

PROTAGONISTA ► LEWIS HAMILTON

“Es un circuito muy serio, me encanta”

El piloto de Mercedes teme por el aguante de los neumáticos en carrera por la alta velocidad en curva

S.M.
Barcelona

Lewis Hamilton tuvo otro de sus típicos viernes en los que no domina y parece que se esconda alguna carta secreta que saca siempre en la clasificación. **Bottas** dominó los dos libres y todo parece indicar que es el favorito para llevarse la 'pole position' de hoy pero con **Lewis** no se juega. Igual que con Mugello. El piloto inglés acabó encantado con el trazado italiano pero apuntó que no se puede cometer ni un solo error: “No hay tiempo para jugar aquí. Es un circuito muy, muy serio. Todo son curvas de alta y media velocidad. Es súper rápido y no hay muchas escapatorias”, dijo un **Lewis** que teme por la duración

“Es realmente divertido y he disfrutado con todas y cada una de las vueltas”, apuntó Bottas



de sus Pirelli: “Simplemente rezo porque los neumáticos aguanten en la carrera. En la tanda larga es uno de los circuitos más exigentes físicamente en los que hemos estado, sobre todo esa doble curva a derechas, y que vas a fondo en casi todas las secciones. Me encanta Mugello”, afirmó el británico. Por su parte, **Valtteri Bottas** siguió la tónica de las declaraciones de su compañero de equipo: “Ha sido realmente divertido hoy y he disfrutado con todas y cada una de las vueltas que di. Toda la sección de apertura, con las chicane de alta velocidad y el segundo sector es realmente impresionante y el coche se sentía realmente bien ahí afuera”, dijo el piloto finlandés.

A Hamilton le gusta este circuito y espera hacer una gran carrera // EFE

RACING POINT ► POR UN INCIDENTE CON KIMI RAIKKONEN

Pérez, sancionado con una posición

No está siendo un fin de semana para enmarcar para Sergio Pérez. Anunció el miércoles noche de que no seguirá en Racing Point, anuncio de Vettel como su sustituto un día después y unos libres algo accidentados en la jornada de ayer. El mexicano recibirá una sanción de una posición por el accidente que protagonizó junto a Kimi Raikkonen en su salida de boxes. Checo no vio la llegada del finlandés en la primera curva y justo cuando se incorporaba a la pista chocó con el Alfa Romeo. Un incidente que dejó fuera de pista a Kimi que no entendía lo que había pasado. También bloqueó a un Grosjean que no dudó en reportarlo por la radio. El propio Pérez pidió disculpas desde el monoplaza. Nada de eso le han impedido disfrutar del trazado italiano: “He disfrutado pilotando en este circuito: no hay cabida para los errores y eso es realmente divertido. Las escapatorias están muy cerca de la pista”, afirmó.



Sergio Pérez no tiene coche para el año que viene // AFP

EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS @JLMerlos



Hola Italia, me llamo Carlos Sainz

Su padre se ha pasado la vida insistiendo en “la necesidad de mandar constantemente señales”. Lo del domingo fue mucho más que una de ellas: su segundo pódium en la F1. Esta vez sin retrasos ni nocturnidad, como sucedió el año pasado en Brasil; aunque esta vez sin público, con lo bonitas que solían ser las celebraciones en Monza con los tifosi invadiendo la pista y los festejos sobre esa pasarela de la Pista Mágica que vuela sobre la multitud...

Lo de Carlos Sainz no fue una señal; no fue otra más. Hizo méritos para ganar la carrera, sin que ello suponga una devaluación de la excelente actuación de Pierre Gasly, por supuesto, sino todo lo contrario. Ya me permitirán que el rol de hooligan histérico se lo ceda a otros.

Lo de Chili fue un zapatazo, un puñetazo sobre la mesa, un burofax, una bengala al aire, una reivindicación en toda regla. Frente al mundo de la F1 en general, pero sobre todo frente a una McLaren que no le estaba prestando la atención que merece. A veces Sainz es demasiado correcto, excesivamente “polite” como dicen los ingleses, y acaso su exquisita educación puede que juegue en su contra en determinados momentos. Hizo bien en Spa al descubrir que el fallo que tuvo su coche en la formación de la parrilla no fue un problema en los escapes -como nos quería colar el equipo-, sino una avería en toda regla en un pistón. Que mientan ellos, y que se coman su engaño con “potatoes”. Ya basta de disimular los errores de otros.

La memorable actuación del español en Monza fue también un aviso a Ferrari. Un “a ver si os ponéis las pilas”. Y es que no es que la Scuderia, en casa, en su casa, en el Templo de la Velocidad,

volviera a hacer el ridículo (por un error de pilotaje de Leclerc, sí, pero por un fallo mecánico en el caso de Vettel) sino que últimamente parecen estar instalados en ese ridículo.

La imagen del coche del francés cayendo de la grúa cuando era elevado por los comisarios de pista fue como una parábola de lo que está siendo el equipo italiano en los últimos tiempos.

Por segunda carrera consecutiva terminaron en blanco. Esta vez en el fin de semana que se celebraba el 72 aniversario del estreno de los de Maranello en una carrera de F1. Fue en 1948, en Turín, con un coche propulsado por un V12. O sea, aquello que antes llamábamos un motor. La situación de los de rojo me recuerda la de nuestro país. Aquí no cesan ni dimite nadie, por mal que lo haga. En cualquier orden y circunstancia, por cierto. También en lo deportivo.

Ahora llega Mugello (¡qué pena para Sainz que no repitan Monza, como ha pasado con algunos circuitos que este año hicieron “doblete”!) para acoger el GP de la Toscana, bautizado también como

Ferrari 1000 para conmemorar la carrera mil de la historia formación.

Para la ocasión el equipo que dirige Mattia Binotto ha decidido pintar el SF1000 con el color “rosso corsa” (un rojo más oscuro) que llevaba el coche que Ferrari utilizó en el GP de Mónaco de 1950, el Tipo 125, en su primera participación oficial en la F1 moderna como la entendemos hoy en día. Ni que sea por un fin semana, el rojo mate (que les ha matado) de su carrocería de este 2020 quedará aparcado. Ojalá les traiga suerte y les permita enderezar su trayectoria hasta el nivel que espera Carlos Sainz a partir de la próxima temporada.

Ferrari disputa este fin de semana su Gran Premio 1.000. Ojalá enderezcan el rumbo hasta el nivel que espera Sainz

SEAT



Nuevo SEAT
León

Consumo medio combinado de 4,1 a 6,4 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 107 a 145 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 89 a 115 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT León FR con opcionales.