundo ha tendido a lo mismo, poner el neumático blando en las primeras vueltas, a partir de la vuelta 10-12 se abre la ventana, tienes cinco vueltas para cambiar y todo el mundo defiende posición, cuando tu adversario entra, tú también, entonces yo creo que lo interesante sería aumentar como sea el número de paradas en boxes y que sean más impredecibles porque entonces las ventanas de cada piloto se pueden mover a lo largo de la carrera y puedes tener más adelantamientos, más situaciones de lucha entre pilotos que tienen neumáticos degradados y otros que no, pero esto dependerá de lo que Pirelli quiera, hasta dónde quiera llegar con el reglamento y con su tyre choice. Pirelli tiene más experiencia que nadie en hacer neumáticos y si quieren hacer un neumático regular consistente y bueno lo van a hacer, si quieren hacer uno extremo y más difícil lo harán, esto depende de Paul y de todos los técnicos de Pirelli.

P: ¿Su conocimiento de los Pirelli hace que aumenten sus posibilidades de estar en la parrilla?

R: Bueno, eso es cierto, pero creo que no voy a tener ninguna ventaja porque todos los pilotos van a probar estos neumáticos en Abu Dabi, luego van a tener todo el mes de febrero y parte de marzo para entrenar con ellos.

El contrato de Pedro de la Rosa con Pirelli es hasta final de año, aunque Paul Hembery, director de Pirelli Motorsport, se mostró encantado de seguir contando con Pedro en caso que el piloto español no encontrase un asiento entre los equipos de Fórmula 1.