

Nira Juanco

EL GRAN CIRCO  
DE LA FÓRMULA 1

La historia de una época inolvidable  
desde el *paddock*

la esfera  de los libros

# ÍNDICE

<i>Prólogo</i> . Por Fernando Alonso .....	13
Introducción .....	15
FERNANDO ALONSO. PARTE I	
El día que conocí a una leyenda .....	21
Qué rara es esta chica .....	26
Comienzos difíciles .....	28
España 2009. Por fin en casa .....	40
Hungría 2009. Un gran premio para la historia .....	43
El debut de Jaime Alguersuari .....	45
El día que Felipe Massa volvió a nacer .....	48
El <i>crashgate</i> .....	52
Japón 2009. El esperado anuncio .....	56
JAIME ALGUERSUARI	
El gran sueño de su padre .....	63
2010. Temporada de aprendizaje .....	67
2011. Montaña rusa .....	72
El fin de un sueño .....	76
FERNANDO ALONSO. PARTE II	
El <i>wroom</i> .....	85
Un comienzo de ensueño .....	90

De mal en peor .....	97
Alemania 2010. «Fernando is faster than you» .....	114
Comienza la remontada .....	118
Abu Dabi 2010. Jaque mate .....	137
 HISPANIA	
2010. <i>Spanish mafia</i> .....	155
El sueño de tener un equipo español .....	157
Baréin. Misión cumplida por los pelos .....	161
Un paso adelante .....	166
Pilotos de pago .....	172
2011. Todo sigue igual .....	176
Lucha por no ser últimos .....	181
La llegada de Thesan Capital y de Daniel Ricciardo ...	183
2012. El fin de un sueño. Pedro, Luis y el desembarco español .....	187
Australia, la nueva gran decepción .....	192
Momento de esperanza .....	194
Adiós al equipo español .....	197
 PEDRO DE LA ROSA	
Papá, quiero competir .....	201
Fórmula 1, objetivo conseguido .....	204
2010. Sauber, la gran decepción .....	210
2011. Pirelli, McLaren y un fin de semana en Sauber ...	213
 FERNANDO ALONSO. PARTE III	
2012. Máxima igualdad .....	219
Valencia, <i>never give up</i> .....	232
Inercia ganadora en suelo europeo .....	238
Singapur lo cambia todo .....	244
Vuelve el dominio de Red Bull .....	247
Brasil, la suerte del campeón .....	255

## MARÍA DE VILLOTA

Una pionera .....	263
El día que lo cambió todo .....	267
La nueva María .....	272
El legado de María .....	276

## FERNANDO ALONSO. PARTE IV

Vuelve la <i>Spanish mafia</i> .....	281
Marc Gené, el embajador rojo .....	284
Alonso, Marc y Pedro. El <i>Spanish Dream Team</i> .....	293
Fernando decide abandonar Ferrari .....	298
Dani Juncadella y Roberto Merhi .....	305
Descansa en paz, Jules .....	308
Abu Dabi 2014. La despedida .....	314
Carlos Sainz .....	318
El rey mete la pata .....	320
La última carrera con Ferrari .....	322
<i>Epílogo</i> . Por Carlos Sainz .....	325

# Prólogo

Por Fernando Alonso

Cuando era niño soñaba con muchas cosas. Soñaba con coches, con aprobar para poder seguir compitiendo, con ganar a todos mis rivales en el *karting* a nivel nacional, europeo y mundial. Lo conseguí. Soñaba con ser piloto de Fórmula 1, con ser campeón del mundo. Y lo conseguí, dos veces. Soñaba con correr para Ferrari algún día. Y en 2010 ese sueño se hizo realidad y me vestí de rojo durante cinco maravillosas e intensas temporadas en las que hubo altos y bajos, como la vida misma, que es una montaña rusa. Pero fueron cinco años inolvidables en los que peleé por el título en dos ocasiones hasta la última vuelta de la última carrera.

Tras Ferrari llegaron otros equipos, otras experiencias, otros sueños cumplidos, como ganar Le Mans. Nunca he dejado de soñar y cuando miro atrás me siento tremendamente orgulloso de haber puesto mi granito de arena para colocar a España en el mapa de la Fórmula 1, junto a Pedro, a Jaime, a Marc, a Carlos...

Hay cientos de anécdotas de esos años, muchas de las cuales compartí con esa chica «rara» y distante que conocí en 2009, que luego resultó ser una todoterreno, apasionada de este deporte, y que se convirtió en mi amiga, Nira. Algunas de esas vivencias

quedan reflejadas en este libro que es un recorrido divertido y fiel por aquellos maravillosos años. Aunque como digo siempre, lo mejor está por llegar.

# Introducción

**E**ra 10 de enero de 2009. Recuerdo perfectamente la ropa que llevaba. Un pantalón vaquero con mi jersey negro preferido. La Sexta, el canal para el que trabajaba desde su creación en 2006, acababa de adquirir los derechos de retransmisión de la Fórmula 1 (F1) durante los siguientes cinco años y yo llevaba tan solo unos días trabajando para Antonio Lobato, que había desembarcado en la tele con mucha gente de su confianza. Ya solo eso, poder ser parte de esa redacción de F1, era un sueño para mí.

Serían las cinco de la tarde. Antonio se acercó, cogió una silla y se sentó a mi lado. Me miró con cara muy seria, cara de que me iba a revelar algo muy importante (imposible descifrar si era bueno o malo), y me dijo como si tal cosa: «Nira, calienta que a lo mejor sales». Me quedé descolocada, no tenía ni idea de a qué se refería. Con Lobato había habido conexión desde el principio. Yo le admiraba profundamente, y le admiro. Le guste a la gente o no, él cambió la manera de ver la Fórmula 1 en España, con esos previos tan entretenidos, y logró crear afición. Ayudado, muchísimo, por Fernando Alonso, por supuesto. Ese punto nadie lo niega, pero le dio una importancia, una cobertura, una calidad y una pasión que hizo que jóvenes como yo, centrada en mis salidas nocturnas, madrugara los fines de semana para ver carreras que

tenían lugar a horas intempestivas (alguna vez las vi sin haberme acostado aún, no voy a negarlo).

«¿Qué quieres decir, Antonio?». Llevábamos muy poco tiempo trabajando juntos, pero ya le conocía lo suficiente como para saber que algo importante, muy importante, se escondía en esa revelación que acababa de hacerme. «Pues eso, que hay una posibilidad, ni pequeña ni grande, una posibilidad, de que seas tú la que me acompañe a las carreras. Así que, por si acaso, ponte las pilas». Mi cara de sorpresa tuvo que ser un poema, me costaba asimilar lo que acababa de oír. Me pasó por la cabeza absolutamente de todo. Yo en el *paddock* de China, que me tenía fascinada; en la noche de Singapur, con sus rascacielos iluminados; en Mónaco, grabando un reportaje en algún yate de lujo; en Albert Park y su precioso circuito semiurbano; comprobando el desnivel de Eau Rouge; vibrando con la pasión de los *tifosi* en Monza; disfrutando de la marea azul en Montmeló...

Antonio captó enseguida mi cara de emoción y tuvo que frenarme: «Tranquila, Nira, que no hay nada hecho. Hay varios nombres sobre la mesa y el tuyo es uno de ellos. Yo apuesto por ti, pero aún no hay nada decidido». Irremediablemente, dentro de mí se despertó algo que ya no tenía freno posible. Quería hacerlo, quería ser yo, no podía perder ese tren, aunque sabía lo difícil que era montarme en él.

Por si acaso, las siguientes semanas hasta que me confirmaron la noticia no paré de estudiar. Reglamento técnico, reglamento deportivo, historia de la F1, tecnicismos anglosajones, además de inglés en general, que lo tenía muy verde y era mi gran espinita. Si me llegaba la oportunidad, quería estar preparada. Un día le pregunté a Antonio por qué yo, por qué había apostado por mí si no me conocía de nada. Y me respondió: «Te he visto trabajar y eres una curranta, y eso es lo que necesito».

El 20 de marzo de 2009, mi sueño, mi gran sueño, se hizo realidad. Pisaba por primera vez un circuito para cubrir un gran premio de Fórmula 1 y no era un trazado cualquiera. Era Albert



Park, en Melbourne, al otro lado del mundo. No solo eso. Por delante tenía seis maravillosos años en los que viviría la época dorada del automovilismo español con Fernando Alonso en Ferrari; con hasta tres pilotos españoles en una parrilla de salida de un gran premio; con el primer equipo español de F1 que disputaba una temporada completa del campeonato, el Hispania Racing Team, rebautizado como HRT Formula 1 Team en 2012; con la celebración de dos grandes premios en territorio español, en Barcelona y Valencia; con hasta seis pilotos probadores españoles en el *paddock*; con cuatro televisiones de nuestro país cubriendo el Mundial (una nacional y tres autonómicas)... En fin, un sueño hecho realidad.

FERNANDO ALONSO  
PARTE I

## El día que conocí a una leyenda

Antes del 20 de marzo de 2009, antes de viajar a Australia, ya había tenido la oportunidad de conocer al que era un ídolo para mí, alguien al que admiraba profundamente, Fernando Alonso. No recuerdo la fecha, pero tuvo que ser a mediados de noviembre del año anterior. Ya había terminado la espectacular temporada 2008 donde Lewis Hamilton había ganado su primer mundial en la última curva de la última vuelta de la última carrera. Un campeonato apasionante, aunque para Alonso había sido un año de transición en Renault, escudería a la que había vuelto tras sus desavenencias con McLaren y con quien iba a repetir en 2009 a la espera de su fichaje por Ferrari, que no llegaría hasta 2010.

Ya se había hecho oficial que La Sexta, un canal joven con poco más de dos años de vida, adquiriría los derechos del Mundial de F1 por los siguientes cinco años. Ese día de noviembre, Alonso vino a conocer las entrañas de la que iba a ser su nueva casa televisiva. Antonio García Ferreras, director del canal, fue el encargado de enseñarle las instalaciones y de hacer un *pit stop* obligado en la redacción de deportes. Ahí estaba yo, con muchos de los que hoy siguen siendo mis grandes amigos, esperando su llegada: Susana Guasch, Sara Carbonero, Carlota Reig, José Luis

Sánchez, Sandra Sabatés... Caras completamente desconocidas, aunque no por mucho tiempo.

Estábamos todos revolucionados por tener la posibilidad de estrechar la mano a un bicampeón del mundo de F1. Aunque trabajos en deportes, no sueles tener la oportunidad de conocer a los grandes protagonistas y mucho menos a alguien como Alonso. De repente, se abrió la puerta y apareció Ferreras y a su lado un chico bajito aparentemente tímido pero sonriente, que no perdió la oportunidad de escanear absolutamente todo. Como nosotros a él: era delgado, llevaba el pelo larguito y el cuello, sí, era ancho, pero no tanto como aparentaba por la tele. Se hizo el silencio, como si hubiese aparecido el mismísimo Jesucristo, y fue Ferreras quien lo rompió: «¿Qué pasa, que ahora no decís nada?». Y empezó a presentarnos uno por uno.

Al llegar a mí, me introdujo como: «Nira Juanco, nuestra experta en motor». Hasta ese momento yo me había encargado de hacer todos los reportajes y vídeos relacionados con las dos y cuatro ruedas de las previas de la GP2, la antesala de F1, que dábamos en directo ese año en La Sexta. Al margen de Josep Lluís Merlos, que era el narrador, sí que podía decirse que, de todos los periodistas deportivos del canal, yo era la «experta en motor». Y estaba deseando formar parte del equipo de Fórmula 1, aún en proyecto. No era ningún secreto.

Soy mundialmente conocida por meter la pata, hacer comentarios desafortunados o pisar charcos absolutamente innecesarios. Lo llamábamos «niradas». Cómo no, ese día, en el momento de responder a la presentación hecha por Ferreras, hice una intervención bastante absurda que aún hoy desata las risas entre mis amigos: «Hola, ¿qué tal Alonso? —Hasta ese momento, siempre me refería a él, como casi toda España, por su apellido—. ¿Sabes que mi segundo apellido también es Alonso y que estuve trabajando un verano en Oviedo y en Gijón, en COPE Asturias?». A lo que él respondió: «Ah, ¿sí? Qué bien». Solo le faltó añadir: «Y a mí qué me importa». Fue una manera bastante

lamentable de presentar mi candidatura a un puesto en la redacción de F1.

Pero a diferencia de lo que yo pensaba, esa naturalidad y esas meteduras de pata inocentes jugaron a mi favor con Lobato. Nueve meses antes, en febrero de 2008, había acudido a París a la presentación del R28, el monoplaza con el que Fernando Alonso regresaba a la escudería que le había dado sus dos títulos mundiales. En ese «maravilloso» aeropuerto parisino llamado Charles de Gaulle, nos perdieron el trípode de la cámara y no podíamos irnos hasta presentar una reclamación. Eso sumado a los bonitos atascos de la ciudad del amor hicieron que al llegar al lugar del evento el monoplaza ya había sido presentado. Y no solo eso, Alonso estaba a punto de concluir la multitudinaria rueda de prensa con los medios asistentes.

Yo estaba desesperada, así que decidí esperar y quedarme a solas con él. Bueno, con él y con la jefa de prensa de Renault, Patricia Spinelli, bien conocida por ser lo más parecido a un sargento de infantería, y con Lobato, que aguardaba pacientemente su esperado primer *one to one* (entrevista cara a cara) de la temporada con el piloto asturiano. Miré a Antonio y a Spinelli con ojos de cordero degollado y les supliqué, a uno que me dejara colarme y a la otra que me permitiera hacer dos preguntas a Fernando para salvar mi cabeza, para justificar ese viaje de trabajo a París. Sorprendente y afortunadamente, aceptaron y, aunque no sé qué dos chorradas le pregunté, salí muy dignamente de allí. Tenía una mini entrevista personalizada con Alonso y háganme caso si les digo que no es nada fácil.

Realmente, esa fue la primera vez que vi y hablé con Fernando. Pero él ni se acuerda, quiero pensar, ni tampoco de la segunda vez, en la redacción de La Sexta esa tarde de mediados de noviembre.

De la tercera sí. Ahí jugué bien mis cartas sin saberlo. Yo ya había sido confirmada como la primera mujer que iba a cubrir un Mundial de F1 para una televisión nacional (lo siento, tenía

que decirlo) y me enviaron, con todo el equipo, a cubrir los primeros test de la pretemporada 2009 en Portimao, en el Algarve portugués.

Recién aterrizados, fuimos a cenar a un restaurante de carnes que estaba cerca del hotel. Fuimos todos: Lobato, Óscar del Castillo (redactor jefe de Fórmula 1, que venía de Telecinco), Miguel Ángel Cobos (productor y también llegado del canal amigo), Víctor Seara (igualmente procedente de Telecinco y que, esta vez, iba a acompañar a Antonio en cabina), Jacobo Vega (que me acompañaría como reportero en el *paddock*), Álvaro García Cuesta (a partir de ahora Alvarito, uno de nuestros cámaras) y un grupo de periodistas españoles de los habituales en los circuitos.

Nada más entrar, cerquita de la puerta, ahí estaba Fernando Alonso con su fisio, Fabrizio Borra (Fabri), y su mánager, Luis García Abad. Todos se pararon y le acorralaron para saludarle y hacerle mil preguntas. Eran unos ocho y Alvarito y yo pasamos de largo. Pudo parecer un acto de mala educación, pero, sinceramente, yo lo hice con la intención totalmente contraria. No me parecía el momento de molestarle ya que no nos conocía de nada (como digo, no creo que se acuerde de ninguna de las dos ocasiones anteriores) y se estaba comiendo un helado que, creo, no pudo terminar. Ya tenía suficiente distracción con Antonio y compañía y ya habría ocasión de hacer las oportunas presentaciones oficiales más adelante en un lugar más adecuado.

Alvarito y yo fuimos directos a nuestra mesa y nos sentamos en una esquinita. A los cinco minutos, vino el resto del pelotón y, una vez que estaban todos en su sitio, de repente Alonso se acercó para presentarse: «Hola, soy Fernando». Yo me quería morir porque pensé: «Ya la cagamos, deberíamos haberle saludado antes y hemos quedado como unos maleducados». Intenté actuar normal, me presenté y seguí la conversación como si nada. Cuando se fue, le dije a Lobato: «Qué mal he quedado, Antonio, lo siento,

pero no creí que fuera el momento de molestarle antes». Él me contestó: «Yo creo que lo has hecho genial. Él ha venido a presentarse y eso es bueno». Con el tiempo, y conociendo a Fernando, he sabido que fue lo mejor que pudimos hacer, porque Alvarito y yo llamamos su atención respetando su espacio y su privacidad desde un principio. Algo vital para Alonso.

## Qué rara es esta chica

Esos primeros test de pretemporada en Portimao transcurrieron relativamente bien. Tuve una primera toma de contacto con Alonso buena, pero siempre bajo el paraguas de Lobato. Al ser la primera aventura de La Sexta en este apasionante mundo de la F1, había viajado todo el equipo y siempre estuve muy arropada.

La siguiente parada fue otra historia: Jerez. Alvarito y yo, mano a mano, solos ante el peligro. Cuando fui a la tele a recoger todo el material, Óscar del Castillo se me acercó y me dijo muy serio: «Nira, tú no hables con Alonso, no le molestes. Si él no te dice nada, tú vete a lo tuyo. No podemos fastidiar la buena relación que hay con Antonio y que tanto trabajo le ha costado conseguir». No me lo dijo con maldad y, conociendo al piloto asturiano, fue un buen consejo. Si metes la pata con él antes de que llegue a conocerte bien, puede sentenciarte. Pero Osquitar fue un poco exagerado y yo, que soy muy obediente y sigo instrucciones al pie de la letra, y más por aquella época, prácticamente ni me acerqué a Alonso ni a su entorno. Solo les saludaba con la cabeza y las palabras se reducían a los corralitos (así llamamos a la zona habilitada en los circuitos para que los pilotos atiendan a las televisiones).



Luis García Abad nos invitaba todos los días al *hospitality* de Renault a tomar un café. Nosotros declinábamos la oferta, muy educadamente, siguiendo a rajatabla las instrucciones de Óscar. Y mira que echábamos horas en el circuito. Por órdenes también del jefe de redacción, teníamos que estar en el *paddock* para grabar la llegada de los pilotos, es decir, en torno a las siete y cuarto de la mañana, porque los entrenamientos arrancaban a las ocho. La hora de salida nunca era antes de las nueve y media porque teníamos que conectar en directo con los deportes de La Sexta. De sol a sol, vamos.

El tercer día de test diluviaba en Jerez y ningún piloto salía a pista. Fernando Alonso estaba refugiado en su *hospitality* y nosotros montábamos guardia fuera, bajo un paraguas, por si el asturiano decidía salir. Quien salió al rato fue Luis para invitarnos a entrar. A mi tercera negativa, lo que siguió fue una orden: «Fernando y yo os mandamos pasar adentro, que os toméis un café y que dejéis de mojaros absurdamente porque no va a salir a rodar». Ya no nos quedó otra que pasar y, como diría Humphrey Bogart, ese fue el comienzo de una hermosa amistad.

Lo primero que nos preguntó Luis, una vez que estábamos ya los cinco sentados en torno a una mesa (también estaba Fabri) fue: «Vosotros sois un poco raros, ¿no? Mira que pasáis horas aquí y nunca queréis entrar ni hablar con nosotros. ¿Os pasa algo, tenéis algún problema?». Fernando se sumó al interrogatorio que iba con un poco de burla y algo de intriga. Ellos son muy irónicos y les gusta reírse de la vida, en el buen sentido; les gusta divertirse. Me defendí y le conté la orden dada en redacción: NO MOLESTAR AL PILOTO ASTURIANO. Y ellos rieron porque conocían a Óscar y no les sorprendió en absoluto. Pero a partir de ese momento hubo un antes y un después entre nosotros. La conexión se había producido porque, otra vez sin quererlo, Óscar había logrado que Álvaro y yo captásemos la atención de Alonso y de su entorno y, lo más importante, supieron que íbamos a ser dos personas en las que iban a poder confiar.

# Comienzos difíciles

*Australia 2009*

20 de marzo de 2009. Como en todos los momentos importantes de mi vida, recuerdo perfectamente la ropa que llevaba. Un vestido de tirantes azul con una chaqueta vaquera encima, medias y unas botas marrones. La verdad es que no sé qué hacía yo con medias en un *paddock*. Errores de novata porque lo que menos puede encajar en un circuito son unas medias. Es muy fácil que se te rompan y no hay nada más feo que una carrera en una media. Si hace calor te pones un pantalón corto o vestido, y si hace frío, pantalón largo. Fue la primera y la última vez que me las puse.

Yo estaba en una nube, me alucinaba todo. El ambiente, la ciudad, el circuito, que es espectacular, le gente... Estaba nerviosa, muy nerviosa. Tenía una gran responsabilidad sobre los hombros y sabía que me iban a analizar con lupa y que me iban a criticar por cualquier fallo o pequeño error que cometiera por el simple hecho de ser mujer. Antonio, perro viejo, lo sabía y me había prohibido meterme en redes sociales, que, afortunadamente, por esa época apenas existían (Twitter empezaba su andadura y Facebook estaba más arraigado, pero yo nunca he estado en esa red social). «Nira, solo importa lo que opine yo,

que soy tu jefe, y lo vas a hacer bien. Poco a poco irás cogiendo confianza, esto es una carrera de fondo», fue la consigna que me dio Lobato.

No soy una persona que idolatre ni a la que le impresione ver a alguien famoso, pero cruzarte de repente por el *paddock* con Fernando Alonso, Kimi Räikkönen, Mark Webber, Jenson Button, Rubens Barrichello..., todos a la vez, te emociona. Y entonces sucedió algo que siempre cuento y que a Fernando al principio le costó asimilar porque, por entonces, Alonso y Hamilton seguían «en guerra». Pasé al lado del piloto británico y él, como buen inglés, me miró, se paró y me dijo: «*Hi, Nira, how are you doing?*». A lo que yo no pude ni contestar porque estaba alucinando. ¡Lewis Hamilton, el vigente campeón del mundo (hablamos del año 2009), se había tomado la molestia de aprenderse mi nombre! Dos semanas antes, yo había estado en la fábrica de McLaren en Woking para entrevistar a sus dos pilotos oficiales. Imagino que me presentaría ante Lewis con nombre y apellido y le explicaría que iba a ser la nueva reportera de la televisión española. Él, que es muy listo y muy *polite*, se aprendió mi nombre y así me ganó para siempre. Porque sí, a mí Lewis Hamilton me cae bien desde el principio, desde ese día en Albert Park en el que me dijo «*Hi, Nira*». Además, siempre fue educado y amable conmigo en las entrevistas, aunque estuviera enfadado; y yo eso, como periodista, como profesional, lo agradezco.

Tras ese saludo, algo insignificante para muchos pero un mundo para mí, yo gané algo de confianza, me relajé, me sentí «alguien». Y allá que me fui a retransmitir en directo mi primera sesión de entrenamientos libres de F1. No solo eso, iba a ser la primera vez que se daban en vivo, en una televisión española, unas sesiones de prácticas. Era algo histórico ya de por sí. Por entonces, cada entrenamiento duraba una hora y media y yo tenía que estar delante de los garajes contando lo que veía y lo que sucedía ahí dentro. Lo pasé mal porque ocurren muchas cosas, porque es difícil moverse por el *pit lane* con coches pa-

sándote muy cerca, mecánicos por todos lados, mangueras por el suelo el ensordecedor ruido de los motores al que tienes que acostumbrarte. Es bastante complejo. Y, claro está, cada vez que había un problema en un monoplace yo no sabía qué era lo que pasaba. Aún me costaba buscar información, saber a quién preguntar, identificar en qué parte del coche se trabajaba. No conocía a todos los periodistas ni a todos los jefes de prensa, ni tenía aún *colegueo* con algún mecánico que me pasara información. Estaba un poco perdida.

Al concluir los entrenamientos, toda la adrenalina acumulada en esa hora y media de directo se vino abajo y digamos que tuve una pequeña crisis. Mis intervenciones habían sido correctas, pero yo sabía que eran muy, muy mejorables. Recuerdo estar sentada en el jardincito del *hospitality* de Renault con Alonso, Raquel del Rosario (su mujer entonces), Luis, Fabri, Antonio, Jacobo, Víctor, Alvarito y Marcelo (el otro cámara que viajaba con nosotros). Yo no hablaba, miraba al infinito y sabía que la simple frase «¿qué te pasa?» iba a provocar un reguero de lágrimas. Y así fue: «Nira, ¿estás bien?», me preguntó Antonio, y ya fue imposible contenerme. Lobato me llevó a un lado y empezó a tranquilizarme: «Has estado muy bien, en serio, Nira. No puedes ser tan exigente. Es tu primera sesión de entrenamientos y esto es muy difícil, muy técnico. Claro que se puede mejorar, pero poco a poco irás ganando confianza». Sus palabras, como sucedía siempre, me tranquilizaron. Antonio siempre ha tenido el poder de calmarme, de frenarme cuando estoy acelerada. Siempre ha sido, además de un jefe, un amigo. Y en este trabajo, en el que convives más de la mitad del año con gente que no es tu familia, es fundamental estar bien rodeada, y yo lo estaba.

Esa mañana en Albert Park, después de esos entrenamientos, yo no era la única que estaba en crisis. Había un piloto que compartía mi estado de ánimo, Fernando Alonso. En los test de pretemporada, el Renault había ido muy bien. Había sido el más rápido en las pruebas de Jerez, sin sufrir problemas mecánicos

graves, y había sido muy consistente. Alonso y el propio equipo Renault llegaban a Melbourne con la sensación de poder pelear por victorias. Pero en pretemporada nunca sabes lo que pasa realmente a tu alrededor. Desconoces lo que está haciendo el rival, lo que está probando, la carga de gasolina que lleva. Y esa primera sesión de prácticas en Albert Park puso algunas cartas boca arriba. Cierto que eran solo los primeros entrenamientos libres del año, pero ya se vieron cosas.

La temporada 2009 llegaba con un cambio importante en el reglamento. Se incorporaban las llantas de 18 pulgadas, con la introducción de los neumáticos lisos por primera vez desde 1998; se introdujo el sistema KERS (Sistema de Recuperación de Energía Cinética que transformaba la energía generada en las frenadas en energía eléctrica y la almacenaba para que el piloto hiciera uso de ella posteriormente); cambió el peso de los monoplazas, y varió la anchura de los alerones, tanto delanteros (más anchos), como traseros (mucho más estrechos). Todo con el firme propósito de fomentar los adelantamientos.

Con este cambio tan radical, cualquier equipo podía dar con la tecla, cualquiera podía presentar un diseño revolucionario que funcionara, alguien podía sacar ventaja de alguna laguna en el reglamento. Podría haber sido Renault, ¿por qué no? De ahí que hubiesen ido a Melbourne con esperanzas. Pero en esa sesión de entrenamientos se dieron cuenta, o más bien nos dimos todos cuenta de que ese equipo era otro, era Brawn GP, una escudería que se había inscrito oficialmente en el campeonato *in extremis* tres semanas antes de su comienzo.

Honda anunció a finales de 2008 que abandonaba la Fórmula 1 por problemas económicos. A ultimísima hora, el 6 de marzo de 2009, Ross Brawn, antiguo *team manager* de la escudería japonesa, compró el equipo por la simbólica cifra de una libra esterlina y lo rebautizó como Brawn GP. Descolgó el teléfono y llamó a los dos pilotos que se habían quedado en paro tras la desaparición de Honda: Jenson Button y Rubens Barrichello.

Ambos aceptaron la oferta sin pensárselo dos veces, rebajándose incluso los honorarios.

Quedaban tres semanas para que arrancara el Mundial, Brawn GP apenas contó con dos días de test de pretemporada antes de embarcarse rumbo a Australia y, aunque no lo hizo nada mal en Barcelona, nadie imaginó lo que vendría después. Y mucho menos yo. Ver en primera línea de la primera carrera de la temporada a dos monoplazas blancos con una raya amarilla fluorescente, completamente limpios de *sponsors*, y comprobar poco más tarde cómo lograban el primer doblete de la temporada, de los cuatro que consiguieron en total, me dejó un poco tocada. No solo a mí. Todos tuvimos que aceptar que Brawn había dado con la tecla. Había descubierto el famoso doble difusor, un elemento que proporcionaba mayor carga aerodinámica al monoplaza sin aumentar el *drag* (resistencia al avance). Había encontrado y sacado partido a una laguna en el reglamento que le hizo ganar siete de las ocho primeras carreras y, *a posteriori*, ambos campeonatos, de pilotos y de constructores.

Fernando Alonso y su ADN ganador habían recibido una pequeña bofetada en esos primeros entrenamientos libres y el piloto asturiano estaba contrariado. Pero yo tampoco me di mucha cuenta porque andaba con mi guerra personal luchando por ser perfecta y pretendiendo tener una experiencia de la que carecía. A pesar de todo, Australia no fue nada mal ni para Alonso ni para mí. Fernando terminó la carrera en quinta posición tras partir décimo, sumando un buen puñado de puntos. Yo salí airosa de mi primera experiencia como *pit reporter*, que ya era mucho.

Antes de abandonar Melbourne rumbo a Kuala Lumpur, porque el Mundial empezaba con doblete en Albert Park y Sepang, Fernando nos invitó a un circuito de karts. Es lo bueno de tener dos carreras seguidas, siempre tienes al menos dos días enteros para disfrute personal y hacer algo de turismo. Fuimos Antonio, Jacobo, Víctor, Alvarito y yo. Era la segunda vez que montaba en kart en mi vida y la primera que estaba con Fernando

Alonso fuera de un circuito. Y por fin pude ver cómo era lejos de esa imagen de cerrado y borde fruto de su timidez. Era y es un tío excepcional, bromista, divertido, al que le encanta ironizar, inteligente y competitivo hasta la médula, como ese niño pequeño al que tienes que dejar ganar para que no se enfade. Pero claro, a Fernando no hubo que dejarle ganar.

No recuerdo muy bien si hicimos clasificación, aunque me imagino que sí; clasificación con parrilla invertida porque yo salía delante de todos, excepto de Raquel del Rosario, que tenía la *pole*. Por detrás teníamos a una panda de tipos con la testosterona por las nubes, deseosos de adelantarse y, evidentemente, Raquel y yo éramos unos obstáculos. No era capaz de reconocer a nadie porque me parecían todos iguales con el casco puesto y bastante tenía yo con intentar hacer mi carrera sin que me pasaran por encima. Me sentí muy piloto de Haas o de algún otro equipo colista. De repente, alguien me golpeó por detrás tan fuerte que el cuello me crujió. Empecé a insultarle hasta que me di cuenta de que se trataba de Alonso y me estaba pidiendo perdón. Fernando, obvio, nos ganó a todos y al bajarme lo vi más entusiasmado que si hubiera ganado un gran premio de Fórmula 1, recreando los adelantamientos ante el pique, sobre todo, de Antonio.

No dije mucho, básicamente: «Primera y última vez que corro con vosotros», a lo que Luis, que se había abstenido de competir, me respondió: «Yo ya hace mucho que dejé de hacerlo después de que una vez casi me dejaran sin mano». Sinceramente, no he cumplido mi promesa porque he vuelto a correr con ellos, pero la experiencia es un grado y ya no me asustan. Ahora me divierto, sé defenderme, apartarme si es necesario y, honestamente, las risas posteriores compensan cualquier torcedura de cuello ocasional que te pueda hacer un bicampeón del mundo.

### *China 2009*

Las siguientes dos carreras del calendario estuvieron pasadas por agua. El Gran Premio de Malasia tuvo incluso que ser suspendido

en la vuelta treinta y tres por un diluvio universal y se repartieron solo la mitad de los puntos, de los cuales Fernando no pescó ninguno al concluir undécimo. En China, Alonso clasificó en una increíble segunda posición, pero iba muy escaso de gasolina. La carrera tuvo que empezar detrás del coche de seguridad por la lluvia y el piloto español se vio relegado muy pronto a las últimas posiciones al tener que entrar a repostar en las primeras vueltas. Terminó noveno en un gran premio que supuso la primera victoria de Sebastian Vettel con Red Bull, la segunda de muchas que conseguiría en F1.

Así las cosas, el campeonato no había empezado del todo bien ni para Fernando ni para mí. En Shanghái, de hecho, tuve una crisis porque hice lo que Antonio me había prohibido, buscar opiniones sobre mí en internet. Yo no tenía aún Twitter ni Facebook (Instagram aún no había llegado a España), me resistía a tener redes sociales. Pero existía Google y con poner Nira Juanco aparecían múltiples opiniones sobre mí. Sinceramente, casi todo lo que leí fue bueno, pero dos críticas negativas, escritas con mucha maldad, fueron suficientes para hundirme. Algunas personas saben cómo hacer daño. Antonio me lo notó enseguida porque ese día solo quería hablar de cosas técnicas en mis intervenciones: «Nira, solo tiene que importarte mi opinión, que soy tu jefe. Y yo estoy muy contento con tu trabajo, y lo que hagas mal o debas mejorar te lo voy a decir yo. Olvídate de todo lo demás. Te prohíbo que vuelvas a meterte en internet». Prometo que no he vuelto a leer nada sobre mí de forma intencionada en los catorce años que han pasado desde ese día.

### *Baréin 2009*

Baréin era la cuarta prueba de la temporada. Veníamos directos de Shanghái, así que teníamos un par de días libres antes de volver a la acción. Bien es cierto que mis días de descanso los tenía que dedicar a hacer «El diario de Nira», una especie de *Españoles por el mundo* que grababa con una mini cámara SONY Handycam



y montaba también yo misma por las noches en la habitación del hotel. Era un currazo tremendo, aunque me obligaba a hacer turismo y a conocer las ciudades, lo que también tenía su parte positiva. Realmente, era un regalo. Por eso, acepté ir a jugar un partido de fútbol al hotel de Fernando. Era un 4x4 y necesitaban a un cuarto miembro para el equipo de La Sexta. Iba a aprovechar la coyuntura para grabar algo para mi sección, pero al llegar allí Luis me dijo: «Venga, Nira, no jodas, nada de cámaras. Esto es una pachanga entre amigos».

Ahí estaba yo, teniendo que jugar un partido sin beneficio alguno cuando mis dotes futbolísticas son las mismas que las de Leo Messi narrando F1: pocas o nulas. Avisé: «Solo sé dar patadas y no quiero lesionar a nadie». Y así fue, patada por aquí, patada por allá, hasta que una entrada mía casi lesiona al piloto de Renault y tuve que aflojar antes de tener un disgusto. Pero no era la única que desentonaba. Lobato, aunque se creía Joao Felix (en honor a su Atleti), dejaba mucho que desear. Luis y Fabri eran otros paquetes y andaban en vez de correr. La cosa se redujo a un mano a mano Alonso vs. Alvarito. Y ganó el piloto asturiano, que no paró de restregárnoslo durante todo el fin de semana.

Esta pachanga sirvió para relajar un poco el ambiente antes de que comenzara la acción real. Los entrenamientos libres fueron bien para Alonso, de hecho, sus sensaciones eran muy buenas. Pero llegó la clasificación y por su lenguaje corporal se veía que estaba decepcionado, enfadado incluso, a pesar de su séptimo puesto. Y ahí que me lancé: «Fernando, viéndote la cara después de los entrenamientos y viendo tu cara ahora, está claro que esperabas algo más que el séptimo». Y su respuesta fue una cornada doble en la entrepierna: «Si dejarais de fijaros en mi cara y os preocuparais en informaros de lo que realmente pasa...». Mi mente desconectó y no siguió escuchando más porque se había quedado en bucle con «si dejarais de fijaros en mi cara y os preocuparais en informaros de lo que realmente pasa, si dejarais

de fijaros en mi cara y os preocuparais en informaros de lo que realmente pasa...». Después de mi crisis en China por las críticas y sabiendo que muchas veces se me juzgaba más duramente solo por ser mujer, esa frase me mató.

Incluso a Antonio le sonó tan fuera de lugar que salió en mi rescate en pleno directo: «Mucho que no nos fijemos en su cara, pero los primeros que no nos dan información de lo que hacen y prueban en los entrenamientos y juegan al despiste son ellos». Mi segunda pregunta, que se la hice con el piloto automático puesto, imagino que versaría sobre sus opciones de cara a la carrera. No lo recuerdo, mi mente estaba *off*.

Terminé ese corralito enfadadísima. Cuando Antonio bajó de cabina y nos juntamos en el *paddock*, por mi boca salió todo tipo de insultos hacia el piloto asturiano: «Sabiendo que me están juzgando con un cuchillo en el cuello, ¿cómo me dice eso de deja de fijarte en mi cara e infórmate?». Estaba indignada y me fui con mi enfado al *TV Compound* (la zona donde nos ubicamos las televisiones que cubrimos el Mundial). A Fernando le debieron de preguntar desde su entorno cercano, otros periodistas, amigos, o quien fuera, si había algún problema conmigo, porque al rato vino Antonio a buscarme con un mensaje: «Fernando quiere hablar contigo».

Acepté, claro. Quienes me conocen saben que no soy nada orgullosa y, además, se trataba de Alonso y de mi trabajo. Me senté con Luis y con Lobato en la terraza del *hospitality* de Renault a esperar a que el piloto asturiano terminara la reunión con sus ingenieros. Entonces, su mánager me dio uno de los consejos más valiosos que me han regalado jamás en este deporte: «Nira, tienes que entender que la primera persona con la que habla Fernando nada más bajarse del coche es contigo. Si las cosas han salido mal o no han ido como esperaba, estás ante un miura. Tiene la adrenalina disparada. Tienes que intentar hacer una pregunta sencilla y al grano, que no sea muy agresiva. Probablemente, cuando atienda a la quinta televisión ya se le haya pasado el enfado y esté

más calmado. Pero si tú quieres ser la primera en entrevistarle, como televisión española que eres, debes ser más lista y no exponerte a una cornada. Es un consejo». Me quedé mirándolo fijamente y, honestamente, comprendí que tenía toda la razón del mundo. Estos tipos se juegan la vida con lo que hacen, porque, por si a alguien se le ha olvidado, cada vez que se suben a un monoplaza puede ser la última. Y el nivel de adrenalina que generan no es el mismo que el de un futbolista, un tenista o un golfista. Entendí que, si yo estuviera en su piel, muchas de mis respuestas habría que taparlas con pitidos. El propio Alonso lo explicó perfectamente en una entrevista que le hizo en su día precisamente Lobato. Preguntado por qué la gente tenía de él la imagen de antipático y arisco, contestó: «Lo que ve la gente de mí es a un piloto que está agotado, desencajado, que acaba de pasar rozando las barreras, a escasos milímetros, y al que le ponen un micrófono nada más quitarse el casco. En ese momento, no puedes ser gracioso. Y más si la carrera no ha ido bien». Y tenía más razón que el papa.

Fernando llegó por fin, me miró, me dio una patadita a modo de «no te enfades» (nada agresivo) y me dijo: «¿Qué pasa?». Y disparé: «¿Que qué pasa? ¡Joder, que no me puedes responder esa bordería! Sabes que llevo fatal lo de las críticas y justo me sueltas que deje de mirarte la cara y me informe». Él no le daba importancia porque ya se le había pasado la decepción: «Esa respuesta no iba por ti, no te enfades», me dijo. «Ya, pero me respondiste a mí, no a otra persona». Tampoco quise darle más vueltas porque apreciaba el hecho de que hubiese querido aclararlo conmigo y porque ese día había aprendido una lección importantísima para mi bienestar en la F1: cuando un piloto se quita el casco, la primera persona a la que ve puede pagar toda su frustración. De ahí que, desde ese momento, en esas malas ocasiones, yo optara en mi primera pregunta por: «Carrera o clasificación complicada. ¿Qué ha pasado?», y así daba la oportunidad al piloto de expresarse. Ya en la segunda y tercera pregunta profundizaba. Esta táctica me funcionó muy bien.

Llegó el domingo de carrera. Fernando Alonso arrancó séptimo, pero en la salida terminó por la tierra y se vio encerrado en medio del pelotón perdiendo tres posiciones que fueron muy difíciles de recuperar porque el R29 carecía de ritmo. Al final, cruzó la línea de meta octavo, pero esa no fue la historia de la carrera.

El Circuito Internacional de Baréin está en medio del desierto de Sakhir, con temperaturas que rondan de media los 32 grados, aunque ese día el calor era asfixiante y se rozaban los 38. Nada más bajarse del monoplaza, Fernando vino directo hacia mi posición, como era habitual, y yo me dispuse a hacer mis preguntas. La verdad es que tenía ganas de ese interrogatorio después de nuestra charla del día anterior. Así que me lancé con mi primera cuestión, que no recuerdo muy bien cuál fue, algo sencillo, ni tampoco la respuesta de Alonso. Solo sé que él fue muy breve y me dijo algo sin mucho sentido. Ni siquiera me miraba a la cara. Yo, que seguía obstinada en conseguir una buena entrevista después de lo del sábado, hice la segunda pregunta, y más de lo mismo: respuesta brevísima, sin mucha relación con lo que yo le formulaba y mirada al infinito. Tercera pregunta, y peor: contestación brevísima e inconexa, vista perdida. Cerré el micrófono con un enfado monumental y ya no me di cuenta de lo que pasó posteriormente a mi alrededor.

Al cruzarme con Antonio un rato después en el *paddock*, estaba encendida. Lobato venía con Pedro de la Rosa, que entonces era probador de McLaren y era nuestro comentarista, y ambos tuvieron que aguantar mi retahíla de insultos: «¿A este tío qué le pasa...? ¿Por qué me responde así...? Se supone que lo habíamos aclarado todo... Ni me ha mirado a la cara... Yo ya paso de ir más a Renault...». Todo un poquito subido de tono, y De la Rosa alucinaba. Cuando terminé mi discurso, Antonio me contó lo que realmente había pasado: un manguito del radiador del coche de Alonso se había soltado durante la carrera causándole una quemadura en la espalda y convirtiendo el *cockpit* (habitáculo

del coche) en una sauna con temperaturas diez grados superiores a la esperada. Además, a mitad de la prueba dejó de funcionarle la bomba de agua, con lo que no pudo beber y había sufrido una severa deshidratación. En un gran premio como el de Baréin lo normal es perder unos tres kilos durante la carrera. Alonso perdió casi el doble, cinco kilos y medio. Así que el pobre había ido casi arrastrándose a la zona de entrevistas y me atendió lo mejor que pudo, al borde del desmayo, que ocurrió cuando acabó de responder a las teles de habla hispana, delante de mí podría decirse. Fueron unos segundos de pérdida de consciencia y de revuelo en el corralito hasta que se lo llevaron.

Pero yo, que estaba enrocada en lo mío, no me di cuenta de nada. Ni antes ni durante ni después. Y eso que Fernando tuvo que sujetarse a la valla de seguridad para mantenerse en pie mientras me contestaba, con Luis y Fabri a su lado, por si acaso, hablándome raro y con los ojos fuera de sus órbitas sin poder enfocar. A pesar de todas esas señales, no me percaté de nada. Ahora veo las fotos de ese día, su cara desencajada a punto del desmayo, y no doy crédito. Pasé de mi enfado poscorralito a ir a pedirle perdón por no haber interrumpido la entrevista tras la primera pregunta al ver que algo no iba bien, y a darle las gracias por el esfuerzo que hizo al atenderme.

Baréin fue un punto y aparte en mi relación profesional con Fernando Alonso. Aunque hubo desencuentros posteriores, como es normal, a partir de entonces quedaron en eso, «incidentes de carrera».