



GRAN PREMIO DE
FRANCIA



SCHUMACHER REPITE
...ALONSO RESISTE

SCHUMACHER REPITE... ALONSO RESISTE

Segunda victoria consecutiva para Schumacher, Ferrari y Bridgestone que están dispuestos a llevar la lucha por el título hasta el final. Pero Alonso acabó segundo y se mantiene con buena renta al frente de la clasificación cuando la temporada encara ya su tercio final con el aliciente extra para la afición española de la presencia de Pedro De la Rosa en el McLaren

La clara victoria de Michael Schumacher y su Ferrari en Magny Cours reabre por completo la lucha por el mundial 2006. Si el triunfo del alemán en Indianápolis se daba por descontado, pensando en la lógica superioridad de las gomas Bridgestone sobre las Michelin tras "lo del año pasado", el dominio del "kaiser" en el gran premio de Francia no era, ni mucho menos, lo que se esperaba. Magny Cours debía significar el retorno a la normalidad, en el sentido de que los Michelin volverían a ser más peromantes que los Bridgestones y, a partir de ahí, Renault debía volver a tener cierta ventaja. Pero las gomas blandas francesas eran "demasiado blandas" para las altas temperaturas que caracterizaron el gran premio galo y los clientes de "Bibendum" pronto empezaron a darse cuenta de que su única opción iba a estar en optar por los compuestos "menos blandos" y esperar a que los Bridgestone no resistiesen el alto ritmo que eran capaces de marcar en las tandas cortas de vueltas.



Octavo gran premio de Francia para Schumacher que sigue a la caza de Alonso



Fernando sacó lo máximo posible, los ocho puntos de la segunda plaza



Massa se subió al podio pero no pudo completar el doblete Ferrari que su equipo esperaba

Otra primera fila roja

Así las cosas, el resultado de la calificación ya no pillaba a nadie por sorpresa. Los dos Ferrari volvían a copar la primera fila, igual que en Indy, aunque esta vez las diferencias eran menores ¡y Fernando era el siguiente! El español daba el máximo para estar lo más cerca posible de los Ferrari en la parrilla y tener, todavía, esperanzas de poder darle la vuelta a la situación en la carrera.

La sorpresa de la sesión de clasificación la constituían los Toyota, con Trulli y Ralf muy arriba y siempre por delante de los McLaren, una prueba más del sorprendentemente buen rendimiento de los Bridgestone en la pista francesa. En el caso del equipo de Ron Dennis, la duda era si su posición en parrilla reflejaba la competitividad real del coche o si se debía a una diferente estrategia de carrera respecto a los ocupantes de las primeras filas que, presumiblemente, habrían calificado más ligeros. La carrera se encargaría de desmentir esta hipótesis y, de hecho, los McLaren-Mercedes eran de los primeros en parar a repostar.

Pedro se sube al último tren

Y hablando de McLaren la noticia sin duda era la repentina sustitución de Juan Pablo Montoya por Pedro De la Rosa. Las aguas bajaban muy revueltas en el equipo últimamente y la situación del colombiano era cada vez más precaria, algo a lo que colabó él sin duda con su sucesión de errores este año y que culminaba cuando golpeaba a Raikkonen en la primera curva de Indianápolis. Finalmente, Montoya anunciaba que el año próximo retorna a Estados Unidos, concretamente al equipo en el que obtuvo sus mayores éxitos, el de Chip Ganassi. La gran sorpresa es la categoría en que competirá el colombiano, ya que deja los monoplazas para aventurarse ni más ni menos que en la NASCAR. Sin duda todo un reto para un piloto de "escuela europea" como es realmente Montoya.

Con el futuro de su piloto ya definido para el 2007 fuera de la F1, en McLaren consideraban innecesario que siguiese hasta final de año y apenas unos días antes del Gran Premio de Francia anunciaban que sería De la Rosa quien ocupase el volante del segundo McLaren "en las próximas carreras". Para Pedro se trataba tanto de una merecida oportunidad como, probablemente, de la última ocasión para asentarse en la F1 y aspirar por fin a los resultados que por clase, calidad y trabajo está capacitado para cosneguir pero que diferentes circunstancias a lo largo de su carrera deportiva le han impedido alcanzar.

Así que Pedro llegaba a Magny Cours con ganas de demostrar lo que vale y con la responsabilidad de no cometer los errores de su antecesor en el coche anglo-alemán. Para empezar, el piloto catalán cumplía con creces en su primer contacto con el nuevo sistema de calificación, clasificándose octavo justo detrás de un Fisichella que tras el buen fin de semana de Indianápolis volvía en Francia a sumirse en la mediocridad.



La buena forma de los Bridgestone se demuestra también con los Toyota, Ralf acabó cuarto



Raikkonen atacando a fondo para no poder ser más que quinto



Tras su buena prestación de Indy, Fisichella volvió a hacer una carrera anodina en Magny Cours

Schumacher se escapa, Massa le cubre las espaldas

La salida del gran premio respondió exactamente a lo que se esperaba. Schumacher se escapó en cabeza, y ya todos nos olvidamos de él, simplemente iba a ganar fácil, como así fue. Por detrás, Massa tapó todos los huecos impidiendo el desesperado intento de Alonso por superarle y seguir los pasos del primer Ferrari. El brasileño cumplió a la perfección su papel de escudero en los primeros metros, no dio opción a Fernando para superarle pese a que este lo intentó con decisión, tanto en el curvón de Estoril como en la horquilla de Adelaida y en la chicane de Nurburgring, y una vez rechazados los ataques iniciales del español, se marcó un ritmo suficiente como para permitir la fuga de su "jefe de filas" sin ser demasiado lento y estar en peligro de ser pasado por el Renault. De hecho tras unas pocas vueltas también Massa se iba distanciando de Alonso dejando claro que los Ferrari estaban a un nivel superior y que Renault debería buscar otra forma de optar al menos a la segunda plaza para ceder el mínimo de puntos posible en el campeonato.

Webber arruina las opciones de Pedro

Y si Alonso se encontraba con un obstáculo insalvable en forma del Ferrari de Massa, peor aun le iba a De la Rosa, lógicamente prudente en los primeros virajes y, probablemente por ello, sorprendido en la vuelta inicial por el Williams de Webber. El australiano se situaba delante del español y las imágenes de su duelo del año pasado en Bahrein volvían a la mente de todos. Pero esta vez, simplemente, no había forma de pasar. Pedro, visiblemente más rápido, lo intentaba una y otra vez en el único punto posible, la horquilla de Adelaida, pero Webber hacía el máximo uso de la maldita regla que permite "un movimiento" para defender la posición, y a base de tomar siempre el interior de la curva hacía inútiles todos los ataques de De la Rosa. Sólo en el primer repostaje conseguiría el McLaren pasar al Williams pero entonces el daño ya estaba hecho, con una estrategia agresiva a tres paradas, Pedro había perdido una veintena de segundos tras un coche más lento y sus opciones de acercarse a las posiciones de cabeza desaparecían. A partir de ahí, y tras toparse también, aunque por menos giros, con Villeneuve delante y rodando más lento, Pedro trataba de sacar el máximo provecho a su McLaren, se clasificaba séptimo tras Raikkonen y Fisichella, y dejaba su firma con la tercera mejor vuelta rápida, en carrera, primera además de los coches calzados con Michelin.

Los McLaren parecen encontrarse otra vez en la situación de principios del año pasado, cuando eran rápidos en carrera pero incapaces de calificar arriba en parrilla lo que les penalizaba enormemente. Entocnes acabaron encontrando solución al problema, esperemos que ahora vuelvan a conseguirlo, las opciones de futuro De la Rosa pueden depender tremendamente de ello.



Buen retorno de Pedro De la Rosa, séptimo y autor de la tercera mejor vuelta en carrera



Heidfeld sigue a lo suyo, no fallar nunca y sumar algún puntito para BMW-Sauber



El rendimiento de los neumáticos va a decidir el campeonato

Alonso sólo cede dos puntos

En cuanto en el box de Renault vieron que Alonso no podía pasar a Massa en pista en los primeros giros, la opción era clara, había que pasar al "plan B". La estrategia del Renault número 1 era flexible y en el primer repostaje se podía optar por seguir la línea de tres paradas marcada por los Ferrari o cargar más combustible, buscar un segundo 'stint' largo y pasar a Massa a base de parar una vez menos en boxes. Esta última, lógicamente, era la opción elegida y entre el frenético ritmo que Fernando era capaz de marcar pese a ir más cargado, y que Massa no era tan hábil ni tan decidido como Alonso o Schumacher a la hora de lidiar con el mucho tráfico en pista, el caso es que tras el último repostaje de ambos el español estaba ya claramente por delante del brasileño, imidiendo el doblete de Ferrari y dejando en sólo dos puntos la pérdida respecto a Schumacher. En un fin de semana de calro dominio técnico de sus rivales, esa era sin duda la mejor noticia para Alonso y su equipo a la espera de que vuelvan tiempos mejores.

Los Toyota sorprenden

El buen rendimiento de los Bridgestone influyo, sin duda, en la buena prestación de los Toyota, aunque seguro que algo de mérito tiene también el equipo que una vez licenciado su ingeniero estrella, Dave Gascoigne, parece ir poco a poco empezando a recobrar el camino hacia las primeras plazas. Ya son tres carreras seguidas con Trulli y Ralf cerca del podio y, lo que es más importante, rodando de forma consistente toda la carrera tras calificar bien, algo que hasta ahora no habían conseguido. En Magny Cours el cuarto puesto final del pequeño de los Schumacher casi parecía a poco a la vista de como habían andando los Toyota todo el fin de semana y ese es el mejor síntoma de que las cosas en el equipo japonés van mejorando. Y decimos que casi supo a poco porque delante de Ralf rodaba Trulli cuando tuvo que abandonar por problemas de frenos, y porque el propio Ralf podía haber optado a la tercera plaza de no ser por una rueda que se resistió a soltarse en un cambio de ruedas. Ojo pues a los Toyota, si las Bridgestone siguen al buen nivel de estas dos últimas carreras no nos extrañaría verlos alguna en vez en el podio antes de que acabe el año.



Daniel
Ceán-Bermúdez

¡Pues resulta que lo de los Bridgestone en Indianápolis no fue flor de un día! En Magny Cours, en teoría un "circuitito Michelin", las gomas japonesas eran también el "calzado que había que tener" para ganar la carrera. Y claro, eso en este mundial significa victoria segura de Schumacher y Ferrari que no fue otro doblete porque Fernando y Renault reaccionaron a tiempo, cambiando su estrategia para pasar a Massa en boxes ... y porque al brasileño todavía le falta bastante para poder seguir el ritmo endiablado de su jefe de filas a igualdad de coche y carga de combustible. El resultado final fue, por tanto, el menos malo para Alonso, que sólo cedió dos puntos y mantiene exactamente la misma diferencia sobre Schumacher que ya tenía tras su victoria en Australia ... ¡en el tercer gran premio del año! Desde entonces han pasado muchas cosas, pero si nos atenemos a los fríos números el resultado de todas ellas ha sido un "empate técnico" entre Alonso y Schumacher que en los siguientes ocho grandes premios han cosechado exactamente los mismos resultados: cuatro victorias, tres segundos puestos y un quinto. Visto así la situación habla de igualdad total, pero una cosa son los números y otra las sensaciones que lo que vemos en la pista dejan. Y, ahora mismo, la sensación es de "cambio de tendencia": Renault y Michelin han perdido su supremacía de hace un mes mientras que Ferrari y Bridgestone están en alza. En todo caso, eso mismo parecía tras Nurburgring ¡y luego Alonso ganó cuatro carreras seguidas! Así que hacer pronósticos este año se está empezando a poner muy complicado ... justamente lo que más nos gusta de cara al interés y el espectáculo. Algunos dicen que ahora "toca sufrir" porque la ventaja de Alonso se reduce, a mi me gusta verlo de otra forma, "ahora toca disfrutar" porque el campeonato se pone realmente interesante cuando todavía quedan siete carreras.

CLASIFICACIONES

1. M.SCHUMACHER - FERRARI
2. F.ALONSO - RENAULT
3. F. MASSA - FERRARI
4. R.SCHUMACHER - TOYOTA
5. K.RAIKKONEN - MCLAREN
6. G.FISICHELLA - RENAULT
7. P.DE LA ROSA - MCLAREN
8. N.HEIDFELD - BMW SAUBER

MUNDIAL DE PILOTOS

| | |
|----------------|----|
| 1F.Alonso | 96 |
| 2M.Schumacher | 79 |
| 3G.Fisichella | 46 |
| 4K.Räikkönen | 43 |
| 5F.Massa | 42 |
| 6J.Montoya | 26 |
| 7J.Button | 16 |
| 8R.Barrichello | 16 |
| 9N.Heidfeld | 13 |
| 9=R.Schumacher | 13 |
| 11D.Coulthard | 10 |
| 12J.Trulli | 8 |
| 13J.Villeneuve | 7 |
| 14M.Webber | 6 |
| 15N.Rosberg | 4 |
| 16P.De la Rosa | 2 |
| 17V.Liuzzi | 1 |
| 17=C.Klien | 1 |

MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

| | |
|--------------------|-----|
| 1Renault | 142 |
| 2Ferrari | 121 |
| 3McLaren-Mercedes | 71 |
| 4Honda | 32 |
| 5Toyota | 21 |
| 6Sauber-BMW | 20 |
| 7RBR-Ferrari | 11 |
| 8Williams-Cosworth | 10 |
| 9STR-Cosworth | 1 |