



GRAN PREMIO DE
ESTADOS UNIDOS



**DOMINIO BRIDGESTONE
DOBLETE FERRARI**



Indianápolis volvió a ser territorio Bridgestone y vivió un nuevo doblete Ferrari, esta vez con todos los rivales de Michelin en pista pero incapaces de seguir el ritmo de Schumacher y Massa. Alonso salvó la salvable con su lejano y sufrido quinto puesto en un fin de semana gris y tras una carrera que sólo terminaron nueve monoplazas.

Después de "lo del año pasado" estaba más o menos claro que en Indianápolis los equipos Michelin iban a estar, por una vez, en desventaja. La marca francesa no se podía arriesgar a volver a tener problemas con sus neumáticos así que era lógico pensar que no arriesgaría en sus compuestos y que Bridgestone podría gozar, por fin, de ventaja. Y a la vista de los resultados del fin de semana parece ser que eso exactamente fue lo que pasó. Los Ferrari dominaron con absoluta claridad ya desde los primeros giros de entrenos, coparon la primera fila de parrilla tras los oficiales e "hicieron su carrera" totalmente sólos en cabeza camino de un doblete, repetición del obtenido el año pasado pero, esta vez, mucho más valioso al estar todos los demás equipos en liza.

Para Alonso y Renault, el gran premio de USA se convertía en una carrera "a la defensiva", y no sólo por la desventaja en términos de neumáticos. El motor del R26 de Fernando cerraba ciclo tras la dura carrera de Canadá y no parecía estar demasiado fresco y, por si fuera poco, Alonso y su equipo no acababan de dar con una adecuada puesta a punto a nivel de chasis y suspensiones, encontrándose el español durante todo el fin de semana con un coche mucho más nervioso y menos eficaz de lo habitual. Con todo ello, la quinta plaza final era un auténtico mal menor en una carrera que ha sido, con diferencia, la peor del año para el campeón español.



Massa supera a Schummy en la salida...
(foto Renault Media)

..pero el alemán es el primero en la meta
(foto Bridgestone)

Ayudado por el nuevo motor, Fisichella brilló esta vez más que Alonso

Todas las emociones en la salida

La superioridad de las gomas japonesas y los coches italianos fue absoluta desde el mismo viernes. La pole de Schumacher, secundado con facilidad por Massa, se concretaba en carrera con un claro dominio en el que el único cambio respecto al guión esperado era la mala arrancada del alemán, superado por su compañero de equipo en el sprint hasta la primera curva ...y casi adelantando también por Alonso! Fernando sabía de su inferioridad en esta carrera pero quiso, de todas formas, dejar su sello en el único instante donde tenía opciones, la arrancada. Desde la quinta plaza en parrilla, el Renault número 1 salía catapultado hacia adelante y mientras Fisichella dudaba tras el Ferrari de Schumacher, Alonso buscaba el mismo hueco por el exterior que ya usase el año pasado, llegando al primer viraje casi emparejado con el Ferrari. Pero Schummy resistía y ahí se acababa la única opción que tenía Fernando de ponerse delante del alemán, aunque fuese por unos metros.

Pero, aunque parezca mentira, el duelo entre los dos campeones en estos primeros segundos de gran premio pronto pasaba a segundo plano en la atención de todos. Apenas unos metros tras ellos el resto del grupo entraba en la curva iy se desencadenaba el caos! Raikkonen frenaba tal vez un poquito antes de lo previsto, Montoya, que venía detrás, lo hacía decididamente bastante más tarde de lo necesario y el contacto entre los dos McLaren esra inevitable para desesperación de Ron Dennis y Norbert Haugg que seguían incrédulos el desenlace de la maniobra desde su box. Las dos flechas plateadas decían adios a la carrera tras apenas 500 metros y con ellos se quedaban también en las trampa de arena a ambos lados de la curva un buen número de afectados por los "daños colaterales" del toque entre Juan Pablo y Kimi. El más afectado era Heidfeld, que hacía rodillo sobre la goma trasera de Button y "despegaba" con su BMW-Sauber, aterrizando tras un vuelo tan alarmante como, por fortuna, inocuo para la seguridad de su piloto. El Williams de Webber también se quedaba fuera, lo mismo que el RedBull de Klien, el ToroRosso de Speed y el SuperAguri de Montagny. De golpe y porrazo (inunca mejor dicho!) media parrilla estaba eliminada y el atónito público americano se aprestaba de nuevo a ver una carrera de F1 con muy poquitos coches en pista.



Fernando se resistió a lo inevitable en los primeros giros para acabar cediendo y sumar al menos 4 puntos

Los dos McLaren fuera en la primera curva, ieste no es el año del equipo de Ron Dennis!

Barrichello volvió a ser el hombre de Honda en los puntos al acabar sexto

Ferrari y Bridgestone muy superiores

Tras retirar las asistencias del circuito toda "la chatarra" acumulada mientras el safety car rodaba delante del menguado grupo de supervivientes, la carrera se reanudaba con Massa tomando ventaja mientras Schumacher hacía de las suyas en el "restart" frenando al resto del pelotón. Una vez la luz verde encendida, los dos Ferrari se iban de forma inexorable mientras Alonso era incapaz de seguir su ritmo y lo más que podía hacer era resistir los ataques de Fisichella, visiblemente más rápido con su nuevo y fresco "motor evolución" pero incapaz de superar al español hasta que la "lógica de equipo" se impuso y Fernando se hizo a un lado con más o menos discrepancia y ganas. Una vez por delante de su teórico "jefe de filas", el "Fisico" empezó a rodar algo más rápido, pero nunca lo suficiente como para inquietar a los Ferrari, así que la carrera ya se veía poco menos que vista para sentencia en la vuelta 10 y sólo quedaba por ver cuando pasaría Schumacher a Massa. Algo que Ferrari resolvería con su habitual solvencia a base "de estrategia", de forma que tras el primer repostaje de los dos coches rojos, el del alemán ya estaba confortablemente en cabeza por delante del de su compañero brasileño y ahí se acababa toda la lucha por la victoria.

Fernando sufre para puntuar

Con las tres primeras plazas más que claramente definidas, el interés que quedaba estaba por detrás. Alonso no podía seguir el ritmo de los que le precedía y, poco a poco, iba viéndose amenazado por los que venían detrás. De estos el que mejor partido sacaba de la estrategia a una parada era Trulli, que partía desde boxes, rodaba siempre en solitario y con pista libre por delante, y acababa por terminar delante del español y ocupando la cuarta plaza. Su Toyota, calzado también con Bridgestone, era la confirmación de que las gomas japonesas eran las mejores en Indy. Y para corroborarlo, su compañero en Toyota, Ralf Schumacher, también se abría paso a base de rodar a muy buen ritmo, para acabar también superando al Renault de Alonso tras el segundo repostaje. Fernando era sexto y podía dar gracias al accidente inicial que le había librado de la amenaza de los McLaren. Y es que estos iban también, presumiblemente, a un parada y viendo el resultado que dicha táctica le dio a Trulli, que salía el último, parece más que evidente que tanto Raikkonen como Montoya, que partían desde mitad de parrilla, hubiesen estado bastante arriba al final.

Pero con los "si..." no se confeccionan las clasificaciones finales y, además, el Toyota de Ralf cedía cerca del final, con lo que Alonso acababa por sumar los 4 puntos de la quinta plaza, mucho más de lo que, dadas las circunstancias, podría haber conseguido. Así que, pese a ser esta de Indy su peor carrera de la temporada, el resultado no era, ni mucho menos, tan malo. Lo importante es sumar siempre y si cuando las cosas van tan mal como iban en el gran premio americano, todavía se acaba quinto, está claro que no es como para quejarse demasiado.



Segundo resultado positivo para Trulli y primer punto para Liuzzi y el ToroRosso...

..lógicamente celebrado por todo lo alto en el box del equipo italo-austriaco

Coulthard sigue sumando puntos para RedBull a base de oficio y regularidad

iSólo nueve coches en la meta!

Si el año pasado, por las tan especiales circunstancias que concurrieron en el gran premio americano, sólo eran seis los coches en pista al final de la carrera, esta vez pese a salir todos ial final sólo llegaban nueve! Decididamente el público norteamericano no tiene suerte con la F1 y entre el accidente múltiple inicial, el que provocó pocas vueltas después Sato al intentar el imposible que es pasar a alguien con un Super Aguri, aunque ese alguien sea Monteiro en un Midland, y las posteriores retiradas de Villeneuve y Albers, al final ni diez eran los coches rodando en la legendaria pista de Indiana.

De los "supervivientes", mención especial merece el ToroRosso de Vittantonio Liuzzi. El italiano sumana el primer punto para la escudería "ex-Minardi" y su V10 "capado" y lo hacía peleando duro en pista, superando a un muy desdibujado Nico Rosberg. El hijo de Keke está perdiendo el impulso con el que empezó el año a medida que los motores de Williams acusan la falta de evolución, presupuesto y, tal vez incluso motivación de Cosworth, sabedores en la firma británica de que Sir Frank ya tiene atado el contrato con Toyota para el año que viene.



Daniel
Ceán-Bermúdez

Indianápolis vio a dejarnos un gran premio atípico, de nuevo con pocos coches en pista y con los Ferrari claramente en cabeza, bien servidos por sus gomas Bridgestone. La victoria de Schumacher, unida al quinto puesto de Alonso, reabre al menos en teoría la lucha por el título. Y decimos en teoría porque si bien es verdad que Schummy ha recortado diferencias tampoco es menos cierto que la distancia sigue siendo importante, que las circunstancias de Indy eran muy especiales y que parece difícil que en muchas otras carreras gente como Massa, Fisichella o Trulli se puedan interponer entre Michael y Fernando. En Ferrari contaban con ganar las dos carreras "americanas", al final han ganado una y el balance de puntos de Canadá y USA es de cuatro a favor de Schumacher, justo como su hubiesen ganado las dos con Alonso segundo en ambas. Desde ese punto de vista, meramente matemático, para Ferrari la minitemporada americana se puede calificar como "misión cumplida" pero la clara victoria de Alonso en Canadá abre más expectativas a favor de Renault que el quinto puesto de Indy pueda suponer en contra. Lo de Indy me parece que va a ser un caso aparte, casi como el año pasado, y dentro de quince días en Magny Cours la lógica parece indicar que Alonso, Renault y Michelin van a ser de nuevo la combinación a batir. Por todo ello, el favorito sigue siendo Alonso, el rival ya es sólo uno, Schumacher, y los demás pocas opciones tienen de recoger más que alguna migaja del festín. Si acaso, todavía cabe esperar algo de McLaren que, fiel a su tradición, no arroja la toalla y ya está estrenando una nueva evolución de motor en los entrenos privados de Jerez. Los tiempos de De La Rosa a su volante hacen esperar que, tal vez, los McLaren puedan, todavía, ejercer de jueces en la lucha Alonso-Schumacher. Primeras respuestas en Magny Cours. En pleno Tour de Francia, encaramos ya la recta final y Alonso sigue con el maillot amarillo.

CLASIFICACIONES

1. M.SCHUMACHER - FERRARI
2. F. MASSA - FERRARI
3. G.FISICHELLA - RENAULT
4. J.TRULLI - TOYOTA
5. F.ALONSO - RENAULT
6. R.BARRICELLO - HONDA
7. D.COULTHARD - RBR FERRARI
8. V.LIUZZI - STR COSWORTH

MUNDIAL DE PILOTOS

1F.Alonso	88
2M.Schumacher	69
3G.Fisichella	43
4K.Räikkönen	39
5F.Massa	36
6J.Montoya	26
7J.Button	16
8R.Barrichello	16
9N.Heidfeld	12
10D.Coulthard	10
11R.Schumacher	8
11=J.Trulli	8
13J.Villeneuve	7
14M.Webber	6
15N.Rosberg	4
16V.Liuuzzi	1
16=C.Klien	1

MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

1Renault	131
2Ferrari	105
3McLaren-Mercedes	65
4Honda	32
5Sauber-BMW	19
6Toyota	16
7RBR-Ferrari	11
8Williams-Cosworth	10
9STR-Cosworth	1