



- F.COLET EN CARAVANA
- NUESTROS VIAJES
- ORGANIZA TU VIAJE
- MOVERSE POR EUROPA
- COSAS DEL CARAVANING
- MUSEOS SOBRE RUEDAS
- Museo Auto Alemania
- Museo Auto Bélgica
- Museo Auto España
- Museo Alonso Oviedo**
- F. Alonso Collection
- Espíritu del Jarama
- Museos Auto Francia
- Museo Auto G.Bretaña
- Museo Auto Holanda
- Museos Auto Italia
- Museo Auto Mónaco
- MUSEOS AIRE Y GUERRA
- DE LA "A" A LA "Z"
- PARQUES ATRACCIONES
- TURISMO VALLADOLID
- Contacto
- Aviso legal
- Mapa del sitio



El Museo y Circuito Fernando Alonso

Llanera/Oviedo



En junio de 2015, Fernando Alonso inauguró su museo y circuito en su ciudad natal, Oviedo.

El museo se encuentra en el concejo de Llanera, a pocos kilómetros de la capital asturiana. El complejo incluye un estupendo circuito de karting.

Tras haber "abierto boca" visitando en 2014, en Madrid, la colección de los coches de Fernando en la exposición que tuvo en la Sala del Canal de Isabel II, por fin en 2018 pudimos visitar el fantástico Museo Fernando Alonso.

Con la ventaja añadida de incorporar a su "cuadra" algunos modelos más de los que pudimos ver cuatro años antes, incluido el ya mítico McLaren de la Indy 500 de 2017. De hecho estuve demorando la visita a la espera de que el "Indy" estuviera ya expuesto.

El museo de Fernando Alonso es un verdadero hito en Europa y, casi con toda seguridad, también en el mundo. No hay otro museo igual, pues es realmente complicado que un piloto de carreras tenga la posibilidad de disponer de prácticamente todos los coches con los que ha competido. Eso es precisamente lo que lo hace tan exclusivo.

No es que Alonso sea, por mérito propio, uno de los ases del volante de todos los tiempos. Es que en España tenemos la suerte de contar con su talento y con un legado excepcional que nos muestra, de primera mano, la evolución de la F1 en el siglo XXI.

Desde 2001 hasta nuestros días se nos brinda la oportunidad de apreciar cómo la aerodinámica ha ido transformando la apariencia de los monoplazas de la categoría reina, desde las espartanas líneas del Minardi de 2001 hasta la sobreabundancia de apéndices aerodinámicos tan de moda hoy en día. Lo que está asegurado es que disfrutaremos a tope con la visita al Museo Fernando Alonso



Aspectos prácticos

El Museo y Circuito de "La Morgal" se encuentra muy cerca de la autovía A-66, a diez kilómetros de Oviedo y a 28 de Gijón. Más info sobre horarios de apertura, tarifas, etc. en www.museoycircuitofernandoalonso.com

Un aspecto muy estimable y que facilita mucho la vida al visitante es el gran aparcamiento gratuito del museo.

Y para los caravanistas, más si cabe, pues hay espacio de sobra para aparcar sin problemas con una autocaravana o con la caravana a cuestas. Por tanto es perfectamente factible la visita al museo si vamos de paso.



Una vez adecuadamente "aparcados", el Museo Fernando Alonso nos recibe con su primer kart -a sus tiernos tres añitos empezó a pilotarlo- y con el trofeo de las "6 horas de Spa-Francorchamps", su primera participación en el Mundial de Resistencia-2018/19 y también su primera victoria con Toyota.

Además, cuando visitamos el museo, solo hacía una semana que Fernando se había anotado las míticas 24 horas de Le Mans. ¡Ni hablamos de lo eufórico que estaba todo el mundo por allí!

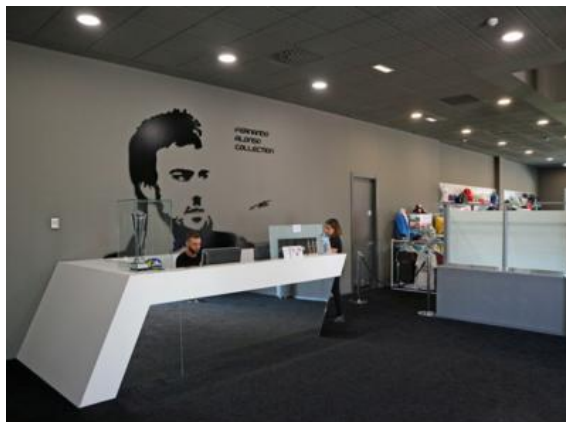




Un mes después de la visita al Museo Fernando Alonso, tuve la inesperada oportunidad de toparme con el Toyota de Le Mans-2018 en el Festival de la Velocidad de Goodwood (Gran Bretaña)

Si el Museo Fernando Alonso os flipa, tenéis que daros una vuelta por Goodwood. Es lo más de lo más.

Pinchando en la foto os podréis "trasladar" al Festival de la Velocidad de Goodwood-2018, un auténtico museo al aire libre



La recepción



Su primer kart, con 3 años de edad



La tienda. Los productos Indy eran la "estrella"



El circuito de karts de La Morgal

El museo se estructura en dos plantas. En la planta baja se exponen los karts y monoplazas que han marcado su carrera hasta llegar a la Fórmula 1 y sus dos campeonatos mundiales con Renault.

En la planta superior nos recibe una sala de proyecciones en la que podremos ver imágenes de los momentos más señalados de su trayectoria en la competición. A continuación accederemos a la gran sala, con sus dos monturas

campeonas del mundo en primer lugar. El Renault RS25 de 2005 y el RS26 de 2006. A continuación, la vista alcanza a todos sus coches desde el McLaren MP4-22 de 2007 al McLaren Indy de 2017.

Desde nuestra visita a la colección Alonso en 2014, se han incorporado a la muestra el Ferrari F14 T de 2014 -que por aquel entonces estaba en activo- el McLaren-Honda MP4-30 de 2015 -el de su primera temporada en McLaren tras su retorno- y el McLaren-Honda Indy de 2017.

Admito que me decepcionó un poquito no encontrar sus McLaren de 2016 y 2017. Para el MP-4-33 de 2017 estaba anunciada su llegada en breve, pero del de 2016 nada se decía.

No sé si ambos ya estará expuestos en el museo, pero en Goodwood tuve la oportunidad de quitarme esa espinita, pues el McLaren de 2016 formaba parte de la partida, como puede verse en la foto de la derecha. Eso sí, "adecuadamente" maqueado con los colores actuales del equipo McLaren-Renault. Ni rastro del negro y rojo de la época Honda.



Su último Ferrari, el 14T de 2014



Y su primer McLaren Honda, el MP4-30 de 2015



Aunque finalmente no pudiera atravesar la línea de meta, el McLaren Indy (2017) es ya todo un mito

Ya hemos comentado que el Museo Fernando Alonso es por merecimiento propio, uno de los "santuarios" de todo buen aficionado a la Fórmula 1. Museos que exponen monoplazas de F1 hay muchos y muy buenos, pero dejando al margen la Colección Alonso, los otros dos museos que no hay que perderse son el de Donington Park de Inglaterra y, por supuesto, el Museo Ferrari de Maranello. Los enlaces a los reportajes de ambos los tenéis un poco más abajo. En enero de 2016 tuve la ocasión de volver a Maranello y allí estaba uno de los F150 Italia de 2011 de Fernando Alonso. Sin embargo no es necesario pisar Maranello para verlo de cerca, pues otro se encuentra en este mismo museo.

Pinchad en las imágenes y podréis "recorrer" con nosotros esos fantásticos museos...



Primeros pasos y primeros triunfos en el karting...

La colección comienza con sus primeros pasos en el mundo del karting. Con solo 3 años Fernando empezó ya a vivir entre efluvios de gasolina.

La historia de Fernando Alonso es bien sabida por todos y en el karting mostró enseguida su instinto luchador y ganador. Tras llevarse varios campeonatos regionales, a los 12 y 13 años (1993 y 1994) ganó el campeonato de España y el del Mundo al año siguiente, luciendo el número 14, el número que lo ha acompañado en sus últimas temporadas en la F1. Todos esos karts forman parte de la colección.





El kart campeón del mundo, 1995





Sus karts campeones



Y sus trofeos como "kartista"

Empieza su carrera en monoplazas...

Dejamos atrás la época de los karts y accedemos a la gran sala de la planta baja que expone sus cinco primeros monoplazas, incluido el Renault RS23 de 2003 con el que obtuvo su primera pole position en el GP de Malasia y, por supuesto, la victoria en el GP de Hungría que abrió la lata de triunfos en F1...

En 1999, el ex-piloto de F1 Adrián Campos le ofreció correr el "Euro Open Movistar by Nissan" con un Coloni. Fernando no perdió el tiempo y se llevó el campeonato tras haber obtenido 6 poles y 6 victorias...



En primer plano, el Coloni de la Euro Open. A su lado, de verde-amarillo, el Lola de la F3000, con el que venció en Spa-Francorchamps 2000 y que sirvió para que un tal Flavio Briatore le echara el ojo...

Y llegó, con 19 años, a la Fórmula 1...

Fernando ya apuntaba maneras y no pasó desapercibido para los ojeadores de la F1, especialmente tras su triunfo en la F3000, en el mítico circuito belga de Spa-Francorchamps. Ferrari fue la primera en interesarse por el asturiano y, mediante un acuerdo verbal, su futuro parecía unirse a la escudería Prost para ir fogueándose. Sin embargo, el italiano Flavio Briatore le ofreció fichar por Renault y para allí se fue, aunque en 2001 debutara cedido a Minardi.

Así pues, se inició en el mundo de los grandes premios con Minardi -comprado aquel año por el australiano Paul Stoddart- en el G.P. de Australia de 2001. Aunque el coche no estaba para tirar cohetes, Alonso cuajó buenas actuaciones, obteniendo un décimo puesto en Alemania. Con el actual sistema de puntuación eso le hubiera supuesto anotar su primer punto.



El Minardi PS01 de 2001. Con él comienza la andadura de Fernando en la F1.



Un jovencísimo Fernando Alonso, en su debut en la F1 - GP Australia 2001

Al final de 2001 terminó la cesión a Minardi y en 2002 se convirtió en piloto de pruebas de Renault. Este Renault RS22 es el único monoplace que falta en la colección, quizás porque él aún no era titular...

La era Renault: la primera victoria en un Gran Premio



*El Renault RS23 de 2003. Su primera victoria en F1, en el Gran Premio de Hungría.
A su lado en Renault R24 de 2004*



*En el podio de Hungría 2003
La primera victoria siempre es especial.*

En 2003 sustituye a Jenson Button y pasa a ser piloto oficial de Renault junto al italiano Jarno Trulli. 2003 prende la mecha de la "Alonsomanía". Fernando se convierte en el piloto más joven de la historia de la F1 en lograr una pole position en Malasia y, unas carreras después, un 24 de agosto en Hungría, logra subir al cajón más alto del podio. ¡el ganador más joven de la historia y el primer español en lograrlo!



La conjunción entre los colores de la bandera asturiana y los de Renault dieron a la "Alonsomanía" una seña de identidad increíble.



*Este trofeo es muy, muy especial...
¡La primera victoria en F1!*



Los monos, cascos y trofeos de sus primeros pasos en monoplazas (1999-2000)

La temporada 2004 representó una inflexión antes de la explosión de 2005. El RS24 fue un buen coche, pero le faltó un punto de competitividad. Aún así Alonso obtuvo cuatro podios (un segundo y tres terceros) y terminó 4º en el campeonato. Por su parte, Trulli se llevó, en Mónaco, el único triunfo de la temporada para Renault.



El RS24 de 2004



Alonso en el RS23



El RS24 de 2004

Si algo no falta en el museo es una completísima colección de sus monos, cascos, trofeos y demás objetos que redondean la muestra.

En la foto de la derecha, los monos de la época Minardi y de sus primeros pasos junto a Renault.



La planta superior: Alonso en imágenes

Tras subir a la planta superior accederemos a la gran pantalla que nos proyecta imágenes de los momentos más representativos de la carrera de Fernando Alonso en la F1.



Celebrando el primer campeonato mundial - GP Brasil 2005



Otro momento mágico. Primera carrera con Ferrari y primera victoria en Bahrein 2010.

Lástima que una temporada que empezó tan bien terminase con la tremenda decepción de Abu Dabi

2005 y 2006: sus dos campeonatos del mundo:



Nos reciben los Renault RS25 y RS26... ¡Alonso, campeón del mundo 2005 y 2006!

La temporada 2005 significó para Fernando alcanzar la gloria. El RS25 resultó ser una perla y le reportó a Renault y a Alonso 7 victorias y el campeonato mundial. El primero para ambos. Y no fue fácil. El McLaren de Raikönnen le puso las cosas muy complicadas con sus 7 victorias. Fue un campeonato francamente disputado, pero Alonso se convirtió en el campeón del mundo más joven de la historia de la F1 y Renault, campeona de marcas.



El victorioso RS25 de 2005



El primer campeonato siempre sabe mejor



"El rincón de los campeones"

La temporada siguiente, la de 2006, significó la de la confirmación. El rival cambió. Schumacher y Ferrari relevaron a Kimi y a McLaren Mercedes en su pugna con Alonso y Renault y a punto estuvieron de llevarse el gato al agua, pero al final Fernando aguantó la presión del alemán. Una vez más, empate a victorias, siete para cada uno, pero finalmente Fernando y Renault revalidaron sus campeonatos.

Antes de acabar la temporada, Alonso hizo público su fichaje por McLaren Mercedes. Su sueño infantil de recalar en McLaren, el equipo de su querido Ayrton, se hacía por fin realidad. Lástima que aquel cuento no fuera precisamente de hadas...



El RS26 de 2006, la montura del segundo campeonato del asturiano



Recuerdos del primer campeonato (2005)



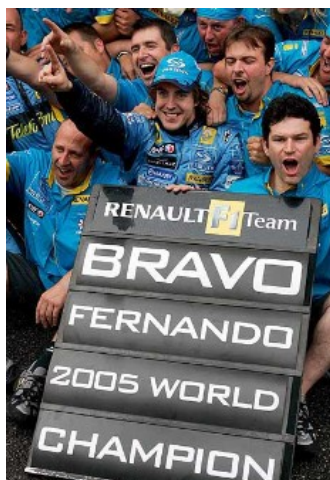
Y del segundo, (2006)



El trofeo de ganador del su primer GP de España en Montmeló (2006)



Renault conmemoró sus campeonatos de 2005 y 2006



McLaren Mercedes - 2007

El tercer campeonato que tuvo que haber sido y no fue...



El precioso McLaren Mercedes MP4-22 de 2007. Un coche nacido para ser campeón y que no pudo ver cumplida su misión

Lo sucedido en McLaren en 2007 ha hecho correr ríos y ríos de tinta y yo no voy a insistir en ello. Solamente me gustaría recordar que lo que comenzó siendo un sueño hecho realidad al ingresar en McLaren, la escudería mítica de Ayrton Senna, fue convirtiéndose, poco a poco, en una pesadilla con tintes de sainete y de thriller a partes iguales.

McLaren y Ron Dennis ficharon a Fernando a mediados de 2006, cuando era campeón del mundo en título. Al ingresar en el equipo a primeros de 2007 era ya bi-campeón mundial. Una ventaja que Dennis y el equipo no supieron ni gestionar ni aprovechar. Peor no se pudo haber hecho.

Siempre me he preguntado cómo es posible que Ron Dennis fichara y tuviera en sus filas a todo un bi-campeón mundial en título para luego pasarse la temporada jurando y perjurando que en el equipo no había ni primeros ni segundos, equiparándolo -al menos sobre el papel- con todo un debutante como el jovencísimo Hamilton, por muy prometedor que éste fuera, que lo fue. Seguro que hubiera habido tiempo para todo, pero...



En el viaje de Renault a McLaren, Fernando se dejó su cabellera...y algo más.

¿El resultado de semejante dislate? Eso también es historia. El coche era muy bueno y Fernando, en buena lógica, debiera haberse anotado su tercer campeonato consecutivo y McLaren haberse llevado el de constructores porque tenía una auténtica máquina de ganar, el McLaren MP4-22. Al final, ni lo uno ni lo otro. Debido a los errores de unos y otros, Fernando acabó fuera del equipo y el equipo acabó fuera del campeonato, con una multa de 100 millones de dólares por el caso "FerrariGate". Otro sainete que salpicó la temporada. Ferrari y Kimi, que estaban donde había que estar, lograron pescar en río revuelto y el finlandés se encontró un campeonato que siempre vio muy lejano.

En cualquier caso, para mí, Fernando Alonso "fue y será" para siempre el auténtico campeón de 2007. Sí, Hamilton hizo una grandísima temporada y le puso las cosas difíciles a Fernando -el único que lo ha logrado porque era ya todo un crack en ciernes- pero si las cosas se hubieran desarrollado con lógica Alonso se hubiera anotado el campeonato porque el equipo hubiera jugado a su favor y no al revés.

En fin, han pasado ya muchos años de todo aquello y la realidad ha demostrado una vez más que "segundas partes nunca fueron buenas". Cuando escribo estas líneas Fernando ya está fuera de la F1 y aunque sigue ligado a McLaren, es una lástima que la aventura con Honda y después con Renault las cosas no salieran todo lo bien que su clase y su lugar en la historia en la F1 le hacían merecedor.



Ganador del GP de Monaco en 2006 y 2007



Celebrando el triunfo en Mónaco 2007

Lo cierto es que el MP4-22 es muy bonito y fue muy competitivo. 8 victorias en su palmarés, con 4 para Alonso y otras tantas para Hamilton, aunque tales datos quizás resulten un poco engañosos. El GP de Hungría hubiera tenido que ser, en buena lógica, para Alonso, no para Lewis, pero ese episodio fue uno de los más determinantes de tan rocambolesca y estrafalaria temporada.



Renault 2008-2009 o el regreso del hijo pródigo...



*La presentación del RS28 con Nelson Piquet Jr como compañero de 2008
Fernando recuperó la tranquilidad y su cabellera.*

Tras su efímera estancia en Woking y a falta de un lugar libre en Ferrari en 2008 -su otro sueño como piloto de F1- Fernando acabó regresando, con Flavio Briatore, a la que fuera su casa durante varios años.



Pudo haber fichado por Red Bull, pero prefirió esperar al Cavallino Rampante. Una vez fallida la experiencia McLaren, había que esperar el momento de sentarse en un Ferrari, el equipo más laureado de la historia de la Fórmula 1. Y no sé yo quien le reproche a Fernando su decisión.

A toro pasado es fácil hablar y si se hubiera decidido por Red Bull -en 2008 el equipo "que da alas" todavía carecía de pedigrí y de éxito sólido por entonces- hubiera sido un verdadero puntazo. De haber estado en Red Bull su cuenta de campeonatos del mundo habría engordado exponencialmente. A menudo, para triunfar de forma habitual, es necesario estar en el lugar adecuado y en el momento oportuno y esa suerte a Alonso le ha sido tradicionalmente esquiva, pero... ¡A quién no le motivaría ser piloto Ferrari!

En cualquier caso, Renault le ha querido siempre y si bien los dos últimos años pasados en la marca del rombo fueron un paréntesis en su carrera antes del gran salto a Ferrari, tampoco le fue mal del todo.

El RS28 le permitió obtener dos victorias: la polémica de Singapur y la incontestable del GP de Japón. El coche fue especialmente competitivo en el último tramo de la temporada, con tres cuartos puestos, un segundo y dos victorias en las seis últimas carreras, terminando quinto en el campeonato.

La temporada 2009 no fue tan competitiva con el RS29 y sólo un tercer puesto en Singapur adornan su palmarés. Y de esa manera, por fin, llegó la hora de Ferrari...





El RS29 de 2009. No fue ni de lejos el mejor coche que ha pilotado Fernando, pero sí el primero en lucir el ancho alerón delantero que caracterizó la aerodinámica de la temporada. Aquellos monoplazas se ganaron el mote de "cosechadoras"

De rojo Ferrari...



Si seguimos el orden lógico de la exposición con el primer Ferrari que nos toparemos es, paradójicamente, el último de Alonso. El F14 T, el primer Ferrari híbrido, no cumplió con las expectativas de Ferrari y de Fernando y al final de la temporada 2014 sus caminos se separaron.

Al fin, en aquel ya lejano 2010 se cumplió el sueño de vestir de rojo. Y lo que prometía ser una alianza mítica empezó realmente a lo grande, con victoria en la primera carrera de la temporada, en el circuito de Sakhir (Bahrein). La ilusión echó a volar y lo que iba nuevamente para cuento de hadas a punto estuvo de hacerse realidad si no hubiera sido por aquel lamentable error de estrategia en Abu Dabi que le llevó a perder un campeonato que ya tocaba con los dedos. En 2012 pudo concretarse el tercer campeonato de Alonso, pero una vez más las cosas no salieron todo lo bien que hubiéramos querido los aficionados. ¡Y el propio Fernando!



*Ver a Fernando de rojo y ganando a la primera fue una pasada.
La cosa prometía y sí, a punto estuvo de dar la campanada...*



*El Ferrari F2010, su primer Ferrari "de verdad"
y el más victorioso, con cinco triunfos.*



*Su parte trasera no era de lo más bonito,
pero era la tendencia que se llevaba en 2010...*

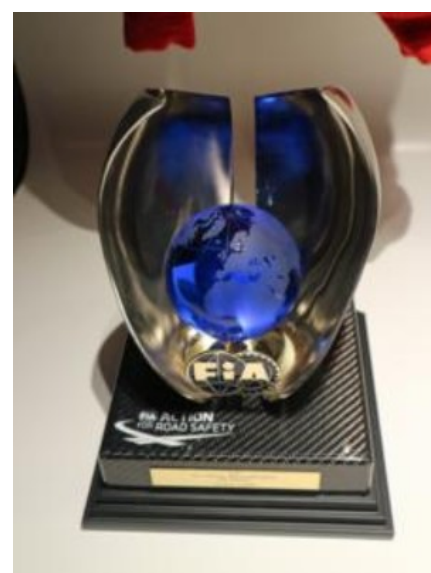
Alonso estuvo cinco temporadas en el equipo de Cavallino Rampante, así que podremos disfrutar de sus cinco Ferrari de F1, un privilegio que no se tiene ni en el propio museo Ferrari de Maranello.

El paso de Alonso por Ferrari creo que ha sido bastante más exitoso de lo que puede parecer a simple vista. Tres subcampeonatos del mundo lo corroboran. Dos de ellos perdidos "in extremis". En 2010 -cuando todo soplabla de cara para el primer entorchado de rojo, por un error táctico desde el muro- y en 2012, cuando quedó a sólo 3 puntos de Vettel. En 2013 volvió a quedar subcampeón detrás del entonces incombustible Red Bull de Vettel, pero ya a mucha distancia. Con el F138 se anotó dos victorias -la última de Alonso con Ferrari y la última en F1 precisamente en casa, en Montmeló-

Al final han sido 11 victorias con Ferrari, logradas con casi todos los coches que ha pilotado. Solamente el poco competitivo F14T de 2014, el último de la lista, no le ha permitido seguir engrosando su cuenta de triunfos.

Si bien siempre le quedará -y nos quedará- el regusto amargo de no haber podido lograr, al menos, un campeonato del mundo vestido de rojo. Sin embargo el recuerdo de su paso por la Scuderia irá ganando enteros con el paso de los años. Y es que Fernando ha hecho grandes cosas en Ferrari, pero es que en Maranello nada resulta fácil. Y, si no, que se lo pregunten ahora a Sebastian Vettel...

El trofeo de la foto es el del subcampeonato 2012.





El Ferrari F150 Italia, que conmemoraba el 150 aniversario de la unificación italiana le reportó un único triunfo en el GP de Gran Bretaña



El F150 Italia lucía orgulloso la bandera italiana en el alerón



La colección muestra todo un abanico de monos, cascos y trofeos. Aquí los de la época Ferrari

Tras un 2011 que Vettel y Red Bull dominaron a placer con 11 victorias, la temporada 2012 no auguraba un panorama mucho más alentador ni para Fernando ni para el resto. Sin embargo no fue así y Ferrari empezó más fuerte que los de la bebida energética. Sin embargo Vettel y Red Bull se pusieron las pilas en la segunda mitad de la temporada y encadenaron una serie de cuatro victorias consecutivas en siete carreras. En ese periodo, Alonso sólo obtuvo una y ambos llegaron a la última carrera con opciones de título. Fernando terminó segundo y durante mucho tiempo acarició el título. Al final, Vettel logró un sexto puesto -después de haber hecho un trompo- y por sólo tres puntos se llevó su tercer título consecutivo. A veces la vida es así de dura...



El Ferrari F2012, con el curioso (y feo) morro que hizo furor ese año. Por segunda vez con Ferrari, Alonso rozó el título...

Los primeros años de la segunda década del siglo XXI fueron un duelo constante entre el Red Bull de Vettel y el Ferrari de Alonso. Lástima que, al final, todos los premios cayeran en el saco del equipo energético.

En 2013 Red Bull volvió por los fueros de 2011 y su dominio fue aún más brutal. 13 victorias se anotó Vettel por sólo 2 de Alonso con el Ferrari F138. Por lo menos una de ellas fue en Montmeló. Aún así Alonso acabó logrando su tercer subcampeonato con el Cavallino, aunque a un mundo de Red Bull. Tantas decepciones empezaron a hacer mella en Fernando y el ambiente se fue enrareciendo en Maranello. La paciencia del asturiano empezaba a agotarse.



El Ferrari F138, el monoplaza que dio a Fernando su última victoria en F1. Al menos por ahora.

En 2014 cambió la reglamentación de la F1. Se abandonaban los V8 de 3 litros en favor de los V6 Turbo híbrido y se abría una puerta a la innovación y a la oportunidad de dar, por fin, en el clavo. Y, en efecto, un equipo dio el aldabonazo, pero no fue Ferrari sino Mercedes...

Ferrari presentó el nuevo -y poco agraciado- F14 T y los resultados no acompañaron. Mientras Lewis Hamilton y su Mercedes plateado se pasearon a placer, logrando 11 triunfos, Fernando sólo pudo lograr dos podios y terminó sexto en

el campeonato. Y muy desesperanzado con el equipo del Cavallino Rampante tras cinco temporadas en las que tremendos errores de estrategia dieron al traste con las expectativas de unos y otros.



Fernando le dedica su particular homenaje a Jules Bianchi, el último piloto de F1 fallecido "en acción".
En la foto, el joven Bianchi como piloto reserva de Ferrari en 2011



Aunque pudiera parecer lo contrario, la marcha de Fernando Alonso de Ferrari fue mucho más amistosa de lo que se pudiera pensar. Este panel, firmado por todos los miembros de la fábrica de Maranello, lo acredita. ¡"Muchas gracias", Fernando!



Los neumáticos Pirelli de F1 tienen un espacio privilegiado en el museo. Los colores indican los diferentes compuestos de la goma. Más blandos o más duros. El azul indica los neumáticos de lluvia extrema.

El increíble retorno a McLaren Honda...

Una vez concluido su periplo en Ferrari, en 2015 Fernando tomó una sorprendente decisión: ¡Retornar a McLaren!

Algo realmente impensable, pero esas cosas nos recuerdan que nunca se puede decir nunca jamás y, de la mano de Honda, Alonso y Ron Dennis se dieron de nuevo la "ídem". Este retorno marca una circunstancia cuanto menos curiosa. Si pasamos por alto la temporada inicial en la que estuvo cedido por Renault a Minardi, la larga carrera de Alonso en F1 ha tenido lugar en sólo tres equipos. Dos de ellos con "retorno".

En 2019 sabemos de sobra la manera en la que ha terminado la segunda aventura McLaren en F1. Si los resultados deportivos no han acompañado -Fernando no ha logrado pasar del 5º puesto en las cuatro temporadas- al menos esta vez la relación con el equipo y especialmente con Zak Brown, responsable del equipo, es especialmente buena y Alonso continúa ligado a McLaren. Y si la Fórmula 1 ya no le colmaba, nuestro campeón tiene ahora otros objetivos. Con Toyota, vencer en el Mundial de Resistencia y con McLaren el principal es llevarse las 500 millas de Indianápolis con el McLaren-Chevrolet. El último paso que le falta para alcanzar la "Triple Corona", aunque conociendo a Fernando seguro que la idea de imponerse también en el campeonato Indy -siempre y cuando logre ceñirse la corona en el WEC- ya le ronda por la cabeza. Eso sí que sería "una triple corona" de verdad, la de los campeonatos. Y esa sí que nadie la posee...

Pero dejemos los posibles y vayamos a lo que ya es pasado. En junio de 2018, cuando visitamos el museo, la representación McLaren era más escasa de lo imaginado. Exceptuando el McLaren de 2007, el de la primera época, en el museo solo se encontraba el MP4-30 de 2015, como ya hemos mencionado, pero a cambio estaba el de Indianápolis, en un espacio reservado en exclusiva para un coche y una carrera tan especiales.

A Fernando le gusta también tener en su museo a ilustres "invitados". Si anteriormente estuvo presente el McLaren que Senna hizo campeón, esta vez el turno era para Hakkinen y su MP4-13 que lo coronó, por primera vez, en 1998.



Alonso y Button. Dos campeones del mundo sin un coche a su altura...

Por aquel entonces, 2015, las expectativas aún eran muy elevadas. Pronto se vio que aquello no pintaba bien.

El McLaren-Honda MP4-30 no ha sido el mejor coche de su carrera, pero eso poco importa porque, después de todo, forma parte de su historia. En la foto lo vemos "dándole la bienvenida" en su museo, a la espera del MCL 32 de 2017. Ya he comentado que del MP4-31 de 2016 nada se decía, pero sabiendo que Fernando incluye en su contrato que le entregarán un ejemplar de cada coche es de suponer que, tarde o temprano, la colección se acabará completando.



Fernando en su museo, con el McLaren-Honda MP4-30 de 2015



El McLaren-Honda de 2015



Junto al chasis "miniatura" del MP4-32 se podía leer "Próximamente"...



Los monos, cascos y botas de la segunda época McLaren

Los que han de llegar...

En algún momento estos tres McLaren deberán encontrar su lugar en el Museo de Fernando Alonso...



El McLaren-Honda MP4-31 de 2016



El McLaren-Honda MCL32 de 2017



*El McLaren-Renault MCL33 de 2018.
Un coche especial para la última carrera de Fernando en la F1. GP Abu Dabi 2018
Al menos por ahora...*



*Pintado con los colores de la bandera española y asturiana
Fernando dijo adiós a 17 temporadas en F1*



*Despedida a lo grande en Abu Dabi 2018
Otros retos le aguardan...*



¡Hasta luego!

Alonso no corre solo...

Entre la multitud de objetos interesantes que podemos contemplar en su museo, los cascos de sus rivales en la pista ocupan un lugar de privilegio en su colección. Dedicados, por supuesto...



El de Kimi Raikkönen



El de Seb Vettel



Y el de su archirrival, Hamilton





Nuevos retos...

Fernando Alonso ha nacido para ser piloto de Fórmula 1, pero su versatilidad, su talento, su ambición por superarse y, sobre todo su instinto ganador le empujan a buscar nuevos horizontes. Hay vida más allá de la "categoría reina".

Su participación, en 2017, en las 500 millas de Indianápolis abrió la caja de los truenos para un piloto que tiene la madera de los ases del volante como Hill o Stewart que igual corrían un Gran Premio que una carrera de resistencia o de turismos.

Luego llegaron las victorias en pruebas tan emblemáticas como las 24 horas de Le Mans (2018) o las 24 horas de Daytona (2019).



*El Toyota, vencedor de las 24 de Le Mans 2018
¿Los veremos algún día en el museo?*



*Con el Cadillac V8,
ganador de las 24 horas de Daytona 2019*

En 2019 el reto es convertirse en campeón mundial de Resistencia junto a sus compañeros de fatiga, Sebastian Buemi y Kazuki Nakajima, con la esperanza de anotarse de nuevo las 24 horas de Le Mans.

Y de nuevo las 500 millas de Indianápolis esperan su participación y, ojalá también su victoria, con el McLaren-Chevrolet que está actualmente en preparación.

Fernando no tiene límites y puede que le veamos también en el Dakar o más adelante, como él mismo ha admitido, en la cada vez más atractiva Fórmula E...

En cualquier caso ojalá tenga que ampliar su museo para dar cabida a todos ellos.

Las 500 Millas de Indianápolis (2017)



El McLaren-Honda Indy (2017)

La participación de Fernando Alonso en las míticas 500 Millas fueron todo un bombazo

Desde luego una de las grandes atracciones del Museo Fernando Alonso es, sin duda, el McLaren-Honda Indy. El "recién llegado", al menos cuando visitamos el museo.

Su exposición en un recinto independiente y separado de los Fórmula 1 no es casual. Es una forma de darle la relevancia que tiene un coche que, sin haber ganado, ya se ha convertido en todo un clásico. Al menos para los aficionados españoles.

Y si el motor no le hubiera dejado tirado a pocas vueltas del final quien sabe si ahora estaríamos hablando de una victoria emblemática en las 500 Millas Indy. Al final no pudo ser, pero de lo que no cabe duda es que Fernando fue la gran estrella de la edición 2017.





¡Qué diferentes son los monoplazas Indy! Y no precisamente bonitos



*Fernando se llevó el título de "Rookie del año"
No está nada mal para "un debutante" como él*



No faltan los recuerdos del evento.



*Recuerdos americanos...
Los monos de la Indy 2017 y Daytona 2018*



Casco "especial Indy" y el 29 como dorsal



La gorra del equipo Andretti



Despedida y cierre

Estamos en 2019, pero la colección de Fernando Alonso no dejará de crecer. ¿Cuál será la siguiente adquisición? El tiempo nos los dirá, pero la lista de "candidatos" no para de aumentar...



En suma, la Colección Fernando Alonso es un regalo para todos los buenos aficionados a la F1 y al propio Fernando Alonso, y casi me atrevería a decir que es "visita obligada" si se anda por Oviedo y Asturias, porque allí no sólo hay una colección única en el mundo, sino también todo un paraíso para los amantes de la competición automovilística.

Febrero 2019

