

1 de febrero de 2018, 11:17:04

MOTOR

Así vivimos la montaña rusa de Alonso en Barcelona

Por Sergio Álvarez



Viernes 12 de mayo por la mañana; One Magazine acaba de aterrizar en el Circuit de Barcelona-Catalunya, y coincide felizmente con una de esas instituciones que ocasionalmente todavía se dejan ver por los paddocks: se trata de Jo Ramírez, el mexicano que fuera mano derecha de Ron Dennis como coordinador de McLaren entre 1984 y 2001.

Nadie mejor que él cuando lo que uno busca son opiniones fundadas sobre los entresijos del equipo de Woking. ¿Dónde estaría McLaren si apartamos la unidad de potencia Honda de la ecuación? “Luchando con Mercedes”, afirmó Ramírez. Pero ¿realmente el chasis es así de bueno? Eso no es lo que dicen los expertos técnicos, y no podemos olvidar las discretas dos últimas temporadas que firmaron con un motor Mercedes. “Al parecer este año el chasis sí que es puntero”, insistió Ramírez.

Así que, para tratar de emitir nuestro propio juicio, decidimos marcharnos a pie de pista durante las sesiones libres y la calificación. Lo cierto es que Fernando Alonso parecía fino, sin apenas los sustos que observábamos en el pilotaje de los pilotos de Toro Rosso y Williams. Es cierto que el viento a veces le obligaba a alguna pequeña corrección a la salida de la curva Campsa (curva 9, la rápida de derechas previa a la horquilla de La Caixa), pero eso sí que era lo mismo para todos. Lo que sin duda de veras se notaba era la falta de potencia a la hora de encarar la entrada de ese mismo giro, en subida: comparar un McLaren-Honda con un Mercedes era para que algún otro niño se echara a llorar.

Y entonces llegó el milagro: séptima posición en la parrilla de salida, y Fernando se creció ante la prensa, hablando de adelantar dos o tres coches en la arrancada y tratar de aguantar esa posición hasta el final en la medida de lo posible. Teniendo en cuenta las exigentes

características del Circuit de Barcelona-Catalunya, suponía un posible testimonio sobre la calidad del MCL32 si quitamos la unidad de potencia de la ecuación. Pero la realidad fue distinta cuando llegó el domingo: en el fondo, sabía que los puntos seguían siendo difíciles, lo que le llevó a arriesgar por el exterior de la curva 2, “sabiendo qué tal vez Massa no me vería”. Fue entonces cuando llegó el toque, al que siguió una estrategia dudosa (fue de los primeros en parar) y a la desesperación detrás del Toro Rosso de Daniil Kvyat que, incluso sin que su unidad de potencia Renault sea la mejor de la parrilla, pudo contener a Alonso sin dificultades todo el tiempo que quiso: “Por ritmo de carrera sabíamos que no podíamos igualar a los coches que teníamos delante aún sin que hubiéramos perdido todas nuestras oportunidades detrás de Kvyat después de la parada”, declaró Alonso al terminar la carrera.

A pesar de todo, siempre persistirá la duda acerca de qué habría llegado a hacer Alonso en casa si no hubiera perdido casi todo el viernes en el garaje, después de un problema extrañamente descrito como “un agujero en el motor”. Tal vez hubiera podido recopilar más información sobre neumáticos con la que afrontar la lucha del domingo.

Alonso se centrará durante las próximas dos semanas en las 500 Millas de Indianápolis, que disputará el domingo 28 de mayo. Cuando regrese al Gran Circo, Honda debería tener lista la primera gran evolución de su unidad de potencia, prevista para el Gran Premio de Canadá. Pero equipo, pilotos y aficionados hace tiempo que perdieron ya la fe en los japoneses.

Onemagazine. Todos los derechos reservados. ©2018 | www.onemagazine.es
