

FÓRMULA 1 ► EL HIJO DE ENZO HABLÓ DEL EXPILOTO

Ferrari, sobre Schumacher: "No puede comunicarse"

S.F.
Barcelona

Piero Ferrari, único hijo con vida de Enzo, el hombre que le dio vida y nombre a la marca del 'Cavallino Rampante', habló sobre uno de los pilotos más destacados de la escudería de la Fórmula 1 y siete veces campeón del mundo con la misma: **Michael Schumacher**.

El estado de salud del alemán es un misterio tras su accidente de esquí. Sin embargo, Piero desveló en 'La Gazzetta dello Sport' lo que sabía acerca del tema: "Lamento mucho que se hable hoy de Michael como si estuviera muerto. No está muerto, está ahí, aunque no puede comunicarse. Yo tuve el placer de conocerlo y tenerlo invitado en casa, bebiendo vino: le gustaba. Era de momentos de intimidad, muy sencillo y preciso. Su personalidad siempre era esa", apuntó el hombre que ha heredado la gigante compañía de los Ferrari.



También tuvo palabras para Mick, hijo del 'kaiser' y debutante este año en F1: "Él está haciendo su propio camino. Esperamos que tenga un coche competitivo para su segundo año", dijo sobre Haas, escudería con motor de Ferrari.

El estado de salud de Michael Schumacher sigue envuelto en el misterio //EFE

RALLY ► PRIMERA JORNADA VERTIGINOSA EN FINLANDIA

Los Hyundai dominan y Breen es el primer líder

S.M.
Barcelona

Trepidante primer día en el rally de Finlandia. Desde la superespecial de la mañana, con el japonés **Takamoto Katsuta** en plan arrollador, hasta el último suspiro el dominio ha sido para los Hyundai. El irlandés **Craig Breen** lidera una clasificación general comprimidísima y en la que los cinco primeros están separados por apenas ocho segundos.

En la primera especial del día, **Breen** lograba el 'scratch' por delante de su compañero de equipo **Ott Tänak**. Sin embargo, el estonio reaccionó en los dos siguientes tramos hasta ponerse como líder. En la especial de Oittila, **Breen** arriesgó al máximo, al igual que el local **Esapekka Lappi**, para acabar la jornada del viernes liderando, con exiguo margen, el legendario rally de Finlandia.



LOS TIEMPOS

(SS6 /19)

1. C. BREEN (Irlanda / Hyundai)	43:51.3
2. O. TÄNAK (Estonia / Hyundai)	+2.8
3. E. EVANS (Reino Unido / Toyota)	+6.1
4. E. LAPPI (Finlandia / Toyota)	+6.7
5. K. ROVANPERÄ (Finlandia / Toyota)	+7.9
6. T. NEUVILLE (Bélgica / Hyundai)	+31.3
7. S. OGIER (Francia / Toyota)	+33.6
8. T. KATSUTA (Japón / Toyota)	+46.9
9. G. GREENSMITH (Reino Unido / Ford)	+1:20.6
10. A. FOURMAUX (Francia / Ford)	+1:48.9

Craig Breen y su Hyundai mandan, de momento, tras la primera jornada en el rally que transcurre por Finlandia //EFE

LA CALLE DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS @JLMerlos



¿Cambio de ciclo en el motociclismo español?

AUSTIN. YA SABEN: TERRITORIO MÁRQUEZ. Pero ¿qué MM93? ¿El de antes del accidente o el de después? Es cierto que los dos cada vez se acercan más; ya lo certificamos en Sachsenring, y estuvimos a punto de corroborarlo en el Motorland. Y ahora llega uno de esos escenarios donde el de Cervera solía marcar su impronta. Anuncian lluvia para la carrera de este domingo. Y no poca, lo que no deja de ser un incordio por una parte, pero también un resquicio por el que se puede colar lo imprevisible, y más en esta "tierra de oportunidades".

La temporada del Motorsport, en general, está siendo un auténtico regalo desde muchos puntos de vista. Los títulos de Palou, Bou, Laia Sanz... las buenas actuaciones de Sainz y Alonso en la F1, donde ocho de los diez equipos del certamen han subido al podio en lo que llevamos de temporada, algo que no sucedía desde 2009. La frescura que aportan unos pilotos tan jóvenes como Pedro Acosta y Sergio García Dols en Moto3, o Raúl Fernández en Moto3...

Sin embargo, sin un Márquez al 100%, los éxitos de los españoles en la categoría reina del Mundial de motociclismo no son los mismos de las temporadas anteriores. Ni la frecuencia de aquellos podios monopolizados por ellos en todas las divisiones, tampoco. Si no sucede nada raro, Quartararo se convertirá en el primer piloto francés capaz de ganar un Mundial desde el que obtuviera Johan Zarco en Moto2 en 2016 y el primero en la categoría reina (si excluimos el Trofeo FIM 750 de 1979 que firmó Patrick Pons).

Para mayor regocijo de los promotores del campeonato, esto y la buena racha de los pilotos italianos en las categorías más pequeñas podrían estar indicándonos que se acerca un cambio de paradigma y que ahora en el imperio de España

sí que se pone el sol... o que empieza a estar nublado. ¿Quiere esto decir que la llama del motociclismo nacional se está apagando? No, ni mucho menos. Desde la retaguardia una nueva generación de pilotos está llegando y solo el tiempo sabe hasta dónde podrán hacerlo. Pero, lo que sí está claro, es que el flujo de talento no tiene la misma extraordinaria abundancia que antaño. ¿Acaso asistimos al final del caudal de un manantial que empieza a mostrar síntomas de fatiga?

Nada es por casualidad. Ni la frecuencia del éxito de entonces, fruto de las múltiples copas y fórmulas de promoción que surgieron hace ya casi 30 años, la mayoría por el empuje de la iniciativa privada. Ni este destello del talento italiano, cultivado en sus potentes campeonatos locales... y afinado en escenarios como el CEV o el CIV, que han sido el terreno abonado para esta explosión, sin distinción de nacionalidades.

¿Dónde están los continuadores del Critérium Solo Moto, de las copas Ossa-Streaker-Montesa Crono-Rieju-KTM, del Open RACC, de la Copa Aprilia, del Open Mediterráneo, de las competiciones promovidas por Metrakit, Conti, CajaMadrid, o las Motociclismo Series, entre otras? Solo Valencia, a través de su Cuna de Campeones, parece recoger esa herencia. Y así de bien les va a los pilotos de la zona.

Puede que la fórmula del éxito empiece a tener fecha de caducidad. O que, simplemente, la cosa ya no dé para más. Pero, mientras esto no se certifique oficialmente, hay que cuidar la base y la promoción como se hizo en el pasado. Aunque, cuidado: no a base de atiborrar las parrillas de participantes cuya bisoñez es inmensamente proporcional a su ambición. Si no, luego, pasa lo que pasa.



NUEVO CUPRA LEÓN TSI 221 kW (300 CV)

Consumo medio combinado de 7,4 a 7,9 l/100 km.
Emisiones ponderadas de CO₂ de 168 a 179 g/km (Valores WLTP).
Imagen acabado CUPRA León con equipamiento opcional.

