

PROTAGONISTA ► LA ÚLTIMA CARRERA DE RAIKKONEN

La Fórmula 1 despide al 'hombre de hielo'



Kimi Raikkonen, que ayer salió bien librado de un accidente en Yas Marina, disputa su **último Gran Premio tras dos décadas** en el Mundial

LAURA LÓPEZ ALBIAC
Barcelona

Kimi Raikkonen (Espoo, 1979) se despide mañana domingo de la Fórmula 1 en su Gran Premio número 350, en Abu Dhabi. Se retira con 21 victorias, 18 poles, 46 vueltas rápidas y 103 podios, además de un título mundial y dos subcampeonatos. Un gran balance para el último piloto que le dio un título a Ferrari (2007). **Kimi** está deseando poner tierra de por medio con el deporte que le encumbró pero en el que nunca acabó de encajar. De hecho, ya dejó la F1 en 2009, protagonizando una extraordinaria reconversión en piloto de rallies. Pero tres años después regresó para seguir dando espectáculo. Hasta ahora.

'ICEMAN' Raikkonen debutó en el Mundial en 2001 con Sauber, la actual Alfa Romeo, por lo que cierra el círculo en el mismo equipo en el que empezó. Durante todos estos años ha dado muestras de su talento y su velocidad, pero también de su carácter discolorado y apático, que en su día le valió el apodo de 'Iceman', hombre de hielo... y no solo por ser finlandés. Sus primeras victorias y el subcampeonato llegaron en 2003 con McLaren, peleando contra **Michael Schumacher**. Repitió subcampeo-

nato en 2005 y en 2007 fichó por Ferrari. **Alonso** y **Hamilton** se batían en un turbulento duelo interno en Woking y **Kimi** aprovechó el lío. Sin hacer tanto ruido ganó tres de las últimas cuatro carreras y se proclamó campeón en Brasil. "A veces es bueno salir de las políticas que están detrás de la F1 y todo ese sinsentido que rodea las carreras y el deporte", dijo para explicar su 'fuga' al WRC. Regresó a la F1 con Lotus en 2012. Y a Ferrari en 2014, junto a **Alonso** y después, **Vettel**. Desde 2019, ya camino de la retirada, ha competido con resultados más discretos en Alfa Romeo. Después de una vida de velocidad en la pista y excesos fuera de ella, **Kimi** está ansioso por pasar más tiempo con su familia, su mujer **Minttu** y los pequeños **Robin** y **Rianna**, de 6 y 4 años. "La Fórmula 1 nunca ha sido lo principal para mí. Mi vida siempre ha estado fuera. Hay cosas más importantes", afirma **Raikkonen**. Tras más de 20 años en la categoría reina, destaca 2007 como su mejor año y señala a **Schumacher** como su rival más duro. "Cada año hubo momentos buenos y malos, como en la vida. Si durante algunos años no hubiera sido divertido, no me habría quedado tanto", afirma. En Yas Marina, Alfa Romeo le ha dedicado un mensaje revelador en su coche: "Kimi, ya te dejamos en paz".

Kimi Raikkonen, de 42 años, disputa su última carrera de Fórmula 1 este domingo en el circuito de Yas Marina. Su compañero Giovinazzi también se despide // ALFA ROMEO TEAM

LA CALLE DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS @JLMerlos



La Presunción de Indecencia existe en la Fórmula 1

CUÁNTAS MÁS VECES REPASO LAS IMÁGENES de la carrera de Jeddah, más dudas me asaltan sobre lo que allí sucedió. Pero si algo tengo claro es que la temporada estaba siendo tan apasionante, tan brillante como hacía años que no veíamos, que no necesitaba unos episodios tan desagradables como los que se vieron en el primer GP de Arabia.

No, no me gusta que la F1 corra en países como ese. No, no me gustó nada un circuito tan absurdo y peligroso como aquel. Me pasé todo el fin de semana sufriendo por lo que pudiera suceder en aquel sinsentido de la velocidad. No, la F1 no es ir a toda mecha siempre entre cuatro paredes. Entiendo que quienes hayan crecido en la cultura de los videojuegos les apasionara esa especie de túnel fallero del terror, ese nuevo engendro perpetrado por un Herman Tilke que hace ya demasiado tiempo que perdió el norte. Pero no, la F1 no es un mundo arcade lleno de lucecitas horteras de colorines. Ni mucho menos debería ser un circo romano, una reedición de Rollerball. Porque, en el fondo, como dijo Borges, "para morir solo hace falta estar vivo". Y porque de vida solo hay una, y si algo tiene es que no es virtual. Llamadme "boomer". Ok. Pero, sí, prefiero los circuitos clásicos, con cero accidentes y cero adelantamientos, aun a costa de un 100% de aburrimiento, como me escupió uno en Twitter. La F1 es así; cambiarla es otra cosa. Y aunque "los goles sean la salsa del fútbol": ¿cuántos partidos excelentes no habremos visto con pocos tantos, o casi ninguno? Pues, con la F1 sucede lo mismo. Unas veces hay más adelantamientos; otras, menos. Las más cuenta la estrategia y siempre manda la mecánica. Y no me la comparen con otros deportes, porque en el baloncesto se anotan más puntos que goles se hacen en el balompié... y nadie se queja. En Jeddah hubo mucha jeta, pero quienes quieren encontrar culpables en el 'affaire' entre

Verstappen y Hamilton es probable que se confundan. Me he pasado la semana buscando opiniones expertas. He hablado con pilotos en activo, con excorredores de otras generaciones, con ingenieros de estrategia, con directores de carrera, comisarios deportivos... y no he encontrado consenso alguno. Unos señalan al neerlandés, otros al británico, algunos a los dos, y no falta quien -como yo (perdonen el personalismo, pero en la última columna de la temporada ya me disculparán la confianza)- exonere a ambos.

¿Que Max jugó duro?, sí. Es lo que venimos ponderándole como principal virtud desde que apareció en los GP. Que apuró los límites del reglamento, también. ¿Que Lewis jugó todas sus cartas?, cierto. Es lo que hacen siempre los campeones del mundo. Y él lo ha sido siete veces. "Motorsportisdangerous" nos dicen siempre. Claro. Tan cierto como que "el fútbol es así", tanto en los 0-0 como en los 5-0. Interpretar instantáneamente lo que sucedió en la pista no es fácil, ni para los comisarios deportivos ni para quienes comentan las carreras. Criticar desde el sofá con las palomitas a mano sí lo es. Créanme. Se lo digo sin la necesidad (ni las ganas) de defender ni a unos ni a otros. Pero conviene no ejercitar en exceso la Presunción de Indecencia que se imputa a unos, ni la de Inocencia que se atribuye a otros. Hace falta definir mejor y más precisamente el reglamento. Que Michael Masi no le llega a Charlie Whitting ni a la suela del zapato volvió a ser obvio. Que muchas de sus indicaciones no fueron un ejemplo de expresión (ni de traducción), también. Sus cagadas no deberían emponzoñar un Mundial tan bonito. Pero no se engañen. Con Whitting (o sea: con Ecclestone) también había 'ofertas' y 'pactos'. Solo que no nos las contaban por la tele. Que en Abu Dhabi haya más inocentes que indecentes, por favor.



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.

