

## LA CALLE DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS  JLMerlos



# Mónaco solo perdona a los gamers

**DICE EL DIRECTOR EJECUTIVO DEL EQUIPO ALPINE** (Marcin Budkowski) que "Mónaco es un circuito donde los pilotos marcan la diferencia". Según esta premisa, y teniendo en cuenta que en la parrilla del principado habrá cuatro campeones del mundo (Hamilton, Vettel, Alonso y Raikkonen) la teoría apuntaría en sentido absolutamente estricto que tres de ellos deberían ocupar las plazas de pódium. Pero me temo que no será así.

La afirmación ¿es la reinención de la sopa de ajo o la negación de la realidad de la F1 actual? La edición del GP de Mónaco de 1984 será recordada porque fue la prueba que lanzó al estrellato a Ayrton Senna, que para la ocasión pilotaba un Toleman que era una castaña. Y aunque en 1996 la victoria de Olivier Panis con un modesto Ligier -por la confluencia de diversos factores- alimentó la llama de los milagros, hoy parece difícil que Santa Devota pueda ejecutar una performance de tal dimensión que permita que un piloto de Haas o Williams, por decir algo, o incluso de Alfa Romeo, puedan aspirar a meterse en ese palco que parece un armario de Ikea donde los Grimaldi esperarán -mascarilla mediante- a los triunfadores del día.

La sentencia de Budkowski parece un desiderátum, un brindis al sol, o una excusa para maquillar las carencias del coche que pilotan Alonso y Ocón, un "ahí os las compongáis, figuras", y una delegación (o endosamiento) de responsabilidades más que otra cosa. Aunque muy romántica y evocadora del pasado, eso sí.

Desengañémonos. Incluso en Mónaco, hoy, sin un buen coche no hay nada que hacer. A no ser que caigan las siete plagas como castigo divino

a tanto defraudador de impuestos como suele concentrarse en esta carrera. Pero las siete, no seis.

La calificación de Mónaco es la más trascendente de todo el campeonato. Obtener una buena posición para la carrera es crucial. Pero sin un buen coche soñar con ello es utópico.

Que las manos del piloto son importantísimas en un trazado tan complejo como este resulta incuestionable. Fundamentalmente para no estamparse contra un guarda-raíl. Incluso los mejores han tenido fallos en unas calles tan angostas.

Y a no ser que Mazepin dé rienda suelta a sus ansias de practicar el submarinismo en las aguas mediterráneas que orillan esta pista, veremos

como esta vez no habrá tantos 'off limits', no habrá tanta polémica por rebasar la zona de asfalto permitida en cada curva como se dio en las anteriores carreras de esta temporada. Aquí, un déficit de pericia o un exceso de ambición se paga en forma de solemne sopapo.

Y ello nos debería servir como reflexión. Si en un circuito donde no hay escapatorias los errores o la falta de consideración hacia un rival se cobran un precio tan elevado, ¿dónde está el origen del problema que ha generado tanta controversia (qué se lo pregunten a Red Bull) en este inicio de campaña?

Mónaco pone en evidencia a los pilotos. Cierzo. Pero, sobre todo, a quienes creen que en una carrera de coches real volver a la pantalla de inicio no es solo posible sino además gratis, como sucede en las e-Races del mundo virtual. Y lo digo y escribo mirando a la cara a los diseñadores de los circuitos modernos.

**Desengañémonos, incluso en Mónaco hoy, sin un buen coche no hay nada que hacer. Su calificación es la más trascendente**



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.



## RALLY DE PORTUGAL ▶ ABANDONO DE NEUVILLE

# Tänak ya domina; Sordo, al acecho



El piloto cántabro **dominó en la prueba matinal** y se mantiene a poca distancia del líder estonio en la tabla

S.M.  
Barcelona

**A**rrancó bien la jornada para **Dani Sordo** en el Rally de Portugal, prueba que suponía su vuelta a la competición cuatro meses después. Un período de inactividad que no afectó al piloto cántabro quien aprovechó que salía un poco más retrasado para dominar los tres tramos matinales. Su día fue de más a menos, contrario a **Ott Tänak**, que cerró la jornada en cabeza tras comenzar en las pruebas de la mañana con poca confianza. Los problemas en los neumáticos de **Sordo** le valieron al estonio para remontar un día que venía siendo malo y sacarle 21 segundos en el penúltimo tramo de

**La mañana fue brillante para Sordo, pero por la tarde tuvo varios fallos en sus neumáticos**

## CLASIFICACIÓN

DESPUÉS DE LA SS8

1. Ott Tänak (EST/Hyundai)	1:22:35.0
2. Elfyn Evans (GBR/Toyota)	a 6"
3. Dani Sordo (ESP/Hyundai)	a 9"
4. Takamoto Katsuta (JAP/Mercedes)	a 15.4"
5. Sebastien Ogier (FRA/Toyota)	a 24"
6. Kalle Rovanperä (FIN/Toyota)	a 28.9"
7. Gus Greensmith (GBR/Ford)	a 1'02.3
8. Adrien Formaux (FRA/Ford)	a 1'33.5
9. Esapekka Lappi (FIN/Wolkswagen)	a 3'34.9
10. Nikolay Gryazin (RUS/Wolkswagen)	a 3'37.1

la jornada, lo que le catapultó a lo más alto de la clasificación. El cántabro, pese al impás, mantuvo un margen positivo y se sitúa solo nueve segundos debajo en la clasificación, siendo tercero por detrás del británico **Elfyn Evans**, que persigue a **Tänak** a seis segundos. Por su parte, **Thierry Neuville** se vio obligado a abandonar la prueba tras sufrir un accidente en la SS7. su Hyundai i20 terminó impactando con la parte derecha de la pista y rompió la suspensión trasera, terminando la prueba con su rueda colgando y perdiendo casi cuatro minutos a pesar del esfuerzo monumental del copiloto **Martin Wydaeghe**.

Los problemas en los neumáticos del Hyundai de Dani Sordo le impidieron acabar la jornada como líder del Rally en Portugal, que acabó comandando Tänak //EFE