

LIBRES ► SAINZ, TERCERO

# Leclerc y Verstappen mantienen su pulso



Leclerc, el más rápido en Jeddah // SCUDERIA FERRARI

Tras el espectacular **doblete** en Bahrein, Ferrari se confirma como la referencia en la rápida pista de Jeddah

Charles Leclerc y Carlos Sainz brillaron en la carrera inaugural de Bahrein al volante del nuevo Ferrari y este fin de semana aspiran a seguir marcando la pauta en el Gran Premio de Arabia Saudí. De momento, y tras las primeras dos sesiones libres, el nuevo motor de Maranello sigue dando un plus a Leclerc, mientras que Sainz no termina de ajustar su pilotaje al F1-75 y continúa acusando problemas de 'porpoising'. Este viernes ambos rozaron el muro del rapidísimo trazado del Jeddah Corniche. Con todo, el piloto madrileño terminó el día con mejores sensaciones para situarse tercero a dos décimas del monegasco, que lideró las dos tandas. Entre ambos, Max Verstappen y su poderoso Red Bull.

**MÁXIMA IGUALDAD** Leclerc marcó el mejor tiempo del viernes (1'30"074), con Verstappen (Red Bull), a 1 décima. Sin embargo, el piloto de Ferrari logró su mejor vuelta con el compuesto blando de Pirelli, mientras que su rival lo logró con el medio, al igual que Sainz. Red Bull sigue mostrándose terrible en cuanto a ritmo y velocidad, pero el motor Honda está dando más problemas de los esperados a estas alturas. Tras el doble abandono de Verstappen y Pérez en Bahrein, ayer el mexicano tuvo que cambiar motor, lo mismo que Pierre Gasly con el Alpha Tauri.

## LOS TIEMPOS

### LIBRES 2

1. Charles Leclerc (Ferrari)	1'30"074
2. Max Verstappen (Red Bull)	a 0"140
3. Carlos Sainz (Ferrari)	a 0"246
4. Sergio Pérez (Red Bull)	a 0"286
5. Lewis Hamilton (Mercedes)	a 0"439
6. George Russell (Mercedes)	a 0"590
7. Lando Norris (McLaren)	a 0"661
8. Esteban Ocon (Alpine)	a 0"686
9. Valtteri Bottas (Alfa Romeo)	a 0"758
10. Yuki Tsunoda (AlphaTauri)	a 0"812
11. Fernando Alonso (Alpine)	a 0"870
12. Pierre Gasly (AlphaTauri)	a 0"889
13. Mick Schumacher (Haas)	a 1"095
14. Lance Stroll (Aston Martin)	a 1"298
15. Daniel Ricciardo (McLaren)	a 1"453
16. Nico Hülkenberg (Aston Martin)	a 1"541
17. Guanyu Zhou (Alfa Romeo)	a 1"541
18. Nicholas Latifi (Williams)	a 1"740
19. Alexander Albon (Williams)	a 1"792
20. Kevin Magnussen (Haas)	a 2"270

### LIBRES 1

1. Charles Leclerc (Ferrari)	1'30"772
2. Max Verstappen (Red Bull)	a 0"116
3. Valtteri Bottas (Alfa Romeo)	a 0"312
4. Carlos Sainz (Ferrari)	a 0"367
5. Pierre Gasly (AlphaTauri)	a 0"545
6. Yuki Tsunoda (AlphaTauri)	a 0"733
7. Sergio Pérez (Red Bull)	a 0"791
8. Esteban Ocon (Alpine)	a 1"254
9. Lewis Hamilton (Mercedes)	a 1"592
10. Fernando Alonso (Alpine)	a 1"609
11. Daniel Ricciardo (McLaren)	a 1"734
12. Lance Stroll (Aston Martin)	a 1"810
13. Lando Norris (McLaren)	a 1"822
14. Guanyu Zhou (Alfa Romeo)	a 1"836
15. George Russell (Mercedes)	a 2"067
16. Nico Hülkenberg (Aston Martin)	a 2"262
17. Alexander Albon (Williams)	a 2"315
18. Nicholas Latifi (Williams)	a 2"757
19. Mick Schumacher (Haas)	a 3"657
20. Kevin Magnussen (Haas)	st.

## ALPINE DETECTA UN FALLO EN EL PROPULSOR DE BAHREIN

# Primer cambio de motor para Alonso

Tras el Gran Premio de Bahrein, en el que Fernando Alonso cruzó la meta en novena posición, los ingenieros de Alpine detectaron un fallo en la unidad de potencia del A522 del asturiano. Al parecer, el propulsor sufrió una fuga en unos de los retenes del motor y para evitar una avería más importante que acabase en abandono, el equipo decidió enviar ese motor a la fábrica de Viry. Por precaución, Alonso ha comenzado en Jeddah con nuevo motor, aunque esta medida no comportará ninguna sanción. Fernando apuntó que está "más o menos contento" del rendimiento de su coche y avisó que "todo el mundo mejorará mucho en los próximos dos o tres meses y nosotros tenemos que dar un paso más grande si queremos luchar por mejores cosas".

## EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS  JLLMERLOS

# El cartero ya no llama más veces

**RECUERDO EL DÍA QUE PUYAL** decidió llamarle "don Andrés" al bueno de Iniesta y "Senyor Xavi" al actual entrenador del Barça. Con aquella denominación el Mestre consagraba mediáticamente a dos jugadorez que ya habían demostrado ser mucho más que "brillantes canteranos". No se trataba sólo de un bautizo para las ondas, sino de una investidura artúrica en la que "el Quim" les tocaba con su Excalibur sonoro para ungirles públicamente como futbolistas diferentes, especiales

Y al rebufo de la misma estela, tal vez haya llegado el momento de desterrar el familiar "Carletes", el

siempre desaconsejable "Carlitos", o los más manidos "el hijo de Sainz", o el abreviativo "Jr". Siguiendo el consejo de su padre, sabía recomendación por su parte, Carlos Sainz se ha pasado la vida "mando mensajes" desde que llegó a la F1. Hoy tal vez ya no los necesite porque nadie en el paddock ignora su talento. Porque Carletes

ya no es Carletes sino Don Carlos Sainz Vázquez de Castro, que su mamá Reyes también algo tendrá que ver en su éxito, digo yo. El acuse de recibo a esa actividad comunicativa más manifiesta es la voluntad de Ferrari, ni más ni menos, de acogerle en su seno por mucho más tiempo del que habían acordado en su anterior contrato.

El año pasado Don Carlos se graduó con nota en su estreno con Ferrari al volante del SF21. Terminó quinto, por detrás de los pilotos de Red Bull y Mercedes. Es decir: fue "el primero del resto". Consiguió cuatro podios y marcó 164'5 puntos, 5'5 más que su compañero Charles Leclerc, a quienes muchos -empezan-

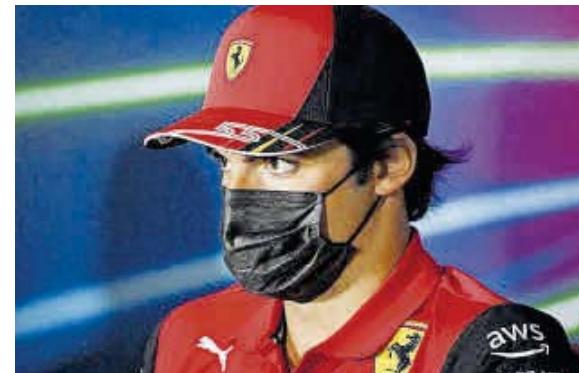
do por Mattia Binotto- atribuyeron el rol de piloto número 1 de la formación, pese a que luego acabó por detrás del madrileño en el campeonato: séptimo.

Sainz no sólo cuajó una brillante temporada en 2021, sino que demostró una progresiva adaptación al coche y al equipo realmente evolutiva. Una tarea que no siempre es fácil para quien aterriza en Maranello por primera vez; menos sin la necesidad de crear un clima de confrontación.

No sé si para "contrarrestar" el efecto de la victoria de Leclerc en Sakhir -a lo que no le veo

ninguna necesidad- pero últimamente detecto una tendencia a querer comparar, contrastar, incluso enfrentar a los dos pilotos de la Scuderia, cuando incluso el propio jefe de equipo ha recalcado que, al menos en el inicio de la campaña, ninguno tiene prioridad.

Que Sainz lo hizo extraordinariamente bien en 2021 es obvio. Según el tradicional ranking



**Aunque Sainz no terminó satisfecho en Bahrein, la igualdad en Ferrari será máxima. No hacen falta enfrentamientos artificiales**

de los Team Principals Carlos fue el cuarto mejor piloto del año, superando en cuatro posiciones el lugar de la temporada precedente, mientras que Charles fue sexto, perdiendo tres en esa clasificación de la anterior.

Pero no nos flipemos: ni Leclerc, que parecía taaaan bueno en 2020 se volvió tonto el año pasado, ni Sainz se mutó en Superman.

Y este, aunque Carlos no terminara satisfecho de su actuación en Bahrén (donde fue segundo por detrás de su compañero en un espectacular doblete "rosso") la igualdad será máxima. No necesitamos de enfrentamientos artificiales ni de exhibiciones de patriotismo barato para asegurarnos el disfrute.

## CUPRA FORMENTOR

7 SEGUNDOS  
PARA SABER  
QUE ES PARA TI.

CUPRAOFFICIAL.ES

Consumo medio combinado gama CUPRA Formentor de 1,2 a 9,0 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 26 a 203 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Formentor VZ con opcionales.

