

HISTORIA SPORT BRUNO DEL PINO, PILOTO DE FÓRMULA 3

“SOY DEL PINO Y VENGO A CREARME UN NOMBRE”

El sobrino de Pedro de la Rosa atiende a SPORT para desvelar cuáles son sus próximos objetivos en la F3



ESTÁS DENTRO

MARC MARÍN
Montmeló

Se llama Bruno del Pino y es el sobrino de Pedro de la Rosa, pero quiere ganarse un nombre por su cuenta en el automovilismo. El piloto barcelonés está debutando esta temporada en la Fórmula 3. Tercero en la Eurocup-3 el año pasado, ha dado el salto en 2025 de la mano de MP Motorsport, equipo con el que se siente “super confiado, con muchas ganas y dando grandes pasos”. Del Pino atendió a SPORT en Montmeló para analizar su evolución y desvelar cuáles son sus próximos objetivos en la F3. Ahora, para él, cada carrera “es un nuevo reto”. “Estamos dando grandes pasos, mejorando mucho”, apunta el joven de 18 años.

Hace un par de semanas, en Imola, celebró su primera gran alegría en la F3. En la carrera al sprint, el piloto de MP cosechó la segunda posición a escasas décimas de su compañero Tramitiz. “Para ser rookie es bastante difícil conseguirlo y aquí estamos peleando”, valora. Del Pino corre este fin de semana en

su “casa”. Aprovechando la ocasión, luce un casco diseñado exclusivamente para el GP de España. “Siempre hay un poco de presión extra por el hecho de que mucha gente viene a verme, no solo mi familia y amigos”, comenta Del Pino, que asegura sentirse “muy cómodo” al “pilotar en este circuito, con toda la gente y el gran clima que hace”. Aunque sea “muy difícil”, del Pino no descarta “una victoria esta temporada” porque considera que tienen “el nivel y el coche para hacerlo”. “El objetivo es ese. Ya nos hemos quitado la presión de conseguir un podio. Yo creo que tenemos todo lo que se puede tener para ganar una carrera”, sentencia. Como decíamos, Bruno del Pino quiere ganarse un nombre en el automovilismo. Por ello, asegura que ser sobrino de Pedro de la Rosa “no” supone una “presión extra” para él: “Al fin y al cabo ha sido una gran inspiración”. Eso sí, remarca que es él “quien viene aquí y quien se sienta en el coche”. “Muchos medios se refieren a mí siempre como ‘el sobrino de De la Rosa’ en vez de decir mi nombre”, añade, justo antes de sentenciar contundentemente: “Nunca me ha tirado hacia atrás el ser su sobrino, pero yo soy Bruno del Pino y vengo aquí a crearme un nombre”.

Bruno del Pino, piloto de 18 años del equipo MP Motorsport de Fórmula 3, atiende a SPORT en el Circuit de Barcelona-Catalunya // V. ENRICH

EL CAFÉ DEL PADDOCK

El Circuit, ante su penúltimo examen de selectividad

Se acerca la época de ese temido trámite llamado Pruebas de Acceso a la Universidad; el examen de Selectividad de toda la vida. El Circuit de Barcelona-Catalunya tiene este fin de semana el primero de los dos que deberá realizar antes que concluya en 2026 el contrato que le vincula con la FI.

Los deberes se han hecho bien. El éxito de las actividades del Fan Village de estos días lo corrobora, y del mismo modo que en su momento la capital catalana dejó de vivir de espaldas al mar, ahora ha decidido también dejar de mirar con desconfianza el deporte del motor, superado el tiempo de las fobias irracionales.

La instalación de Montmeló luce espléndida tras su remodelación, carísima eso sí, y que tendrá su justificación si se renueva el esperado contrato, aunque sea con una cadencia alternativa con la carrera que quieren llevar a puerto en Madrid, pese a que la navegación de esa nave no está exenta de embarrancar. Dicen los gestores de un espacio que aspira a ser más que un recinto deportivo que el Circuit debería tener vida más allá de la FI. Y debería ser así, por encima del impacto económico cifrado en 300 millones de euros que su GP significa para el área de influencia económica implicada.

La FI celebra este año el 75 aniversario. Los últimos 35 años siendo fiel a su cita con la prueba catalana. Coincide la efeméride con el 75 cumpleaños de Seat, la marca de automóviles más importante no sólo para la automoción española sino también para el conjunto de la economía del país. En el pasado, el Circuit tenía una curva con el nombre de la firma de Martorell y la torre de control se denominaba “Torre Seat”. Hoy ya no aparecen rastros de aquel vínculo, que debería recuperarse.

El Circuit también tiene que ser un centro para rendir homenaje a la historia, un lugar donde explicar a los que vengan de donde venimos. Hemos visto en el salón Automobile una muestra de los 75 modelos más representativos de Seat, una parte de la espectacular colección que Seat Históricas conserva de forma impecable en la nave A-122 de la factoría de la Zona Franca. Tan impresionante como restringida al acceso del público en general por las lógicas limitaciones

en materia logística y de seguridad que hay en esa fábrica.

¿Qué mejor lugar para que sea el Circuit quien se convierta en el guardián de la historia que custodie y cuide ese sensacional museo para darlo a conocer a todo el país en general? Sería una decidida apuesta por la considerada por sus responsables “una estructura importante de país”, y no la organización de conciertos de reggaetón (o cómo se llame eso) y otras hierbas.

Esto, la adecuación del recinto para actividades mucho más diversas y, especialmente: la crea-



El Circuit, durante los Libres de ayer // VALENTI ENRICH

ción del tan prometido y poco concretado apeadero de tren en el Circuit, no sólo para facilitar la movilidad de los petrolheads sino también la de los miles de trabajadores de los polígonos de la zona, algunos directamente vinculados con la automoción, por cierto. Una zona, la del Vallés Oriental, que aporta el 5,5% del PIB del país; una cifra a la que no llegan algunas comunidades autónomas de España. Sí, hay vida más allá de la FI. Pero ya que los deberes se han hecho, ya que todo se ha preparado para sacar mucho más que un “apto” -sin perder de vista que siempre flota en el aire el espíritu del “necesita mejorar”- no fallemos ahora en la primera parte de ese examen de Selectividad que nos espera a todos.



JOSEP LLUÍS MERLOS

NUEVO FORMENTOR
HÍBRIDO
CUPRA

Consumo medio combinado con gama CUPRA Formentor de 0 a 9,2 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 9 a 209 g/km (Medios WLTP). Imagen idealizada CUPRA Formentor con opciones.

0. HÍBRIDO CON BATERÍA