

La parrilla de F1 para 2010

FERRARI Alonso, Massa	MCLAREN Hamilton, Button	MERCEDES GP Rosberg, Schumacher	RED BULL Vettel, Webber	RENAULT Kubica	TORO ROSSO Buemi, Alguersuari*	WILLIAMS Barrichello, Hulkenberg
SAUBER De la Rosa, Kobayashi	FORCE INDIA Sutil, Liuzzi	LOTUS Kovalainen, Trulli	CAMPOS Bruno Senna	USF1	VIRGIN Glock, Di Grassi	

● Pedro de la Rosa

Barcelona, 1971
72 grandes premios
Debut: 1999
29 puntos
Última carrera: Brasil 2009
Mejor posición: 2ª. Hungría 2005
1 vuelta rápida: Bélgica 2005

Equipos
Arrows (1999-2000)
Jaguar (2001-2003)
McLaren (2004-2005)
Probador de McLaren desde 2005



FUENTE: Federación española.

EL MUNDO

La Fórmula 1 más española

De la Rosa consigue un volante en el equipo Sauber, antiguo BMW, con la ayuda del Banco Santander / Aportará dos millones de euros de sus patrocinadores / Si Alguersuari recibe definitivamente el OK de Toro Rosso, serían tres los pilotos nacionales en 2010

JAIME RODRÍGUEZ / Madrid
«Cariño, va a ser Fisichella». Pedro de la Rosa se resignaba ante su mujer el pasado domingo. Con tristeza, Reyes escuchaba a su marido tirar la toalla en la pugna por encontrar un asiento en la Fórmula 1, por darse el gusto de conducir un último año en la elite. Llevaba un mes y medio de negociaciones con tres equipos, llamando a patrocinadores, con el currículum en la mano, como si fuera un novato. Quería un asiento y lo quería ahora, porque sabía que se trataba del momento justo, con la parrilla abierta de par en par a nuevas formaciones. Sin embargo, en una competencia atroz con otros dos aspirantes (Heidfeld, ex BMW, y Fisichella, tercer volante en Ferrari), pensó que había perdido el paso. Pero el lunes sonó su teléfono.

Era Peter Sauber, el millonario suizo que había heredado la estructura de BMW, a la fuga como otros constructores expulsados por la crisis. «Me dio la alegría de mi vida. Ya no me lo esperaba. No sabéis lo que he luchado por esto», reconocía ayer a EL MUNDO Pedro Martínez de la Rosa, 38 años, piloto de finales de los 90, probador eterno en McLaren, gran intérprete televisivo de la compleja Fórmula 1. El próximo año las lecciones intentará darlas de manera práctica, a 300 por hora desde la pista. Precisamente este periódico publicó el 14 de diciembre pasado el interés mayúsculo de Sauber por el español. Preguntaba entonces en España el nuevo equipo por la proyección publicitaria del piloto, al que,



De la Rosa, durante una exhibición de coches clásicos de Mercedes, en Hockenheim (Alemania). / CORDON PRESS

mientras tanto, ponía precio por el puesto: siete millones de euros, cifra inalcanzable en la actual coyuntura. Se empezó a mover De la Rosa entre los patrocinadores más cercanos. La Caixa y la Generalitat mostraron interés por apoyarle, pero pronto se desviaron hacia Jaime Alguersuari, piloto español también necesitado de impulsos financieros

para proseguir su incipiente carrera deportiva en la F1. Aunque no se descarta todavía el abrazo institucional, el perfil de De la Rosa nunca ha encajado con los parámetros ideales del gobierno catalán. Tampoco las raíces de Alguersuari, pero su vínculo con el programa de jóvenes pilotos del Circuito de Montmeló -recinto controlado por ERC- le otorga

ventaja a la hora de recibir un posible mecenazgo público. Mientras Heidfeld y Fisichella pedían sueldos por encima de los cinco millones de euros, De la Rosa acude prácticamente a coste cero para la escudería. Ganaría más si continuara de probador en McLaren, donde ingresaba cerca de dos millones de euros por campaña. En la casa de

Hamilton, por cierto, le citan en el futuro, cuando mate el vicio del pilotaje, para entrar en los órganos de gestión de la marca.

Serán sus patrocinadores personales -los actuales y los próximos que capte- los que financien la aventura en Sauber. Por el momento, según fuentes del paddock, habría recaudado aproximadamente dos millones de euros, provenientes, en porcentajes no superiores a 200.000 euros, de un grupo variado de sponsors. El más importante, el Banco Santander, mecenas universal de la nueva Fórmula 1. El rojo potente de Emilio Botín no para. Se reparte por el mono de Alonso en Ferrari, por los alerones de McLaren y también ahora en el Sauber de De la Rosa a través de su red educativa Universia, que ya apareció en Renault. También la entidad financiera le tiene un puesto reservado, cuando se retire, como embajador en los circuitos.

«Merecía otra oportunidad», clama el catalán, cuya satisfacción se multiplica por la categoría del equipo donde aterriza, el más solvente a priori de la nueva terna. Con la sede, además, a tan sólo 26 kilómetros de su casa en Zúrich. Aunque adelgazada, la base es la de BMW, con uno de los mejores túneles de viento y un acuerdo con Ferrari para montar sus motores y cajas de cambio. Allí trabajan para tener listo el monoplaza a finales de mes, cuando se estrena en los test de Cheste. Al frente de las operaciones, una mujer, la única jefa de un equipo en la parrilla: Monisha Kaltenborn, india de 38 años.

SU NUEVO JEFE

¿Quién es Peter Sauber?

Con su nuevo jefe, Pedro de la Rosa apenas había cruzado hasta las últimas semanas alguna palabra en los cafés de Zúrich. En Suiza, tierra de pilotos, Hamilton y Alonso se saludan en los semáforos. La tropa de la F1 vive en calma y armonía. Allí se trasladó hace tres años el piloto barcelonés, para estar más cerca del corazón de su deporte. Sauber es suizo y es un 'loco' del automovilismo, oscuro vicio en el pequeño país neutral, donde las carreras es-

tán prohibidas desde 1955. A este hijo de electricista poco le importó dedicarse a una actividad mal vista. En su propio garaje, en los años 60, construyó rudimentariamente el primer coche. Lo pilotó incluso antes de encontrar los apoyos para diseñar con argumentos nuevos modelos. Tras participar en pruebas de resistencia como las 24 Horas de Le Mans y, ya en los 80, colaborar con Mercedes en la construcción de prototipos, entró en la si-

guiente década en la Fórmula 1. Con más afán que resultados (seis podios en 13 temporadas), por sus monturas han pasado pilotos como Villeneuve, Fisichella, Raikkonen o Felipe Massa. Ahora vuelve a tomar las riendas de BMW, a la que le vendió su participación en 2005. «Pedro lleva trabajando muchos años al máximo nivel. Su combinación con un joven como Kamui Kobayashi [el otro piloto] es una garantía para nosotros», dice el optimista Peter Sauber.

Profesionales que responden

CRISA

9 días / 7 noches Ciudad Prohibida

Itinerario: 3 noches en Pekín, 2 noches en Xian y 2 noches en Shanghai

Hotels Primera Sup. en Aog. y Danyuno

Incluye: 3 almuerzos y 1 cena

1338€

¡¡¡¡¡

¡¡¡¡¡

902 436 436

viajes@crisa.es

Viajes Crisa