



MUNDIAL DE FÓRMULA 1 DE 2006

ALONSO CONTRA TODOS

En su lucha por revalidar el título de Campeón de Mundo de 2005, Fernando Alonso se topó en la siguiente temporada no sólo con la todopoderosa dupla Schumacher-Ferrari, sino con una FIA y unos comisarios que se encargaron de poner todo tipo de piedras en su camino.

MC [TEXTO]. RENAULT Y FERRARI [FOTOS]

La tensión que vivía el mundial de Fórmula 1 de 2006 alcanzó su pico en el Gran Premio de Italia, delante de los enfervorecidos *tifosi* —la apasionada afición transalpina— que soñaban con el octavo título de Schumacher. Allí, la FIA volvió a las andadas con otra decisión inexplicable. En la última ronda de la clasificación, la Q3, Alonso sufrió un pinchazo en la rueda trasera derecha y le tocó volver a boxes apresuradamente para poner un nuevo juego de neumáticos. Por el camino, la rueda, hecha jirones, destrozó parte del carenado y el fondo plano de su monoplaça. Sin saber el alcance de los daños y con el tiempo justo para hacer una vuelta lanzada, Fernando salió de boxes a toda velocidad, intentando llegar antes de que el crono se pusiera a cero. En vez de calentar los neumáticos, rodó a fondo en ese giro.

Por detrás, a unos 100 metros, tenía al Ferrari de Felipe Massa, que venía en vuelta de clasificación y que se sintió perjudicado, o eso al menos dijeron desde la Scuderia. El equipo italiano, reclamó de inmediato contra un Alonso que, con el coche destrozado, se las había apañado para finalizar en una extraordinaria quinta posición, demostrando su enorme capacidad de adaptación a cualquier circunstancia. *“Cuando Ferrari te reclama, nunca estás tranquilo, porque puede pasar cualquier cosa. Hemos hecho lo que es honesto y lo que hay que hacer deportivamente. Por tanto, tengo la conciencia muy tranquila; y de haber penalización aquí, habrá que ver los vídeos de 15 carreras, de 15 cronos y cambiar muchos resultados. Lo de hoy ha pasado carrera sí, carrera también”,* opinaba el asturiano, que consideraba que era algo *“típico de Ferrari, tienen que intentarlo todo y cualquier oportunidad que vean van a intentar ir a por nosotros”*.

A media tarde, se confirmaron los peores temores, los comisarios sancionaron al piloto español, anulándole sus tres mejores cronos de la Q3, lo que le condenaba a partir décimo.

Ese domingo por la mañana, Fernando apareció en el circuito visiblemente cabreado y haciendo el gesto del pulgar hacia abajo para mostrar su descontento. El equipo Renault convocó una rueda de prensa en el *paddock*, a la que acudieron casi un centenar de periodistas y en la que un Alonso casi a punto de llorar de rabia explicó que no había molestado a Massa. Respecto a la sanción, fue demoledor: *“Amo el deporte, amo a los seguidores que están aquí, muchos de ellos venidos desde España, pero ya no considero más la Fórmula 1 como un deporte”*. En los años siguientes, la FIA le haría pagar muy caras esas declaraciones.

Además de apoyar al campeón del mundo, Briatore destacó el riesgo que habían asumido el asturiano y el equipo al lanzarse a una vuelta cronometrada sin saber cómo estaba el coche. *“Alonso es de esos pilotos que*

hablan en caliente antes de pensar”, le atacó Max Mosley, presidente de la FIA.

Para rematar el fin de semana, en la carrera, cuando ya había remontado hasta la tercera posición, el motor Renault traicionó a Alonso, una avería que no había sufrido desde el GP de Japón de 2003. El ganador del Gran Premio fue Schumacher, por lo que se colocó a dos puntos en el mundial. Después de la carrera, el alemán anunció su retirada a final de temporada, acabando con las especulaciones, al tiempo que Ferrari comunicaba que su sustituto sería Kimi Räikkönen. Una era llegaba a su fin en la Fórmula 1.

Con el ánimo tocado, Alonso se trasladó a Madrid el lunes después de la carrera para recoger el Premio Nacional del Deporte al mejor deportista español de 2005. Allí coincidió con el rey, con el que charló amistosamente. Juan Carlos I no dudó en aconsejar al asturiano: *“Te lo digo desde el cariño, Fernando. Tú a lo tuyo. Si Massa te provoca o los comisarios se equivocan, ignóralo. Tú, olvídate de eso y gánale en la pista”*. El asturiano le contestó que no era tan fácil, a lo que el monarca le respondió dándole un abrazo y reiterando: *“Hazme caso. Será mejor si vas a lo tuyo y los ignoras. A ganarles”*.

En China y aprovechando la lluvia y una nueva especificación de motor estrenada por Renault, Fernando Alonso se hizo con la pole, lugar que no ocupaba desde Canadá. Pese a las evidentes limitaciones de los Bridgestone en mojado, Schumacher se las apañó para clasificarse décimo. El GP pintaba muy bien para nuestro piloto. *“Tener a Giancarlo en la segunda posición es una buena oportunidad para la carrera, para mí y para Renault de hacer algo importante”,* destacó el asturiano.

La realidad se empeñó en desmentir su predicción punto por punto. La carrera fue un despropósito táctico del equipo francés e, incluso, volvió a reaparecer el





Desastre en Monza. Flavio Briatore con Alonso y Fisichella antes de la salida del GP de Italia. A la absurda sanción del sábado, se sumó una rotura de motor que dejó a Fernando sin puntuar. Schumacher (arriba) fue el ganador el mismo día que anunciaba su retirada.



“tuercas”, que dejó caer la tuerca de una de las ruedas del monoplaza, por lo que la última parada de Alonso se prolongó hasta los 19 segundos. En un sprint final electrizante, el español comenzó a marcar vuelta rápida tras vuelta rápida, recortando tiempo a Schumacher: se quedó a tres segundos del “Kaiser”, que certificó su victoria número 91.

Poco podíamos imaginar entonces que sería la última de su vida. El alemán empataba a puntos con Fernando, pero tenía un triunfo más —criterio que se seguía para desempatar—, por lo que podría proclamarse Campeón del Mundo en el Gran Premio de Japón. La semana siguiente, Fernando se despachó a gusto contra su escudería: *“Estaba primero y mi compañero de equipo, segundo. Cuando tuve problemas me alcanzaron y me dejaron atrás. Cuando pude recuperar el ritmo ya era demasiado tarde. Es como si estás en el Tour, en una etapa de montaña y sufres un pinchazo, y tus compañeros de equipo y tus rivales siguen subiendo sin esperarte, es un poco difícil de entender”*, declaró visiblemente cabreado.

La presión a la que estaban sometidos Alonso y el equipo Renault era máxima. En el campeonato de constructores, Ferrari se había puesto a un punto de los franceses. La primera medida que tomaron fue sustituir al “tuercas”, aunque nunca se supo si fue el mismo mecánico que cometió el error en Hungría.

En el Circuito de Suzuka, la pole fue para Felipe Massa, con Schumacher a su vera y Alonso en una distante quinta plaza. El mundial se ponía cuesta arriba, pero atendiendo al refranero español: hasta el rabo todo es toro. Fernando Alonso no se rendía y era consciente de que los puntos se conseguían el domingo, aunque hubo más de un momento aquel fin de semana en el que sintió que todo estaba perdido. En realidad, toda la afición pensó lo mismo. Ferrari y Schumacher nunca fallaban...

El domingo, Massa dejó pasar al “Kaiser” en la tercera vuelta, mientras Alonso sufría para superar a su “amigo” Ralf Schumacher. Lo conseguiría en boxes, momento en el que también adelantó al segundo Ferrari. Por delante, sólo quedaba Michael. Fernando mantuvo una presión asfixiante sobre el líder, que, con el del Renault siempre

al acecho, no pudo relajarse en ningún momento ni conservar la mecánica.

El español hizo su última parada en la vuelta 35 y el alemán, una después. A continuación, ocurrió el milagro. El motor del Ferrari número cinco explotó espectacularmente a la entrada de la curva nueve, en medio de una espectacular humareda, una rotura que Schumacher llevaba sin sufrir desde el año 2000, en Francia.

Al contrario de lo que suele hacerse, el “Kaiser” se mantuvo en la trazada, llenándola de aceite, en un desesperado intento de perjudicar a Alonso, que llegaba pegado a él. Ni siquiera se apartó para dejar pasar al asturiano, que, en un detalle que pasó desapercibido, le adelantó levantando el puño celebrando la mala suerte de su rival. De esta forma, el español consiguió su primer triunfo en cuatro meses en la que, como curiosidad, fue la última victoria de Michelin en la categoría.

Fernando cruzó la línea de meta pegado al muro para celebrar el resultado con su equipo, escenificando la reconciliación con los hombres de Renault tras semanas de tensión. Al llegar a boxes, se subió en coche y volvió a hacer una celebración especial, con los brazos extendidos, la cabeza gacha y a la pata coja. Hubo quien vio allí una garza, otros al Ave Fénix. Lo que todos tenían muy claro es que allí estaba el futuro Campeón del Mundo.

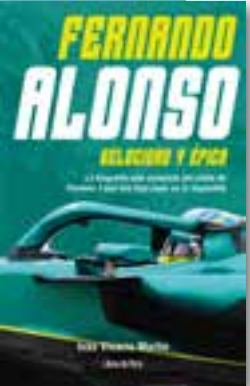
EPÍLOGO

Con un punto en Brasil, revalidaría su título. Schumacher también lo veía así: *“Para mí el campeonato se ha terminado”*, declaró resignado. *“Todos sabemos que Fernando necesita ese punto, él es muy buen piloto y no debería tener problema alguno”*, cerraba el alemán. Fernando era prudente: *“El campeonato se decidirá en Brasil, como todos esperábamos. Debemos cuidarnos y no correr demasiados riesgos”*. **MC**

EL LIBRO

Este texto es un extracto del libro *“Fernando Alonso. Velocidad y épica”*, escrito por Iván Vicario Martín y publicado por el sello Libros de Ruta, de la editorial Almuzara. Se trata de la biografía más completa publicada sobre el piloto asturiano hasta la fecha, pues repasa su trayectoria desde sus inicios hasta el pasado Gran Premio de Singapur. Ya está a la venta y puede adquirirse en librerías y a través de las webs de la editorial Almuzara (www.almuzaralibros.com) o Amazon, donde también habrá versión para Kindle.

FICHA
Fernando Alonso. Velocidad y épica
Autor: Iván Vicario
Páginas: 470 [15 x 23 cm]
Encuadernación: rústica con solapas
Precio: 29,50 €



Victoria decisiva. Fernando Alonso celebra subido a su monoplaza el triunfo en el Gran Premio de Japón tras el abandono de Michael Schumacher. Con un solitario punto, sería Campeón del Mundo en Brasil por segunda vez.