

El historial de las marcas

FERRARI	RENAULT	HONDA	MERCEDES	BMW	TOYOTA	JAGUAR
13 TÍTULOS CONSTRUCTORES	1 TÍTULO CONSTRUCTORES	4 TÍTULOS CONSTRUCTORES	1 TÍTULO CONSTRUCTORES			
690 GRANDES PREMIOS	340 GRANDES PREMIOS	257 GRANDES PREMIOS	180 GRANDES PREMIOS	162 GRANDES PREMIOS	37 GRANDES PREMIOS	71 GRANDES PREMIOS
169 'POLES' 171 VICTORIAS	137 'POLES' 96 VICTORIAS	75 'POLES' 71 VICTORIAS	43 'POLES' 42 VICTORIAS	30 'POLES' 18 VICTORIAS	0 'POLES' 0 VICTORIAS	0 'POLES' 0 VICTORIAS

RAMON CURTO

El desembarco de las marcas

Renault, el equipo revolucionario, se codea en la F-1 con los constructores más poderosos

CARLOS CASTELLÀ
BARCELONA

Años 50: Ferrari contra Alfa Romeo, Maserati y Mercedes. Años 60: Ferrari contra equipos artesanales ingleses como Vanwall, Cooper, Lotus o BRM. Años 70: Ferrari contra equipos ingleses impulsados por motores Ford Cosworth como Lotus, Tyrrell, McLaren, Brabham. Año 1977: aparece el equipo Renault y se inicia la revolución.

La escudería francesa, que ahora cuenta como estrella con Fernando Alonso, es la primera marca de coches populares que se arriesgó a entrar en F-1, fruto de su devoción por la rama deportiva del automovilismo (el equipo venía de ganar las 24 Horas de Le Mans) y lo hizo con una técnica revolucionaria, el motor turbobalmentado y los neumáticos Michelin radiales.

Al principio, el coche amarillo se rompía por todas partes y las roturas de sus motores eran espectaculares, teniendo que soportar la desdenosa mirada del resto de participantes, uno de los cuales, Ken Tyrrell, bautizó al Renault como «the yellow teapot» (la tetera amarilla).

Pelea de gallitos

Nadie osaría hablar ahora así del poderoso, fiable y duradero Renault de Fernando Alonso, cuya marca comparte ahora competencia en la parrilla de la F-1 con otros fabricantes populares como Ferrari; Honda, que está subiendo como la espuma de la mano del joven Jenson Button; Mercedes, que vive atormentada por lo mucho que se rompe su motor en los McLaren; BMW, cuyo potente propulsor dicen que el que más caballos arroja equipó a los Williams; Toyota, ya en serio y codeándose con Honda, y Jaguar, nombre que utiliza Ford para seguir en la brecha.

No fueron los de Renault unos inicios cómodos. La marca francesa fue aprendiendo, poco a poco, consolidando sus prestaciones y alcanzando sus primeros puntos, la primera pole (Sudafrica, 1979) y, finalmente, su primera victoria (Francia, en 1979, a manos del francés Jean-Pierre Jabouille). Era el principio de la gran revolución de la F-1.

Los Ford Cosworth ya no eran suficientes para batir a Ferrari, y los equipos ingleses empezaron a buscar la alternativa de los motores turbo. Al mismo tiempo, muchas marcas veían la progresión de Renault como un reto para ellos, y decidie-



AP / ANTONIO CALANNI



AFP / PAOLO COCCO

►► A la izquierda, Kimi Raikkonen (Mercedes) sufre por el motor de su McLaren. Sobre estas líneas, Fernando Alonso disfruta del poderoso Renault. Abajo, Honda recoge los frutos de su enorme inversión.



AFP / PAOLO COCCO

el Renault rojo

► Primero fueron amarillos y blancos. Más tarde, amarillos y negros. Ahora, amarillos y azules. Los monoplazas de Renault siempre han llevado el amarillo como distintivo de la marca, pero en competición hay un precedente distinto: en 1906 se disputó por primera vez una carrera bajo la

denominación de gran premio: el del Automobile Club de France, y se denominó así por la sencilla razón de que en aquellos tiempos (hace 100 años) se ofrecían diversos premios a los vencedores en muy diversas clasificaciones. Los organizadores, sin embargo, para esta ocasión decidieron otorgar un gran premio al vencedor, y la denominación se impuso.

El primer vencedor de un gran premio fue un piloto húngaro, Ferenc Szisz, emigrado a Francia y que conducía uno de los Renault de fábrica. Aquel Renault era de un color rojo intenso (hoy lo llamaríamos rojo Ferrari). Curiosamente, la escudería nunca ha utilizado en competición el azul francés, que sí han lucido otras marcas de su país como Matra o Ligier.

ron entrar en el juego. La F-1 estaba iniciando un profundo cambio para convertirse en lo que es hoy, el campo de los grandes constructores.

Marcas que nunca habían estado en la F-1, como BMW, o que habían estado poco tiempo (Honda, Porsche y Alfa Romeo) se involucraron en el reto y fabricaron propulsores para motorizar la parrilla. Renault siguió corriendo, fue la pionera, pero no pudo recoger el fruto de su innovación, pues tuvo que retirarse viendo cómo BMW y Honda ganaban el título que no logró.

En 1988, se volvió a los motores atmosféricos, y Renault regresó a la F-1 con el concepto que les derrotó en el pasado: solo suministrarían motores. En unos años en que todo el mundo optó por motores de 8 o 12 cilindros, los franceses volvieron a sorprender al presentar un motor de 10 cilindros sin precedentes. Como ocurriría con los turbo, la apuesta de Renault se impuso y hoy todos los motores son V10.

El motor fue competitivo desde el primer momento anclado en los chasis Williams, y las victorias llegaron pronto. Los títulos tardaron un poco más, pero esta vez sí lo consiguieron, barriendo a los intocables Honda de McLaren. Nigel Mansell, Alain Prost, Damon Hill y Jacques Villeneuve fueron campeones con un Williams-Renault. Michael Schumacher también logró el título con un Renault.

En 1997 decidieron retirarse de nuevo. Su dominio era tan grande, que una derrota era más noticia que una victoria, lo que era una desventaja para la marca.

Pero ya anunciaron que volverían. Y lo hicieron en 2001 con la intención de ganar el Mundial de constructores, aquel que nunca llegaron a ganar en la era turbo.

Compraron el moribundo equipo Benetton, el mismo con el cual habían ganado, en 1994, el título con Schumacher, y el resto es de sobra conocido. De poco a muy competitivo, de figurantes a protagonistas, y con uno de los mejores pilotos de la parrilla, próximos aspirantes al campeonato. El reto está, una vez más, servido. =