

Bridgestone y Michelin

con Corgi en la Fórmula 1

Durante dos años, Bridgestone ha sido el único fabricante de neumáticos en la Fórmula 1. Ahora irrumpe Michelin, y aunque se espera un tiempo de adaptación, para futuras temporadas podemos prever una verdadera guerra deportiva. Las dos marcas van a desplegar todos sus recursos para avanzar tecnológicamente y conseguir logros que después seguro transmitirán a sus neumáticos de serie. Suena la campana: Bridgestone vs. Michelin. Pero con algo en común: Corgi.

Las máquinas que utilizan, ambos fabricantes, en sus respectivos equipos de asistencia a las escuderías, son Corgi. De hecho, Corgi ha sido desde los años 70 el suministrador oficial de maquinaria para neumáticos en Fórmula 1, hasta no hace mucho monopolizada en este aspecto por Goodyear -exceptuando alguna participación de otro fabricante-, y lo ha sido también de Bridgestone, desde 1997, hasta este año 2001 en que ha llegado Michelin. El departamento de Fórmula 1 de Michelin se ha equipado con 18 desmontadoras CS-44 y 18 equilibradoras EM 8040. Estos equipos están destinados a satisfacer las necesidades operativas de las escuderías que utilizan los neumáticos Michelin. No es la primera participación de



Michelin en la Fórmula 1 -su debut se produjo en el GP de Gran Bretaña en 1977-. En todos estos años, el neumático de Fórmula 1 ha cambiado y evolucionado enormemente, no sólo por los avances tecnológicos desarrollados por los fabricantes, también por la normativa de la Fórmula 1 con respecto al neumático, que ha hecho cambiar mucho la estrategia de los fabricantes y de las escuderías que los montan. Especialmente desde la inclusión de los neumáticos con dibujo y el abandono de los neumáticos lisos. También la posibilidad de realizar uno, dos, o incluso tres pit stop, facilita que el fabricante pueda producir un neumático más veloz aunque sea

más débil -como demuestra una simple ecuación entre velocidad y consumo del neumático-.

Siempre a punto

La evolución, de todas formas, no se detiene entre campeonatos: nada más finalizar cada carrera, los fabricantes se ponen a trabajar en sesiones de tres días, en las que cada escudería utiliza dos coches de test. Gracias a la moderna tecnología es posible solucionar cualquier problema antes de la siguiente carrera. Los sensores de infrarrojos, que permiten monitorizar la temperatura del neumático, junto con el resto de sensores instalados en los monoplaza, posibilitan prever con seguridad las prestaciones del neumático, ángulos de rodamiento, deformaciones, etc.

Temporada "en rodaje"

La presente temporada puede que sea un "rodaje" para Michelin en aspectos de organización, logística y política. En este año 2001 cuenta con 4 escuderías: Williams, Benetton, Jaguar y Prost. Y con una confirmación para el 2002, Toyota, que ya trabaja en su centro de Alemania para el próximo debut.



Bridgestone contará con las dos escuderías candidatas al título, Ferrari y McLaren Mercedes, y con el resto de escuderías.

Para la próxima campaña 2002 se prevé una guerra también en los despachos, ya que el actual contrato de la Bridgestone con Ferrari expira a finales de este año.

MICHELIN

EN NÚMEROS

Fundación: 1891
Empleados: 120.000
Sede: Clermont-Ferrand (Francia)
Debut en F1: 1977, GP de Gran Bretaña
Nº de GP disputados: 107
Victorias: 59
Pole position: 57
Títulos de pilotos: 3 - Jody Scheckter 79, Nelson Piquet 83, Niki Lauda 84
Títulos constructores: 2 - Ferrari 79, McLaren 84
Equipos para el 2001: Williams, Prost, Jaguar, Minardi, Benetton.

Datos correspondientes al final de la pasada temporada

BRIDGESTONE

EN NÚMEROS

Fundación: 1931
Empleados: 101.000
Sede: Tokyo (Japón)
Debut en F1: 1997, GP de Australia
Nº de GP disputados: 66
Victorias: 42
Pole position: 46
Títulos de pilotos: 3 - Hakkinen 1998, 1999 y Schumacher 2000.
Títulos constructores: 3, McLaren 98, Ferrari 99 y 2000.
Equipos para el 2001: McLaren Mercedes, Ferrari, Jordan, BAR, Arrows, Sauber.