

www.
CITA
de
CAMPEONES
com

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

LA APOTEOSIS DE LA ALONSOMANIA



LA APOTEOSIS DE LA ALONSO MANIA

Apoteosis total de Alonso y la afición española en Montmeló. Tras dos victorias consecutivas de Schumacher y Ferrari, el de Renault respondía de forma magistral en el gran premio de casa, logrando una victoria que tiene mucho más valor aun que los muy importantes diez puntos en juego.

Schumacher y Ferrari habían ganado en Imola con Alonso y su Renault pegados y no pudiendo pasar sólo porque en Imola simplemente ino se pasa! En Nurburgring el alemán había vuelto a imponerse pero de modo muy distinto, acosando al español desde la salida y pasándolo tras el segundo repostaje a base de marcar un ritmo simplemente imposible de seguir para su rival. A Barcelona se llegaba por tanto con Michael y su Ferrari en plena racha y "metiendo miedo". Un nuevo triunfo, el tercer consecutivo, podía tener un valor decisivo de cara al resto del campeonato, porque aunque Alonso saldría de Montmeló líder pasase lo que pasase, todavía queda mucha temporada y si el kaiser y los de Maranello cogen racha ... iya vimos hace sólo dos años lo que son capaces de hacer!



Primera curva, Alonso delante, "Fisico" de guardaespaldas (foto Renault Media)



Fernando volando por Montmeló... (foto Renault Media)



...y recibiendo el trofeo de manos del rey (foto Renault Media)

¡Pole para Alonso!

En Renault tenían muy claro lo importante de contener la "marea roja" y se emplean a fondo desde el primer momento. De entrada, al igual que en el Nurburgring, Alonso marcaba la pole, segunda del año, secundado además por Fisichella lo que configuraba una primera fila 100% Renault a la que respondía Ferrari ocupando por completo la segunda con Schumacher y Massa. Los demás, encabezados por los Honda y con los McLaren decepcionando una vez más, simplemente no contaban.

Pero pese a la lógica satisfacción por ocupar los dos primeros lugares de la parrilla, en Renault no las tenían todas consigo. La sensación era que Alonso y Fisichella salían bastante más descargados que Schumacher y Massa y que, a la larga, los Ferrari iban a ser superiores como ya había pasado en Alemania. Además, todo indicaba que los Bridgestone estaban, cuando menos, a la altura de los Michelin, en un circuito donde tradicionalmente las gomas galas suelen comportarse mejor que las japonesas. Pero, aunque hacía calor, las temperaturas no eran demasiado altas y en esas condiciones la teórica superioridad de Michelin se desvanecía.

Domingo caliente

El domingo el calor era una de las claves, calor en la pista, con temperaturas bastante más altas que en los días previos, y calor en las gradas, con un Montmeló lleno a rebosar de "alonsomaniacos" dispuestos a llevar en volandas a su ídolo hacia una victoria muy deseado tanto por el público como por el piloto.

La salida ponía las primeras emociones. Los "segundos espadas", Fisichella y Massa, arrancaban ligeramente mejor que "los jefes" pero aunque ya sabemos que eso de las órdenes de equipo está prohibido, el caso es que ambos acababan por ocupar "el lugar que les corresponde" al paso por la primera curva. Con Alonso delante y atacando ya al máximo desde el primer momento, y Fisichella de escudero, Schumacher esperaba paciente al primer repostaje consciente de que, al menos de momento, el ritmo de los presumiblemente más descargados Renault estaba fuera de su alcance.

Y en efecto, los Renault eran los primeros en parar, Alonso lo hacía exactamente seis vueltas antes que Schumacher lo que dejaba claro que, a igualdad de combustible, el Ferrari era más rápido. El alemán entraba justo cuando Montoya acababa de dejar "aparcado" sobre un piano su McLaren cargado de gasolina hasta los topes, y terminaba ahí su realmente pobre fin de semana. Cuando "Schummy" volvía a pista, lo hacía ya delante de Fisichella, la primera parte del "plan Ferrari" había funcionado y el guión parecía ser el mismo que en Alemania, el Ferrari era más veloz, se iría acercando al Renault en el segundo "stint" y lo pasaría tras el siguiente repostaje.



Buena carrera de Montoya...
(foto McLaren Media)



...iy más bien discreta la de Kimi!
(foto McLaren Media)



Otra buena actuación de Webber y
Williams
(foto Williams F1)

Alonso no cede...

Pero es a partir de entonces cuando todo cambia. Si, el Ferrari era más rápido que el Renault, ipero no lo suficiente! Schumacher recuperaba una decimita aquí y otra allá pero el ritmo de Alonso era practicamente el mismo y así no había forma. Todas las simulaciones y todas las teorías se estaban llendo al garete. Fernando, Renault o Michelin, fuese quien fuese de los tres por separado o en conjunto, habían encontrado ese algo más que parecían no tener. Fuese el mayo calor de la pista que beneficiaba el comportamiento de las gomas, fuese la motivación extra que el calor ambiental inducía en el piloto español o, tal vez, una combinación de ambos factores, el caso es que Fernando no cedía, se mostraba extraordinariamente incisivo en los doblajes y llegaba al segundo repostaje con mucha más diferencia de lo que los planes de Ross Brawn y compañía habían previsto

...¡Alonso gana el Gran Premio de España!

Tras el segundo repostaje Ferrari tiraba la toala, no había nada que hacer, el Renault seguía claramente por delante y su ritmo no decaía ni un ápice. Fernando confesaría después que, en contra de su costumbre de conservar la mecánica en situaciones similares, había seguido atacando hasta el final porque quería ganar con la mayor ventaja posible. Alonso no quería sólo ganar en casa, ¡quería machacar! Y ante el delirio de los más de cien mil espectadores que se quedaban afónicos vuelta tras vuelta animándole, cruzaba la meta con un margen de casi veinte segundos sobre Schumacher. ¡Lo había conseguido! El asturiano había ganado el Gran Premio de España, y lo había hecho no con el mejor coche sino a base de ser, simplemente, el mejor piloto sobre la pista. El "nano" es, por lo general, tan inteligente como frío y calculador pero, por una vez, dejó que la pasión que le circundaba durante todo el fin de semana le influyese, y el resultado no pudo ser mejor, una victoria que sabe a gloria y que puede tener mucha más importancia que los meros dos puntos de más que acumula ahora Fernando sobre Michael en la tabla clasificatoria.

Schumacher cruzaba la meta segundo, derrotado y preguntándose que había pasado. Tras él, Fisichella completaba un día redondo para Renault subiendo al podio pese a la excursión por la grava tratando de seguir el ritmo del Ferrari cuando le superó tras el primer repostaje. Cuarto era Massa, que marcaba la vuelta rápida, una demostración más de cual era el coche más veloz sobre la pista catalana, el Ferrari.



Button volvió a ser el mejor Honda...
(foto Honda F1)
(foto Honda Racing)



...pero Barichello empieza a despertar
(foto Honda F1)



ASiempre eficaz, Heidfeld sumó otro punto
(foto BMW press)

Los demás no cuentan

El resto de equipos volvían a conformarse con las migajas que dejaban Renault y Ferrari. Kimi Raikkonen era quinto con su McLaren tras una buena carrera pero tan lejos de los primeros que parece difícil pensar en el finés como el máximo rival para el título que todos vaticinábamos hace apenas un par de meses. Aunque, al menos, está sumando puntos con consistencia, cosa que no hacía el año pasado a estas alturas, con lo que si McLare (iy sobre todo Mercedes!) recupera la desventaja técnica que sufre ahora pues tal vez pueda tener todavía algo que decir.

Los siguientes en el escalafón son los Honda. Otra vez de más a menos, o de adelante en entrenos a ir para atrás en carrera como ya viene siendo habitual este año. Y de nuevo con Button por delante de Barrichello, aunque al menos el brasileño ya está empezando a ser consistente y a rodar al nivel de su compañero o incluso a veces por delante como en Alemania Cerrando las posiciones de puntos, Heidfeld situaba su Sauber BMW por delante del Williams de Webber. Ambos, Williams y BMW, están ya empezando a resignarse a estar junto incluso ahora que se han separado, ocupando por lo general las posiciones de mitad de clasificación que ya eran suyas el año pasado antes del divorcio.

Tras ellos, Trulli sobrevivía al empujón que le daba su compañero de equipo en Toyota, Ralph Schumacher, en lo que era otro fin de semana desastroso del gigante japonés, cuyos coches no funcionaban con Mike Gascoigne ...¡pero sin él tampoco!



Daniel
Ceán-Bermúdez

¡Como está el mundial de fórmula 1 este año! A la convincente victoria de Schumacher y Ferrari en Nurburgring, respondieron Alonso y Renault del mejor modo posible en Montmeló, involucrando a ganar! Y yo diría que el triunfo en el Gran Premio de España tuvo esta vez bastante más de Alonso que de Renault. O al menos esa sensación me dio al verlo y, sobre todo, al analizar con detalle los tiempos de entrenos y carrera de unos y otros. El sábado, con los dos Renault por delante, parecía claro que el equipo había optado de nuevo por la táctica seguida en Alemania: obtener la pole "como sea" aun a costa de partir con menos gasolina y en una estrategia de carrera que puede ser desfavorable, pero con la ventaja de salir delante en una pista donde es difícil pasar. Y, en efecto, el primer y temprano repostaje de Alonso no hacía sino confirmar esos temores. Todo indicaba que Schumacher y Ferrari iban a acabar ganando a base de alargar sus paradas y mantener un ritmo más alto, como en Nurburgring ... pero no pasó así aunque hasta las simulaciones de carrera de Renault era lo que indicaban.

En un deporte donde la tecnología y la máquina son tan vitales, donde el factor humano cuenta, si, pero parece que cada vez menos, carreras como la de Alonso en Montmeló hacen recuperar la fe en que el piloto todavía puede marcar la diferencia y "negarse" a cumplir con lo que las frías matemáticas indican. Alonso rodó todo el gran premio al límite de lo que su Renault daba y, probablemente, incluso más allá en muchas ocasiones. Fuese por el aliento del público, por la motivación de querer ganar en casa o, simplemente, por su afán casi obsesivo por ganar siempre, el caso es que Fernando ganó el domingo más que a Schumacher y a Ferrari, ganó también a los ordenadores y a las simulaciones de los ingenieros ... ¡y eso es lo que más me gustó de esta victoria!

CLASIFICACIONES

1. F.ALONSO - RENAULT
2. M.SCHUMACHER - FERRARI
3. G.FISICHELLA - RENAULT
4. F.MASSA - FERRARI
5. K. RAIKKONEN - MCLAREN MERCEDES
6. J. BUTTON - HONDA
7. R. BARRICHELLO - HONDA
8. N. HEIDFELD - BMW SAUBER

MUNDIAL DE PILOTOS

- 1 Fernando Alonso 54
- 2 Michael Schumacher 39
- 3 Kimi Räikkönen 27
- 4 Giancarlo Fisichella 24
- 5 Felipe Massa 20
- 6 Jenson Button 16
- 7 Juan Pablo Montoya 15
- 8 Rubens Barrichello 8
- 9 Ralf Schumacher 7
- 10 Nick Heidfeld 6
- 10 Mark Webber 6
- 10 Jacques Villeneuve 6
- 13 Nico Rosberg 4
- 14 David Coulthard 1
- 14 Christian Klien 1

MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

- 1 Renault 78
- 2 Ferrari 59
- 3 McLaren-Mercedes 42
- 4 Honda 24
- 5 Sauber-BMW 12
- 6 Williams-Cosworth 10
- 7 Toyota 7
- 8 RBR-Ferrari 2