

LA CRÓNICA ► LECLERC Y SAINZ, LOS MÁS RÁPIDOS

Ferrari manda en casa de Verstappen



Verstappen no tuvo un estreno tranquilo ante sus fans. Una **avería** le dejó casi sin rodar en los libres 1 y acabó el día a 6 décimas

L.L.A.
Barcelona

Después del duro golpe encajado hace una semana en el circuito belga de Spa ante **Max Verstappen** y Red Bull, Ferrari busca una reacción este fin de semana en 'territorio enemigo', en el circuito neerlandés de Zandvoort. De momento **Charles Leclerc** despidió el primer día de acción en casa de **Verstappen** al frente de la tabla de tiempos provisional, tras marcar el mejor crono en los segundos entrenamientos libres del Gran Premio de los Países Bajos (1.12.345), aunque con mínimas diferencias respecto a su compañero **Carlos Sainz** y el heptacampeón **Lewis Hamilton**.

Verstappen arrancó con problemas en los libres 1, reportado un fallo en la caja de cambios de su Red Bull. El líder del Mundial, que a fal-

Mercedes lideró por la mañana y Hamilton volvió a constatar sus progresos en la sesión vespertina

ta de ocho carreras aventaja en 93 puntos a **Pérez** y en 98 a **Leclerc**, se bajó del coche cuando apenas había rodado diez minutos ante su afición, que inundó las gradas de naranja en honor al campeón.

RED BULL SE ESCONDE Por la tarde, los segundos ensayos libres arrancaron solo minutos después de hacerse pública la resolución del 'caso **Piastrri**' y los pilotos salieron a pista intentando aislarse del ruido y con el mercado de 2023 'al rojo vivo'. **Sainz** lideró las primeras vueltas (1.12.349) y acabó superado por **Leclerc** por solo 4 milésimas. **Hamilton** se mantuvo muy cerca, a 72 milésimas. **Verstappen** se situó octavo, aunque ya a medio segundo y precedido por **Alonso**, a la espera de la batalla por la pole de este sábado (15:00 h).

Charles Leclerc recortó en solo 4 milésimas el tiempo de Sainz para terminar liderando el viernes en el circuito de Zandvoort, teñido de naranja en honor a Verstappen //AFP

MOTIVADO

Max no se descarta para la pole

Verstappen explicó sus problemas ayer pero dejó claro que aspira al máximo este fin de semana. "Tuve que perderme los Libres 1 y con esas pocas vueltas que dimos con el neumático duro no pudimos trabajar en el equilibrio del coche de cara al FP2, porque teníamos muy poco agarre. En una sesión de una hora no se puede cambiar mucho el monoplaza. Así que intentamos completar el programa con lo que teníamos. Obviamente la situación no fue la ideal para empezar, pero tenemos tiempo para investigar los datos y, por supuesto, intentaremos ser más competitivos de cara a la pole", concluyó Max.

EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS JLMerlos



Audi también busca la vanguardia en la Fórmula 1

EL ANUNCIO de la entrada de Audi en la F1 a partir del 2026 tiene una trascendencia muy grande para el motorsport en general. No en vano se hizo en el marco del pasado GP de Bélgica, en Spa, y delante del presidente de la FIA, Mohammed Ben Sulayem, y del Director de la F1, Stefano Domenicali. Hace un tiempo, cuando la Fórmula-E se puso en marcha, uno de los activos que más se valoraron del campeonato eléctrico fue la entrada de diversos fabricantes generalistas del automóvil en dicho certamen. Una participación que involucraba a bastantes más de

Mercedes ha dejado el campeonato impulsado por Alejandro Agag este mismo año y, al parecer, no será el último constructor que se aleje de allí en breve.

La apuesta de Audi por la electro-movilidad es evidente. En la producción de vehículos en serie lo vemos con sus revolucionarios e-tron, y en competición lo vimos a principios de año con el estreno de su coche para el Dakar, cuya segunda generación acaba de ser descubierta esta misma semana. El coche de la marca de los anillos se mostró muy competitivo desde el inicio, con victorias de etapa muy importantes a pesar de los evidentes fallos de juventud que tuvo, algunos de ellos imputables a proveedores externos más que al constructor en sí. Su coche de raids aún tenía más de vehículo térmico que de eléctrico, pero la solvencia del fabricante alemán -y del grupo VW en general- en el terreno de los híbridos ya la vimos en Le Mans, donde por un cierto período la hegemonía de los coches de los cuatro anillos fue incontestable.

Ahora, que apuesten por la nueva normativa técnica que entrará en vigor a partir de 2026, con una mayor electrificación de la existente actualmente en la F1 pero también con la utilización de un avanzado combustible sostenible, es algo que hace pensar mucho. Cuando Audi ponga su coche en pista lo hará para ganar. Si no en su primer año, tal vez en el segundo. Ya lo hemos visto en el Dakar, insisto. Tienen ahora mucho tiempo por delante hasta llegar al 2026, para trabajar y probar lo que haga falta. Como hizo Mercedes en su regreso a la F1 con la aparición de la hibridación. Por cierto: a ver qué tarda BMW en recoger el guante para que los tres constructores alemanes vuelvan a coincidir en la pista, como en los mejores tiempos del DTM.



AMBICIÓN No faltará quien crea que apostar por una Fórmula 1 cada vez más híbrida (pero

que no le cierra totalmente la puerta a los carburantes orgánicos) no hace sino expresar ciertas incertidumbres en torno a que el futuro de la movilidad vaya a ser totalmente eléctrico. Y es que la sostenibilidad no solo pasa por la electricidad. En Audi saben que "la combinación de alto rendimiento y competición es siempre un motor de innovación y transferencia de tecnología en la industria del automóvil", como dijo Markus Duesmann, presidente de Audi AG.

En 1971 Hans Bauer -un empleado del departamento de marketing de Audi/NSU- creó el famoso eslogan "A la vanguardia de la técnica". De momento la cúpula directiva de Audi ya ha tomado la iniciativa al apuntarse a la Fórmula 1 del futuro. No serán meros comparsas, seguro.

CUPRA
FORMENTOR

7 SEGUNDOS
PARA SABER
QUE ES PARA TI.

CUPRAOFICIAL.ES

Consumo (medio combinado) gama CUPRA Formentor de 1.2 a 9.0/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 26 a 203 g/km (WLTPr). Imagen simulada CUPRA Formentor VZ con opcionales.



CUPRA