

Verstappen reina y Alonso firma un óptimo quinto puesto

El segundo doblete de Red Bull certifica su aplastante superioridad en una prueba en la que el debutante Bearman consigue puntuar

DAVID SÁNCHEZ DE CASTRO

MADRID. Segunda carrera del año, segundo doblete de Red Bull y segunda victoria de Max Verstappen. El rendimiento del tricampeón del mundo permite pensar que verle ganar los 24 grandes premios que se van a disputar empieza a no ser una locura. En el podio le acompañaron Sergio Pérez, pese a una sanción de cinco segundos, y un Charles Leclerc que mantiene el ritmo de Ferrari. No obstante, el héroe del día fue su compañero en esta carrera, un Oliver Bearman que a sus 18 años ha logrado los primeros puntos en Fórmula 1 con una gran séptima posición.

Dos por encima acabó Fernando Alonso. Sigue sin ser suficiente un quinto puesto, según las expectativas, pero mejora lo visto en Baréin. El Aston Martin se mantiene como un coche de media tabla para abajo, pero visto que su compañero Lance Stroll ni siquiera pasó de la primera parte de la prueba, bien estuvo el asturiano. Desde los primeros momentos se vio que no iba a poder ser una lucha por el podio.

Verstappen no dio pie a la sorpresa. En los primeros metros ya se había escapado de Pérez y Le-

clerc, que se enredaron entre ellos para pelear por la segunda plaza, mientras Fernando Alonso intentaba sostener el cuarto puesto a duras penas con un Oscar Piastri que mostró más velocidad. El australiano le quitó esa posición para mandarle a un constitucional quinto escalón, en el que se asentó en los primeros compases de la prueba, aguantando como podía a un Lando Norris al que se le vio claramente cómo se saltaba la salida y, aunque investigada la

evidente infracción, no fue sancionado.

Pero no fue este el incidente que marcó el devenir del primer tercio de la prueba, sino una demostración más de que Lance Stroll es, posiblemente, uno de los pilotos con menos condiciones para tener el asiento que tiene. El canadiense se dio contra el pico de una curva que partió el eje delantero izquierdo para irse directo contra el muro. Eso propició que casi todos menos cua-



Max Verstappen se adjudicó el Gran Premio de Arabia Saudí con aplastante autoridad. EFE

GP DE ARABIA SAUDÍ

Clasificación

Piloto	Tiempo
1. Max Verstappen (Red Bull)	1:20.43
2. Sergio Pérez (Red Bull)	a 13 s.
3. Charles Leclerc (Ferrari)	a 18 s.
4. Óscar Piastri (McLaren)	a 32 s.
5. Fernando Alonso (Aston)	a 35 s.
6. George Russell (Mercedes)	a 39 s.
7. Oliver Bearman (Ferrari)	a 42 s.
8. Lando Norris (McLaren)	a 45 s.

tro entraran en boxes para cambiar ruedas.

En esas paradas, uno de los incidentes que causó sanción: Sergio Pérez se reincorporó de manera peligrosa, haciendo que Fernando Alonso tuviera que clavar frenos. Le cayeron cinco segundos. No le afectó demasiado. Cuando se tiene un coche de semejan-

te ventaja, una sanción de ese tipo no supone mucho. Algo no va bien en la Fórmula 1 si la emoción está en la lucha por la 12ª posición, con pirañas como Magnussen, Tsunoda, Ocon y Albon pegándose por ella.

La situación se estabilizó hasta que, llegadas las últimas diez vueltas, se puso un mínimo de sabor a la carrera. Norris y Hamilton, que no habían parado durante ese período de bandera amarilla por el accidente de Stroll, entraron por fin a cambiar ruedas para montar neumáticos blandos, los más competitivos. El resto de equipos monitorizaron si merecía la pena entrar, pero especialmente Oliver Bearman, el sustituto de Carlos Sainz, que cuajó una actuación más que destacable. El británico pasó el examen con nota.

LA POLE JUAN CARLOS OTADUY

El final de una era



El asunto llevaba tiempo copando los mentideros de la Fórmula 1 y por fin los protagonistas se han quitado las caretas. Cuesta creer que el pulso de Jos Verstappen a Christian Horner pueda suponer la voladura de una estructura ganadora como la de Red Bull aunque torres más altas hayan caído, pero parece poco probable que una empresa tan sólida como la que han organizado los energéticos alrededor del Gran Circo llegue a resentirse. Veamos por qué.

De los excesos de testosterona del padre de Max ya teníamos indicios por su tendencia a enfrascarse en peleas barrioba-

teras allá donde encontrase motivo para ello. Muy a su pesar, el momento cumbre de su carrera deportiva no estuvo en la pista sino en el pitlane, cuando su coche se vio envuelto en llamas durante un repostaje en el GP de Alemania de 1994. Esa es la imagen que dejó su paso por la F-1, pese a haber sido escudero de Michael Schumacher en Bennetton.

Estos días Verstappen padre ha dejado caer un posible cambio de aires por parte de Max, amenaza velada que el campeón del mundo ha refrendado al afirmar que no concibe una Red Bull sin Helmut Marko ¿Me siguen? No es sencillo, porque

los personajes del culebrón se multiplican por momentos. Todo comenzó en enero al conocerse las turbulentas acusaciones vertidas contra Horner, el máximo responsable de Red Bull Racing, acusaciones que finalmente ha archivado la marca de las bebidas energéticas. Horner es un hombre de carreras, pilar fundamental de esta escudería, su director desde que Red Bull comprase el equipo Jaguar para darle nombre y el aglutinador del enorme talento que les ha convertido en prácticamente invencibles.

Su gestión ha combinado el puño de hierro con la mano izquierda sin perder jamás la frescura de la que presume el marketing de la marca. Christian Horner ha dado forma a una organización ejemplar, una escudería dividida en distintas empresas que actúan como proveedores del coche de carreras y dan empleo a más de 2.000 personas.

Max Verstappen es uno de esos miles de empleados, el mejor pagado junto a Adrian Newey. Se rumorea estos días que pudieran existir cláusulas en los contratos de unos y otros que les permitirían cambiar de aires en el momento en que se rompa el grupo pero Horner tiene bien planificada la sucesión de todos ellos. Por un lado Newey lleva años diseñando coches ganadores pero no lo ha hecho solo; de hecho, algunos de sus más brillantes colaboradores han ido fichando por la competencia ante la imposibilidad de asumir mayores responsabilidades en Red Bull. Si el principal exponente técnico del Gran Circo se jubila o aceptara la tercera oferta que le ha planteado Ferrari su puesto quedaría perfectamente cubierto y el Red Bull seguiría siendo un coche ganador.

Por otro lado, si Max Verstappen comete el error mayúsculo de probar suerte en Mer-

cedes dejará un volante codiciado por sus más directos rivales, siendo Fernando Alonso el mejor colocado para liderar Red Bull durante un par de años de transición a la espera de que la cantera de los energéticos alumbre un nuevo talento. Alonso pudo ser piloto de Red Bull cuando salió de Maranello y sólo la oposición de Helmut Marko lo impidió, pero hoy en día Marko es el eslabón más débil de la cúpula energética.

Así pues dejemos que los acontecimientos se sucedan. Después de superar unas semanas muy delicadas, uno se imagina a Christian Horner de vuelta en su mansión, sentado en su sillón junto a la chimeña, agitando la copa de brandy con una mano y acariciando al gato con la otra mientras llega el momento de ajustar cuentas. Dando forma al final de una era en Red Bull mientras pone en marcha otra que también tiene garantizado el éxito.