

# rimento



Entos libres en el Hungaroring. /AFP

## LOS TIEMPOS

### LIBRES 2

1. Charles Leclerc (Ferrari)	1'07'686
2. Lando Norris (McLaren)	a 0'015
3. Pierre Gasly (Alpine)	a 0'232
4. Yuki Tsunoda (Alpha Tauri)	a 0'248
5. Esteban Ocon (Alpine)	a 0'359
6. Nico Hülkenberg (Haas)	a 0'392
7. Valtteri Bottas (Alfa Romeo)	a 0'399
8. Fernando Alonso (Aston Martin)	a 0'409
9. George Russell (Mercedes)	a 0'422
10. Carlos Sainz (Ferrari)	a 0'496
11. Max Verstappen (Red Bull)	a 0'583
12. Lance Stroll (Aston Martin)	a 0'583
13. Alex Albon (Williams)	a 0'591
14. Daniel Ricciardo (Alpha Tauri)	a 0'599
15. Kevin Magnussen (Haas)	a 0'598
16. Lewis Hamilton (Mercedes)	a 1'060
17. Logan Sargeant (Williams)	a 1'150
18. Sergio Pérez (Red Bull)	a 1'292
19. Oscar Piastri (McLaren)	a 1'431
20. George Russell (Mercedes)	a 1'489

### LIBRES 1

1. George Russell (Mercedes)	1'38'795
2. Oscar Piastri (McLaren)	a 0'359
3. Lance Stroll (Aston Martin)	a 1'218
4. Lando Norris (McLaren)	a 1'402
5. Fernando Alonso (Aston Martin)	a 1'892
6. Valtteri Bottas (Alfa Romeo)	a 2'137
7. Charles Leclerc (Ferrari)	a 2'347
8. George Russell (Mercedes)	a 2'568
9. Logan Sargeant (Williams)	a 2'581
10. Nico Hülkenberg (Haas)	a 3'111
11. Kevin Magnussen (Haas)	a 4'111
12. Yuki Tsunoda (Alpha Tauri)	a 6'180
13. Alexander Albon (Williams)	a 6'688
Daniel Ricciardo (Alpha Tauri)	ST
Carlos Sainz (Ferrari)	ST
Sergio Pérez (Red Bull)	ST
Esteban Ocon (Alpine)	ST
Pierre Gasly (Alpine)	ST
Max Verstappen (Red Bull)	ST
Lewis Hamilton (Mercedes)	ST

## EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS @JLMerlos



## Prohibido brindar en casa del cubo de Rubik

**VOLVER A HUNGARORING** siempre es interesante, sobre todo porque nos evoca aquella primera victoria en la F1 para Fernando Alonso en un tórrido día de agosto de hace 20 años. Ahora, a punto de cumplir 42 años, el asturiano llega a este sitio casi con la misma energía de entonces, si no más, y convencido de que aquí podría llegar la esperada 33ª victoria de su palmarés. Lo hace siendo aún mejor piloto de lo que ya era cuando se puso al volante de aquel Renault, y creo que con la misma ilusión con la que debutó aquí con un Minardi en su primera carrera en la F1 dos años antes de aquel primer éxito.

El circuito húngaro siempre ha sido un lugar de 'primeras veces'; lo fue para Alonso, sí, pero también para Jaime Alguersuari que debutó en la F1 aquí con Toro Rosso en 2009 (con 19 años y 125 días, el más joven en conseguirlo en aquel momento). Y, lo que son las cosas, lo será también para Daniel Ricciardo en su retorno, ahora con la versión actual del coche de Faenza que llevara entonces el barcelonés, el monopla de la escudería Alpha Tauri. La vida está llena de paradojas. Alguersuari vivió su tiempo de estancia en la F1 torturado por la creencia de que el volante del Red Bull que pilotó el australiano desde 2014 hasta 2018 tenía que haber sido para él; y ahora Daniel vuelve a la F1 de la mano de un equipo en el que ya estuvo dos temporadas, precisamente Toro Rosso, o lo que es lo mismo: AT. Este es un circuito ratonero donde adelantar no es fácil, que pone a prueba la mecánica por la temperatura extrema que suele acompañar la carrera, con un asfalto bastante deslizante que castiga mucho a los neumáticos, donde la tracción es fundamental y en el que la gestión de la degradación de las gomas en el tramo final de la carrera es la madre del cordero. Y sin curvas rápidas, el principal talón de Aquiles del Aston Martin.

Los del equipo de Silverstone han trabajado a fondo para esta carrera sabedores que en la próxima, en Spa, tal vez vuelvan a sufrir como lo hicieron en Silverstone o Catalunya. La de Budapest es, junto con Singapur -y como lo debiera haber sido Mónaco- una de las grandes oportunidades del año para el equipo verde.

Pero en la F1 no siempre dos y dos son cu-

tro. Este es un asunto tan complejo como el juguete más vendido en la historia, aquel cubo multicolor y cabroncete que inventó en 1974 un profesor de Arquitectura y gran aficionado a la escultura llamado Erno Rubik... en Budapest. Las últimas evoluciones del AM23 están preparadas, cierto, pero las del resto de la competencia también. Aquí no hay quien pierda comba, aunque es verdad que los de arriba ya están trabajando en el coche del 2024 y puede que para ellos el tiempo de introducción de grandes actualizaciones ya haya pasado.

**CAMBIO EN CLASIFICACIÓN.** Este sábado el circuito magiar estrena el nuevo sistema de distribución de los neumáticos para los tres tramos de la sesión de clasificación. Cualquier novedad significa un nuevo reto para los pilotos; y en este sentido, los más intuitivos, los que son menos producto de laboratorio como los pertenecientes a la 'generación PlayStation', los que por sus habilidades innatas saben sacar mejor provecho de situaciones novedosas tienen ventaja por su habilidad en la improvisación. Como el astuto Fernando Alonso, capaz de realizar una conducción camaleónica, poliforme, adaptable a cada circunstancia. Y puede que su experiencia en el Dakar o en la resistencia le hayan hecho aún mejor en este aspecto.

En la F1 no hay un 'guion' preestablecido y menos ahora que los de Hollywood están de huelga. Y aunque este sea un deporte absolutamente científico, aquí 'el cubo' no se acaba de construir, como el de Rubik, en base a movimientos matemáticos. Pero hay argumentos para creer que mañana domingo Alonso puede volver a brindar como lo hizo hace dos décadas en ese mismo podio.

Aunque cuenta la historia que Hungría sufrió un severo correctivo en la revolución contra los Habsburgo en 1948. En aquel momento, los austriacos -que habían sofocado la rebelión magiar- hicieron popular el acto de chocar sus jarras de cerveza para celebrar algo; en este caso, el sofocamiento del alzamiento húngaro. La humillación fue de tal magnitud que los húngaros acordaron prohibir cualquier tipo de brindis en público... pero de eso ya no se acuerda nadie.

## NUEVO ERROR DEL MEXICANO

### Checo se estrella a los 3 minutos

Sergio Pérez, bajo presión por la llegada de Ricciardo a Alpha Tauri y por quedarse fuera de Q3 en las últimas cinco clasificaciones a pesar de conducir el mejor coche de la parrilla, empezó de la peor forma en Hungría. Cometió un error de novato nada más salir a pista en los Libres 1, piso la hierba en la aproximación a la curva 5 y perdió el control de su monopla, impactando a gran velocidad contra las defensas y causando serios daños en la zona delantera del RB19. "No puedo creerlo" soltó por radio el mexicano. Su jefe Christian Horner fue contundente: "Es muy frustrante y muy desafortunado", reconoció.

