

www.
CITA
de
CAMPEONES
com

GRAN PREMIO DE
CANADA



ALONSO Y RENAULT
EN OTRO NIVEL

Bienvenue au Québec

ALONSO Y RENAULT EN OTRO NIVEL

Tras la exhibición de Silverstone, Alonso y su R26 volvieron a dominar de punta a cabo en un circuito tan diferente al británico como es el semiurbano de Montreal. El gran premio canadiense se le había resistido hasta ahora al insaciable campeón del mundo, que este año no se conforma con ganar "sólo" el mundial, simplemente ¡lo quiere todo!

Cuarta victoria y quinta pole consecutivas, seis triunfos y tres terceros puestos en nueve carreras; las cifras de Fernando Alonso en esta primera mitad del 2006 son, simplemente, apabullantes. Un dominio tal no se veía desde el último mundial de la "era Schumacher" y aun entonces los números a mitad de año no eran tan "imposibles" como los que lleva acumulados Alonso este año. Sólo el sistema de puntuación del mundial, pensado precisamente para evitar que cuando alguien domina así el campeonato quede decidido con mucha antelación, permite a los rivales del asturiano y su Renault seguir aferrándose a eso de que todavía quedan muchas carreras o a aquello de que la temporada es larga. Y realmente más que de rivales, en plural, habría que hablar de rival, Michael Schumacher, a 25 puntos y único, realmente, que puede albergar esperanzas de cara al título 2006. Los demás, empezando por Raikkonen, tercero pero ya ¡a 45 puntos! saben que sus opciones de ser campeón este año simplemente no existen.



Primera fila 100% Renault ...
(foto Renault Media)



..Alonso sale bien, Fisichella no...
(foto Renault Media)



...y victoria para Fernando que es la
número 100 de Michelin
(foto Renault Media)

Primera línea 100% Renault

El dominio de Alonso y de Renault se hizo todavía más patente en Canadá con la primera línea totalmente azul, copada por Fernando y por su compañero Giancarlo Fisichella. Raikkonen era el mejor del resto, por delante de un renacido Trulli, cuarto con el Toyota y del Ferrari de Schumacher. En el equipo italiano se esperaba que en esta "minitemporada americana" que empezaba en Montreal, los Bridgestone pudiesen darles una ventaja pero pronto comprobaban que, al menos en el circuito Gilles Villeneuve esto no iba a ser así. El único posible as en la manga de Ferrari era el uso de un compuesto que se decía era más duro y podría dar mucho mejor rendimiento en carrera que en entrenos, algo que como comprobaríamos después tampoco llegaba realmente a suceder.

La ansiedad de Fisichella

Pese a haber sido recientemente confirmado como piloto Renault ya para el 2007, el "Fisico" demostraba en su 'salida falsa' que sigue sin conseguir templar los nervios y evitar los errores. En un momento tan crucial para la suerte del gran premio como es la arrancada, al italiano le podían las ganas de hacer una buena salida, se movía antes de tiempo, paraba para intentar evitar la ya inevitable sanción por adelantarse al semáforo, y era superado por Raikkonen en los primeros metros. El posible doblete Renault, con Alonso en cabeza y "Fisico" restando puntos a sus rivales se esfumaba en unos segundos y la carrera tomaba una fisonomía bastante más interesante. El McLaren parecía en estos primeros compases más rápido que el Renault, y eso que se suponía iba más cargado, con lo que la victoria de Alonso no parecía tan inevitable en esas primeras vueltas.

De hecho, Kimi estaba incluso cerca de pasar a Fernando, en una espectacular maniobra mano a mano de los dos en la recta de atrás, aunque al final el español tenía el lado bueno para entrar a la rápida chicane que cierra la vuelta y el finés debía conformarse con seguirle de cerca y esperar a un posible "adelantamiento virtual" tras el primer o el segundo repostaje.



Schumacher no se rinde nunca y eso le valió para acabar segundo (foto Bridgestone)

Raikkonen acabó "resbalando" cerca del final y perdiendo la segunda plaza

Massa se abre paso en el pelotón para acabar llegando quinto con una sola parada

Rosberg vs Montoya y primer safety car

Las primeras vueltas de carrera se vieron pronto interrumpidas por la ya casi inevitable aparición en cada carrera del safety car. ¿La causa esta vez? El incidente Rosberg-Montoya que acabó con el hijo de Keke contra el muro de la primera chicane y con el colombiano de vuelta a boxes para cambiar el morro. Nico había salido bien desde su sexta plaza en parrilla, pero Juan Pablo le acosaba de cerca hasta que el finlandés-alemán de Williams se saltaba la rápida chicane de entrada meta en su intento de resistir el ataque del McLaren. En vez de ceder el paso a su rival en la recta, como hubiese debido hacer inmediatamente, Rosberg se empeñaba en mantener la posición mientras Montoya tampoco parecía dispuesto a esperar que los comisarios tomaran cartas en el asunto y aplicasen a su rival el lógico "drive through". Ambos se hacían casi emparejados la recta y las eses de inicio de vuelta, llegaban así a la primera chicane, por la que sólo cabe uno, y pasaba lo que tenía que pasar, itoque y los dos fuera! Un accidente realmente evitable si tanto uno como otro hubiesen usado más la cabeza pero eso, a veces, es mucho pedir cuando se está con la adrenalina a tope en plena batalla por ganar o mantener la posición.

Para Nico se acababa ahí mismo un fin de semana que ya había empezado mal, cuando en la primera parte de la sesión de calificación obstruyó a su propio compañero de equipo, Mark Webber, dejando al australiano sin opción de marcar un buen crono que le permitiese pasar "el primer corte". Decididamente no fue el fin de semana de Rosberg ni de los Williams.

Montoya duraba algo más, tras cambiar el morro dañado, pero acababa de forma parecida su carrera un buen número de vueltas después, golpeando el muro con las dos ruedas derechas de su McLaren y viéndose obligado también a abandonar.

Alonso no da opción

El primer repostaje lo realizaba antes Alonso que Raikkonen pero sólo con una vuelta de diferencia, claramente insuficiente para que Kimi pudiese superar a Fernando Si, además, se atasca una rueda y falla el embrague, cosas ambas que le sucedieron al McLaren en su repostaje, pues no sólo no hay opción de ganar posición al primer intento sino que las posibilidades de conseguirlo en el segundo también se complican. De vuelta a la pista, Raikkonen ya estaba un puñado de segundos por detrás y, encima, Alonso partía para este segundo y decisivo turno de carrera con el último set de ruedas nuevas que todavía le quedaba. El resultado era toda una colección de vueltas rápidas por parte del asturiano que sentenciaban por completo la carrera, el segundo repostaje no iba ya a tener ninguna relevancia y la sexta victoria del año, cuarta consecutiva, iba a ser bastante menos complicada de lo que las primeras vueltas pudieron hacer pensar.

Schumacher no se rinde

Si algo hay que destacar por encima de todo en Michel Schumacher es su afán para, con siete títulos mundiales ya a sus espaldas, seguir peleando del primer al último giro como todavía lo hace. En Canada, "el kaiser" partía quinto, muy cargado de gasolina pero conseguía acabar segundo. ¿Que como lo consiguió? Pues rodando al límite desde la primera a la última vuelta, con una táctica casi a medio camino entre las dos paradas y la única detención que realizaría su compañero Felipe Massa. Schummy se quitaba de en medio sin mayores problemas a Trulli, dejaba atrás a Fisichella, condenado debido al tiempo perdido en cumplir su sanción de "drive trough", alargaba al máximo su primer repostaje, y era un lejano tercero cuando la salida de pista de Villeneuve obligaba a la segunda intervención del safety car y le daba una oportunidad de ir a por Raikkonen. En las últimas vueltas, con las diferencias reducidas al mínimo debido a la neutralización de la carrera, Michael presionaba y Kimi acababa por salirse de la trazada en la horquilla, quedarse "patinando" en la zona sucia y viendo impotente como el Ferrari le arrebatava la segunda posición.

Pese a toda la diferencia que hubo entre ambos durante todo el fin de semana, al final Alonso sólo le sacaba a Schumacher dos puntos y es probablemente a eso a lo que se aferran el alemán y su equipo para seguir queriendo pensar que el mundial todavía está vivo. Yo, sinceramente, tengo menos fe que ellos y lo veo ya bastante "muerto", en el sentido de que el nombre de su ganador se puede ir ya, casi, casi, empezando a escribir en el palmarés. Queda media temporada pero sólo una catastrófica serie de errores o problemas por parte de Alonso y Renault pueden dar opciones a Schumacher y Ferrari de dar la vuelta a la tortilla. Y a la vista de la increíble racha de infalibilidad del piloto y de fiabilidad de la máquina, para pensar que eso pueda ocurrir tal vez haya que ser muy ferrarista o creer, simplemente, en los milagros.



Trulli celebró su renovación con la mejor actuación en lo que va de temporada



Otros dos puntos para Heidfeld y su BMW-Sauber (foto BMW press)



Coulthard acabó por llevarse el último punto en juego tras arrebatárselo a Button



Daniel
Ceán-Bermúdez

¡No hay quien los pare! Alonso y Renault conseguían en el circuito Gilles Villeneuve de Montreal su quinta pole y cuarta victoria consecutiva en los últimos cinco grandes premios. Cifras "schumacherianas" que amenazan con dejar sentenciado el campeonato ya a final del verano de seguir el ritmo imposible que el asturiano y su equipo llevan esta temporada. La victoria en Canadá era, además, de las pocas que le faltaban a Alonso en su ya cargado palmarés y la consiguió con esa aparente facilidad que supone el salir primero y rodar delante toda la carrera. Una facilidad siempre muy relativa porque Fernando tuvo que apretar al máximo para resistir el acoso de Raikkonen en los primeros giros, para distanciarlo de forma irremediable tras el primer repostaje y para mantener el coche en pista sobre un circuito que en los últimos giros más parecía una pista de patinaje y en el que nadie, ni Alonso, ni Raikkonen, ni Schumacher ni muchos otros, se libraron de tener más de un susto. Pero mientras los del español y el alemán no tuvieron más consecuencias que subir, por un momento, sus pulsaciones y las de sus seguidores, el de Kimi, pasándose de frenada en la horquilla (Epingle, que es como se llama la curva, es horquilla en francés Sr. Serrano ¡¡¡no aguja!!!) a dos vueltas del final sirvió para que "el kaiser" todavía acabase segundo una carrera que empezaba para él muy cuesta arriba, retrasado en parrilla y con muchos rivales a pasar por delante. Pero entre que Michael hizo otro de esas carreras que sólo él y Fernando parecen capaces de hacer, rodando al límite en cada vuelta, y que sus rivales se empeñaron en fallar (Fisico 'ansioso' en la salida, Montoya y Rosberg 'peleándose', Trulli 'blandito' como siempre, Kimi 'patinando') pues al final la diferencia entre Alonso y Schumacher sólo fue de dos puntos más aunque en pista pareciese que había un abismo entre ambos.

CLASIFICACIONES

1. F.ALONSO - RENAULT
2. M.SCHUMACHER - FERRARI
3. K. RAIKKONEN - MCLAREN MERCEDES
4. G.FISICHELLA - RENAULT
5. F. MASSA - FERRARI
6. J.TRULLI - TOYOTA
7. N. HEIDFELD - BMW SAUBER
8. D.COULTHARD - RBR FERRARI

MUNDIAL DE PILOTOS

- 1 F.Alonso 84
- 2 M.Schumacher 59
- 3 K.Räikkönen 39
- 4 G.Fisichella 37
- 5 F.Massa 28
- 6 J.Montoya 26
- 7 J.Button 16
- 8 R.Barrichello 13
- 9 N.Heidfeld 12
- 10 R.Schumacher 8
- 10= D.Coulthard 8
- 12 J.Villeneuve 7
- 13 M.Webber 6
- 14 N.Rosberg 4
- 15 J.Trulli 3
- 16 Christian Klien 1

MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

- 1 Renault 121
- 2 Ferrari 87
- 3 McLaren-Mercedes 65
- 4 Honda 29
- 5 Sauber-BMW 19
- 6 Toyota 11
- 7 Williams-Cosworth 10
- 8 RBR-Ferrari 9