

Magos de la calculadora

Ingenieros y pilotos discuten cuándo repostar y cambiar gomas según la dificultad de cada pista para adelantar y la estrategia de los rivales a partir de los datos de un ordenador

REPORTAJE

MIGUEL MARTÍNEZ
MONTMELÓ

A veces, las caras dicen más que las palabras, sobre todo, en un mundo lleno de secretos como la F-1. Y el semblante de Fernando Alonso reflejaba ayer la alegría de conseguir la pole ante su público y el temor de que le resultará muy difícil batir a los Ferrari en carrera. La sonrisa de medio lado de Michael Schumacher hacía sospechar que se guarda una sorpresa para hoy.

Un ordenador procesa millones de datos de una carrera y todas las variables que inciden en el rendimiento de un monoplace para determinar en qué vuelta debe detenerse el piloto a cambiar neumáticos y repostar para cubrir los 300 kilómetros de un gran premio en el menor tiempo posible. A partir de los datos de la computadora, los ingenieros y pilotos discuten la mejor opción según la dificultad para adelantar de cada trazado y la estrategia de los rivales.

El GP de España se disputa a 66 vueltas y las soluciones básicas que arroja el ordenador son repartir esa distancia en tres tramos similares de alrededor de 22 vueltas cada uno, lo que obligaría a un piloto a detenerse en boxes dos veces en las vueltas 22 y 44. Lo complicado es afinar tres vueltas arriba o abajo.

Un monoplace consume en

Montmeló 2,22 kilos de gasolina por vuelta (en F-1 se habla de kilos y no de litros, y la conversión es de 1.2 litros por kilo). El bólido es 0,42 segundos más lento por vuelta por cada 10 kilos más de combustible que cargue. Los pilotos realizan la calificación con la gasolina con la que iniciarán la carrera, y según la ecuación anterior, por cada vuelta que retrase su primera parada, perderá una décima en la crono. De ello se desprende también que un piloto que esté a punto de entrar a repostar será dos segundos más rápido que uno que haya salido en ese momento a pista tras el repostaje.

Embrollo de números

En todo este embrollo de números se jugará parte de la carrera de hoy. Los Ferrari fueron más rápidos que los Renault durante los entrenamientos libres, pero cargaron más gasolina que los Renault, por eso Schumacher y Massa están justo por detrás de Alonso y Fisichella.

«Confiamos mucho en nuestra estrategia», proclama Schumi. Los cálculos de unos y otros pasan porque Schumacher se detendrá dos o tres vueltas después que Alonso en el primer repostaje y, básicamente, también en el segundo. A coches iguales, en esas tres vueltas arañaría cuatro segundos; los seis que le corresponde por la menor carga de gasolina, menos dos que Alonso gana en su primera vuelta –solo en la pri-



▶▶ Alegría ▶ Alonso celebra la pole, ayer en el Circuit.

mera – con gomas nuevas.

La clave, pues, es saber si Alonso podrá entrar en boxes con más de cuatro segundos de ventaja sobre Schumacher y ahí entra en juego el papel de Fisichella, segundo en la parrilla. Si el italiano mantiene su posición en la parrilla y ejerce de tapón entre Alonso y los Ferrari, el asturiano tendrá la victoria en el bolsillo. «De momento, Renault manda en la carrera porque salen primero», dice Marc Gené, el tercer piloto de Ferrari. Fisichella, sin embargo, descartó cualquier táctica. «Cada uno hará su carrera», explicó el italiano. Parece seguro que Schumacher adelantará a Fisichella en la primera parada. La incógnita

▶ LA ESTRATEGIA

Alonso debe sacar cuatro segundos de ventaja antes del repostaje para ganar

▶ LOS NEUMÁTICOS

La temperatura prevista para hoy puede beneficiar los Bridgestone de Ferrari

nta es saber a qué distancia estará en ese momento Alonso y si se mantendrá en la segunda parada.

Los neumáticos juegan otro papel decisivo. Aunque los Michelin de Renault se mostraron más rápidos que los Bridgestone de Ferrari durante todos los ensayos de invierno en Montmeló, incluso en los de Semana Santa, parece que la firma japonesa dispone ahora de unas gomas más consistentes, a las que les viene bien el calor. La previsión para hoy es de 28 grados: «Justo lo que necesitamos», apostilla Gené. Todo está en el aire, pero un cualificado observador imparcial, Pedro de la Rosa, da como favorito «a Fernando». ≡

ANÁLISIS

EL PRÍNCIPE CONTRA EL REY

Alonso se enfrenta tanto a Schumacher como a su propia imagen

ANTONI GUTIÉRREZ RUBÍ
ASESOR DE COMUNICACIÓN



Alonso y Schumacher se retan dentro y fuera de la pista. En la F-1, quizá el deporte más exigente con el triunfo, no existe el *jogo bonito*; el duelo necesita rivalidad extrema. El mercado y las audiencias, también. Sin lucha, el campeonato se devalúa. Por ello, hasta el más grande Schumacher, necesita de jóvenes arrogantes dispuestos a discutir su autoridad. No hay nada más épico que destronar a un rey, aunque seas ya príncipe. La sucesión natural no basta para el ambicioso. El relevo debe ser forzado para que sea mítico. No es igual ganar a Raikkonen que al heptacam-

peón. Eso lo haría inolvidable. La rivalidad se nutre de antagonismos que se alimentan con una amplia gama de emociones, estéticas e icónicas. Estos son los más relevantes.

Azul contra rojo. El azul es el color del cielo y del mar, los horizontes sin fin, por lo que se asocia a la estabilidad, la confianza y la inteligencia. Se suele usar para anunciar productos relacionados con la tecnología y es un color frío propio de un conductor calculador. El color rojo es el del fuego y la sangre, por lo que se asocia al peligro, la energía y la pasión. Es un color caliente que se ajusta a la conducción temperamental de Schumacher y es el favorito para anunciar coches y motos, bebidas energéticas y todo tipo de deportes. De alta visibilidad, se usa en las señales al tiempo que es el color indiscutible de la atracción emocional. Marea contra furia. La Alonso-

mania es potente pero aún muy española para poder rivalizar con los tifosi de Ferrari. Puedes ser sueco o alemán, pero si crees en la victoria y luchas por ella tanto como un italiano puedes ser un tifoso global. La marea azul es demasiado local todavía para competir con la furia roja en el terreno de las pasiones sin patria.

Tiburón y bala roja

Renault contra Ferrari. El equipo revolucionario contra los constructores más poderosos. El tiburón de Alonso contra la bala roja. Un equipo francés con piloto español contra un equipo italiano con líder alemán. Michelin contra Bridgestone.

El Profeta contra el Káiser. El campeón más joven contra el abuelo del circuito. El duelo deportivo es también emocional y escénico. La F-1 exige una concentración sin la cual

ninguna técnica es útil a 300 por hora. Ambos rivalizan en frialdad y exigencia, pero la aparente humildad y la profética visión de la carrera de Alonso se han convertido, para muchos, en falsa modestia y arrogancia petulante. Schumacher no disimula lo que es: un impertinente obsesivo con la victoria pero que el año pasado demostró que sabe perder –y trabajar humildemente– como nadie lo ha hecho con su palmarés.

Publicidad contra prensa. Alonso es un tipo multianuncio. No le queda ni la cremallera del mono sin patrocinador o producto que no le tiene hasta convertirlo en bailarín de claqué si la multinacional lo exige. Pero se mueve mal con los medios pese a que ha dado 200 entrevistas en un año. Recela de la prensa española y se siente incomprendido. Schumi gestiona mejor el presente. Su palmarés le permite defender su jerar-

quía y no le importa posar con un habano sin forzar su imagen con piruetas imposibles. Conoce la urgencia de Alonso y se esfuerza en ganar en los medios como paso previo a hacerlo sobre el asfalto.

Ego contra ego. La publicidad es la gasolina del negocio y se revaloriza cuando el piloto es el protagonista. Y la imagen que proyectan juega un papel clave en la percepción del consumidor. Ser campeón exige ser también un campeón emocional y moral, ser simpático o parecerlo. La risa desinhibida de Schumi es más creíble que la sonrisa contenida de Alonso. Y, al final, el público tiende a perdonar –y a querer– a quien no disimula.

Alonso tiene hoy una cita con la afición que le animará y otra con la prensa que le esperará con las plumas afiladas. Deberá mostrar la misma concentración que en la carrera. Conviene que no olvide que este país es experto en el desafecto hacia sus héroes. Cualquiera reproche a la prensa se convertirá en más munición para los que se preguntan cómo puede ser un príncipe tan creído si aún no ha sido coronado como único rey. ≡