

odavía



LA CALLE DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS JLMerlos



La guerra de papá no debería ser una broma

Fernando Alonso suele distinguir entre pilotos "rápidos" y pilotos "buenos". "No es lo mismo. Rápidos hay muchos; buenos, no tantos", siempre apunta el de Oviedo. En su momento, cuando Jaime Alguersuari se estrenó en el GP de Hungría como el más joven en debutar en la F1 dijo "los mejores pilotos no siempre están en la F1", en alusión a la calidad oculta que hay en las parrillas de muchas categorías, más allá de la disciplina reina de los monoplazas.

Y más recientemente, el flamante campeón de la IndyCar 2021, preguntado por si se plantea el salto de los circuitos americanos a los GP contestaba: "En la F1 te valoran por la cantidad de likes que puedas generar, o los seguidores que tengas en Instagram". Alex Palou no piensa en la F1 como un destino final a su trayectoria deportiva. Le basta y le sobra con la Indy. Del mismo modo que las carreras de resistencia, en Le Mans o en IMSA, son el hábitat natural para Antonio García, cuyas cualidades daban para lo que le hubiera dado la gana. Una actitud parecida a la que tiene el seis veces campeón mundial de Superbikes, Jonathan Rea, que suele hacer oídos sordos a los cantos de sirena que a menudo le llegaron desde MotoGP.

Cada vez que he tenido ocasión de conducir (que no de pilotar) un vehículo de competición, lo he pasado fatal. Mi falta de pericia y el miedo a hacer el ridículo me han atenazado de tal modo, que ni el valor de tantos años viendo carreras permitió que aflorara ningún tipo de habilidad en el manejo. Es más, la experiencia siempre me pareció tan larga como innecesaria, y en más de una ocasión anticipé su final por un cierto sentido del decoro. Qué quieren que les diga. Esto, como el fútbol, es así. Pero, sobre todo, cada vez que me puse el mono y me abroché el casco antes de afeitar una profesión a la que muchos no le otorgan el mérito y la dificultad que entraña, vi como mi respeto a quienes se dedican a ello crecía

exponencialmente a la evidencia de mi torpeza. Nadie que maneja un bólido de F1 es malo. Nadie. Ni tan siquiera el último. Para llegar a ese sitio hay que haberse comido muchas carreras en las diversas categorías promocionales.

Les contaba la semana pasada que ocho de los diez equipos del Mundial de F1 de este año han conseguido que alguno de sus pilotos haya subido al podio en lo que va de temporada. Algo inédito, que no sucedía desde 2009. Si echamos un vistazo a la clasificación de pilotos veremos que sólo dos de ellos (más Kubica, que sustituyó puntualmente a Raikkonen por covid) tienen su casillero de puntos en blanco.

¿Quiere esto decir que no son rápidos? No. Tanto Schumacher como Mazepin acreditaron una cierta velocidad en las categorías de acceso que, ahora, con el peor coche de toda la parrilla, el Haas, no pueden repetir en este ámbito más exigente. El uno como el otro han sido renovados para la temporada 2022 en la misma formación. Más que por lo demostrado, por la potencia mediática de su apellido en el primer caso, y por el dinero que aporta su padre al equipo en el segundo.

¿Quiere esto decir que no son buenos? Objetivamente tengo que decirles que no lo se. Deberíamos analizar sus prestaciones con un coche mejor entre sus manos. En el caso del ruso, que como en el de Lance Stroll con una Aston Martin gobernada por la cartera de su papá, su continuidad le llega por la vía sanguínea/económica, porque méritos no ha hecho ninguno. Le hemos visto cometer muchísimas tonterías este año, tanto fuera como dentro de la pista, que ya no nos apetece evaluarle en lo que nos corresponde. Sobre todo cuando es tan inmaduro de declarar "si mi padre dirigiera un equipo de F1, lo convertiría en oro". Pues no habría estado mal que tal vez hubiera invertido mejor en la educación de su hijo.

LOS TIEMPOS

LIBRES 2

1. Lewis Hamilton (Mercedes)	1'23"804
2. Charles Leclerc (Ferrari)	1'23"970
3. Valtteri Bottas (Mercedes)	1'24"214
4. Sergio Pérez (Red Bull)	1'24"373
5. Max Verstappen (Red Bull)	1'24"439
6. Lando Norris (McLaren)	1'24"525
7. Fernando Alonso (Alpine)	1'24"660
8. Esteban Ocon (Alpine)	1'24"673
9. Pierre Gasly (Alpha Tauri)	1'24"756
10. Antonio Giovinazzi (Alfa Romeo)	1'24"796
11. Yuki Tsunoda (Alpha Tauri)	1'24"982
12. Carlos Sainz (Ferrari)	1'24"903
13. Lance Stroll (Aston Martin)	1'25"020
14. Daniel Ricciardo (McLaren)	1'25"060
15. Kimi Raikkonen (Alfa Romeo)	1'25"143
16. Sebastian Vettel (Aston Martin)	1'25"229
17. Nicolas Latifi (Williams)	1'25"307
18. George Russell (Williams)	1'25"358
19. Mick Schumacher (Haas)	1'25"480
20. Nikita Mazepin (Haas)	1'25"698

LIBRES 1

1. Lewis Hamilton (Mercedes)	1'24"178
2. Max Verstappen (Red Bull)	1'24"603
3. Charles Leclerc (Ferrari)	1'24"654
4. Valtteri Bottas (Mercedes)	1'24"842
5. Carlos Sainz (Ferrari)	1'24"860
6. Esteban Ocon (Alpine)	1'24"909
7. Lando Norris (McLaren)	1'25"347
8. Pierre Gasly (Alpha Tauri)	1'25"382
9. Fernando Alonso (Alpine)	1'25"383
10. Sergio Pérez (Red Bull)	1'25"459
11. George Russell (Williams)	1'25"685
12. Daniel Ricciardo (McLaren)	1'25"750
13. Sebastian Vettel (Aston Martin)	1'25"810
14. Antonio Giovinazzi (Alfa Romeo)	1'25"813
15. Nicholas Latifi (Williams)	1'25"863
16. Kimi Raikkonen (Alfa Romeo)	1'25"933
17. Lance Stroll (Aston Martin)	1'25"361
18. Yuki Tsunoda (Alpha Tauri)	1'25"424
19. Mick Schumacher (Haas)	1'25"636
20. Nikita Mazepin (Haas)	1'27"019

FERNANDO ALONSO

"Es como descubrir una pista nueva"

Fernando Alonso, ausente en la F1 el pasado año, no sufrió los graves problemas de grip que tantas críticas suscitaron en la última edición del GP de Turquía. El asturiano, que ayer firmó un inicio esperanzador en Estambul, en séptima posición, celebró el reasfaltado de la pista: "Ha sido como descubrirla por primera vez. Y creo que todos se han sentido igual después de los problemas de 2020. Parece que el agarre ha vuelto a la normalidad, lo que es una buena noticia y significa que podemos tener confianza en el coche durante una vuelta. El clima es la mayor incógnita, debemos estar preparados para cualquier pronóstico".



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.

