

FÓRMULA 1 ENTREVISTA AL PIONERO JAPONÉS

“Honda será más eficiente con Red Bull”

Satoru Nakajima, el primer japonés que fue piloto de Fórmula 1 a tiempo completo, charló con As sobre el automovilismo nipón y los cambios en el ‘Gran Circo’: “Antes era una carrera de pilotos”



JESÚS BALSEIRO
LA ENTREVISTA

—Impresiona ver circuitos llenos en campeonatos nacionales como la Súper Fórmula y el Súper GT. ¿Qué significa el automovilismo para Japón?

—Japón tiene una industria muy fuerte, centralizada y en un área muy pequeña. Hay fabricantes japoneses involucrados en la F1, como Honda, y en WRC o WEC, como Toyota, y es una vía para expandirse globalmente, pero la presencia doméstica sigue siendo funda-

mental. Esa integración entre Japón y los otros mercados, los pilotos o los fans es un gran mecanismo para que se siga apoyando con fondos el automovilismo.

—Sato ganó la Indy 500 en 2017 y Kazuki Nakajima ven-

ció Le Mans este año. Pero no hay japoneses en la F1...

—En mi carrera, en los años 80 o 90, era muy importante que los pilotos japoneses, fabricantes y patrocinadores se hicieran un sitio en la competición. Nuestro próximo paso es asegurarnos de que no solo forman parte del escenario global, sino que además están compitiendo de verdad, por resultados. En España llegó Alonso y fue campeón del mundo, pero en Japón todavía no se ha dado el paso hacia el siguiente nivel. Hay un buen grupo de pilotos japoneses talentosos progresando, algunos en la Fórmula 2. Si aprovechan la oportunidad, estoy seguro de que subirán el nivel de nuestro automovilismo. Y mientras tanto, nuestros



SATORU NAKAJIMA
POR JESÚS BALSEIRO

Compañero de Senna en Lotus Honda

■ Hubo japoneses disputando el gran premio local en los años setenta, pero el primer nipón que completó una temporada de F1 fue **Satoru Nakajima** en 1987. Debutó con 34 años en el Gran Circo, entonces ya había dominado la **Fórmula Japonesa** (actual **Súper Fórmula**), sumaba dos participaciones en **Le Mans** con **Toyota** e incluso había puesto en marcha su propio equipo. Siempre cercano a **Honda**, llegó con ellos a



Lotus y compartió garaje primero con **Senna** y después con **Piquet** (1988 y 1989) antes de marcharse a **Tyrrell**. Es el primer piloto de su país que puntuó en el **Mundial**, sumó 16, logrando además

dos cuartos puestos: **Gran Bretaña 1987** y **Australia 1989**, donde firmó la vuelta rápida.

Ya como expiloto, mantiene un papel activo en el automovilismo japonés dirigiendo la prestigiosa escudería **Nakajima Racing**, que compete en Súper Fórmula y Súper GT. Tiene dos hijos: **Kazuki**, el mayor, pasó por **Williams F1**, es piloto de Toyota en el **WEC** y ganó las 24H de Le Mans. El menor, **Daisuke**, corre en Japón.

campeonatos son una excelente base para que se formen y progresen, para que pueda llegar un campeón más adelante.

—Usted conoció una F1 muy diferente de la actual...

—En la F1 de mi época podías ver la personalidad de un piloto en sus resultados. Supongo que ahora, no digo que sea mejor o peor, pero las características del piloto y su personalidad se diluyen al volante y es más importante la integración con el equipo. Antes era una carrera de pilotos y ahora es una competición de equipos.

—El año que viene Honda se unirá al equipo Red Bull. ¿Qué espera de esa alianza?

—Honda se va a beneficiar enormemente de esta colaboración con Red Bull. No tengo claro que trabajar sólo con un equipo y dos coches fuera la mejor forma de encontrar la dirección correcta para progresar e identificar problemas. Con dos equipos y cuatro coches sí tienes la posibilidad de aprender de configuraciones diferentes. Este nuevo escenario será más eficiente.

—La industria de la automoción cambia, ¿cómo imagina el automovilismo en 10 años?

—(Se ríe). Es una pregunta muy difícil. Esos cambios ya tienen incidencia en el mundo de las carreras, en la F1 y Le Mans hay motores híbridos y luego tenemos la Fórmula E, completamente eléctrica. No creo que debamos elegir, la competición seguirá siendo una plataforma ideal para probar las tecnologías y los componentes que luego llegan a la carretera. A mí, particularmente, me gusta la mezcla entre competiciones con motores eléctricos y motores tradicionales y creo que en el medio plazo podrán seguir conviviendo.

Japoneses
“Debemos trabajar para que llegue un campeón en el futuro”

El futuro
“Pueden convivir las categorías tradicionales y eléctricas”