

PROTAGONISTA ► FERNANDO ALONSO

# “Queda mucho por venir estos días”



Alonso se vio afectado por un fallo en los frenos del AMR23, pero se mostró optimista de cara al fin de semana

L.L.A.  
Barcelona

**F**ernando Alonso no pudo brillar el primer día en casa de Aston Martin. Una pieza del tambor de los discos del freno delantero izquierdo de su coche se desprendió durante la sesión vespertina y dejó a medias su test con el neumático blando. Con todo, volvió a pista a tiempo para completar un simulacro de carrera y se mostró satisfecho con el resultado y el ritmo del AMR23 en Silverstone.

“El coche se siente bien, aunque vamos a hacer un análisis esta noche con los datos. Hoy hemos probado algunas cosas en FP1 y FP2. Queda mucho por venir, aunque las cosas pueden cambiar con el tiempo y la lluvia, así que debemos estar pre-

**Con viento y lluvia las cosas cambiarían; hay que estar preparados**

Fernando Alonso y Lance Stroll confían en poder brindar un buen fin de semana a los aficionados de Aston Martin, que tiene su sede junto al circuito de Silverstone // ASTON MARTIN

parados”, explicó Alonso al final de la jornada. “Este circuito siempre proporciona mucha adrenalina en un coche de Fórmula 1, es bueno estar de vuelta. Ha sido un día con mucho viento, pero es bonito pilotar en Silverstone”, añadió. Su compañero Lance Stroll tuvo un estreno más complicado, ya que una piedra impactó contra su dedo mientras conducía: “Estoy bien, no será un problema para el resto del fin de semana. El ritmo del coche parece ser bueno, pero debemos trabajar en algunas cosas y tenemos que mirar al tiempo, así que veremos mañana”.

## EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS @JLIMerlos



## Condenado a demostrar siempre

**CARLOS SAINZ** ha vuelto esta semana a su circuito talismán: Silverstone. Para el piloto español este es un lugar especial, y no solo porque aquí consiguiera el año pasado la primera de las tres poles de su palmarés en la F1 y la única victoria que hasta el momento lo adorna. En esta pista, durante su tiempo de residencia en Inglaterra, el piloto madrileño se fogueó en sus primeros kilómetros en las competiciones para monoplazas de un cierto nivel.

“The home of motorsports”, como reza pomposamente el rótulo que hay en su acceso principal, es uno de los circuitos con más pedigrí del automovilismo internacional.

En esta pista el comportamiento de los neumáticos tiene una gran trascendencia, y ese ha sido precisamente el talón de Aquiles del Ferrari en esta temporada: su excesiva degradación. En la carrera del pasado fin de semana, en Austria, dio la sensación que los técnicos del equipo italiano habían conseguido avanzar en este aspecto, ya que el rendimiento de las gomas de los SF23 fue algo mejor. Pero no hay que lanzar las campanas al vuelo; el Red Bull Ring no es un lugar especialmente exigente con esta particularidad, por lo que no será hasta que no haya transcurrido la cita de Inglaterra que se puedan sacar conclusiones más definitivas sobre la progresión del coche de Maranello. Obviamente, el rendimiento del monoplaza será crucial, no solo para los pilotos de Ferrari sino para toda la parrilla en general. Y, además, por si la pista británica no fuera suficientemente severa con el comportamiento de las ruedas, Pirelli ha decidido traer unos compuestos nuevos para este fin de semana, lo que obligará a todas las escuderías a afinar mucho en la puesta a punto mejor para adaptarse a los mismos. Pero más allá de cómo vaya el coche, las estrategias, la gestión de la carrera que los equipos hagan desde el muro

tiene siempre un peso muy importante. En Austria Ferrari no transmitió la mejor sensación con el planteamiento del GP que desarrollaron para Sainz.

**ESTRATEGIAS** En el primer tercio de la carrera el español tenía más ritmo que su compañero de equipo, y lejos de permitirle que le adelantara -pudiendo hacerlo- no solo le mantuvieron a su estela sino que le perjudicaron al hacerle entrar en el pitlane por detrás de Leclerc y tras dos pit-stops francamente horribles. Luego, en carrera, Carlos no estuvo acertado con los límites de pista, lo que le acarrearó unas penalizaciones que le dejaban sin opción. Pero el daño ya estaba hecho desde antes. Y no es la primera vez que esta especie de proteccionismo absurdo al monegasco por parte del equipo se traduce en detrimento de los intereses del español. Insisten en Ferrari que no hay un piloto preferencial, pero visto lo visto cuesta creerlo. Y más si observamos la situación de la clasificación de pilotos,

con Sainz por delante de Leclerc. Por solo 10 puntos, sí, pero por delante. A Charles este año se le ha visto errático en demasiadas ocasiones, incluso desmotivado, y no han faltado los rumores que apuntaban incluso a un posible cambio de aires. Desde Ferrari insisten en desmontar cualquier indicio de teorías conspiratorias. Y habrá que creerles porque el principal interés de cualquier equipo está siempre en las antipodas de querer perjudicar a ningún piloto, por muchas milongas que nos hayan intentado vender algunos filibusteros con el paso de los años. Sin embargo, las repetidas situaciones que han resultado contrarias a los objetivos de Sainz nos llevan a preguntarnos: ¿qué más tiene que hacer Carlos para que su equipo crea definitivamente en él? Frédéric Vasseur tiene la palabra y la posibilidad de demostrarlo.



### EL RUMOR

## Palou podría relevar a De Vries

Tras su victoria en Mid-Ohio, Álex Palou suma ya cuatro victorias en las últimas cinco carreras y lidera la IndyCar con 110 puntos de ventaja, camino de su segundo título. Un balance que ha disparado su cotización como piloto y también los rumores acerca de su llegada a la F1. Este año es reserva en McLaren, pero según apunta el experto periodista Joe Saward, Helmut Marko, asesor de Red Bull, ha mostrado un gran interés por Palou y podría ofrecerle el asiento de Nyck De Vries esta misma temporada. El salto se produciría en septiembre, cuando finaliza la serie IndyCar.

**E DE ELÉCTRICO**  
UNA REVOLUCIÓN DE LA "A" A LA "Z"

# BORN

Consumo medio combinado gama CUPRA Born de 15.3 a 17.5 kWh/100 km.  
Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 0 g/km (colores V-LTP).  
Imagen acabada CUPRA Born con opcionales.

CUPRA



PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER  
PressReader.com +1 604 278 4604  
COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW