

**PROTAGONISTAS ▶ VERSTAPPEN, SAINZ Y ALONSO**

# Max, con la moral intacta



Que no cunda el pánico. Max Verstappen, quinto el primer día en casa, **prometió a sus fans** que luchará por la pole

L.L.A.  
Barcelona

**M**ax Verstappen quiso lanzar un mensaje optimista a sus fans y aseguró que sus expectativas son máximas. "Nuestros tiempos no han sido representativos. En Libres 2 hice mi vuelta rápida con neumáticos usados, dado que en mi primer intento con los blandos Mazepin provocó una bandera roja. Creo que en condiciones normales estaríamos más arriba. Seguiremos trabajando para mejorar el ritmo a una vuelta, ya que la posición de salida es muy importante aquí", resumió.

**TRÁFICO** También Sainz se siente preparado para expresarse al máximo en una pista "impresionante" y en la que, de momento, cree que "el rendimiento y el equilibrio del coche es muy bueno desde el prin-

**VERSTAPPEN**  
*El tiempo no es representativo, pero aquí hay que salir delante*

**SAINZ**  
*El rendimiento y el equilibrio del coche es bueno desde el principio*

cipio". En una pista con rectas cortas, en las que la menor potencia del motor no penaliza tanto a Ferrari, Carlos apunta a Q3 y si consigue arrancar en una buena posición el domingo, todo es posible. Alonso, sexto, avisa que el tráfico puede ser el gran problema en clasificación: "Será difícil de gestionar. Nos espera un sábado y un fin de semana bastante difícil".

Verstappen cuenta con el apoyo de una legión de seguidores, que han teñido las gradas de Zandvoort de color naranja //RED BULL

## LA CALLE DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS JLMerlos



# La F1 sufre y provoca hidrofobia

**DESPA A ZANDVOORT** hay poco más de 300 km. Aunque la previsión meteorológica no amenaza para este fin de semana, nadie puede evitar mirar al cielo cada vez que cruza el paddock. Y es que si llueve (nunca descartable por estas latitudes) el pánico volvería a apoderarse de los accionistas de la F1. Nunca su imagen había quedado tan dañada como en el No-GP de Bélgica. Ni en Indianápolis 2005, ni con la vergüenza del 'crashgate' de Singapur 2008, o con determinadas órdenes de equipo que adulteraron lo que dicen las estadísticas, o con algunos de los diversos casos de trampa técnica que han sucedido a lo largo de la historia.

La batalla de las Ardenas quedó reducida a un simple "qué se besen". Sobretudo por las vacilaciones, dudas y errores manifiestos que transcurrieron entre las tres horas y diecisiete minutos desde que se anuló la salida, hasta que el Safety Car encabezó esa pantomima de las dos vueltas que dieron detrás esos monoplazas que, más que alergia al agua, acusan una notable hidrofobia. Aunque, para rabia, la que debieron sentir los ataridos espectadores presentes en el circuito, víctimas de semejante tomadura de pelo.

Algunos aficionados sacaron espuma por la boca en las redes sociales por tal esperpento, y el mismísimo Bernie Ecclestone recordó que antaño la F1 había sido posible incluso en peores condiciones que las que se dieron en aquel Spa-nto de dimensiones de auténtico suicidio deportivo. Un verdadero tiro al pie.

**VALIENTES** Y tenían razón. Como la llevó también la tuvo Michael Massi, el director de la carrera, al suspender la prueba. Sí, los pilotos del pasado eran muy valientes. Tanto, que incluso algunos murie-

ron en el empeño. Pero los monoplazas de F1 de entonces eran diferentes a los de hoy, y por cierto, calzaban unos neumáticos que, en caso de lluvia extrema, acreditaban una solvencia que ahora solo es un recuerdo. Y, sí, hizo bien Massi en parar la carrera. Aunque no de aquella forma, y después de una eternidad que sonaba a justificante para cumplir con los compromisos de exposición televisada de la publicidad en la pista, a una excusa para cubrir los minutos acordados de transmisión con los broadcasters del mundo entero, a una coartada para no tener que devolver las entradas a los espectadores (como reivindicó Hamilton en el podio), a una astucia para no obviar el podio más absurdo de los anales, a un argumento para repartir unos inmerecidos puntos que el tiempo -no muy lejano- nos demostrará a quiénes beneficiaron.

Se dijo que Charlie Whitting hubiera obrado distinto. Nunca lo sabremos, ni jamás conoceremos la intrahistoria de lo que pasó entre bambalinas y, por años que sucedan, no llegaremos a comprender por qué hubo tanto rigor en el cumplimiento del reglamento, combinado con un claro desconocimiento del mismo como se acreditó con las pegas para que Checo pudiera recuperar su coche accidentado en la vuelta de formación. Zandvoort es una bella localidad playera que fue reconstruida tras los intensos bombardeos en la zona causados por la Luftwaffe en la Segunda Guerra Mundial. Este fin de semana, treinta y seis años después, la F1 regresa a este escenario, y ahora, como hizo el lugar que la acoge, tiene también la obligación de reconstruirse para recobrar el crédito perdido. La naranja vuelve a ser mecánica, pero para recuperarla deberían dejar de exprimirla tan rudamente.

**Aunque el pronóstico es favorable, nadie quiere ni pensar en otra carrera en agua tras el ridículo en el GP de Bélgica**



**NUEVO CUPRA  
LEÓN TSI 221 kW (300 CV)**

Consumo medio combinado de 7,4 a 7,9 l/100 km.  
Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 168 a 179 g/km (Valores WLTP).  
Imagen acabado CUPRA León con equipamiento opcional.

