



ENTREVISTA

# SERGIO CANAMASAS

“NO RENUNCIO A LA FÓRMULA 1”

Para muchos sigue siendo un gran desconocido. Pero desde el 2014 es el único español en las parrillas de la GP2 y, por tanto, el que más cerca está de la categoría reina.



Valentí Fradera



**L**a trayectoria de Sergio Canamasas (Barcelona, 30/4/1988) siempre ha discurrido fuera de los cauces oficialistas; es decir, ninguna entidad pública y/o deportiva ha invertido jamás un duro en su carrera, aunque cuando llegan los podios siempre cae alguna palmadita en la espalda. El inicio de su quinta temporada en la antesala de la F1 fue un buen ejemplo de las trabas con las que ha tenido que bregar en su carrera. Después de hacer la pretemporada con Status y tener un acuerdo apalabrado con ellos, el viernes de la semana anterior al arranque del campeonato en Montmeló se enteró de que en realidad dicho equipo no tenía ninguna intención de competir. Pero la organización de la GP2 le informó de que en Carlin había un volante libre. “Al recibir mi llamada y constatar mi interés, en Carlin se alegraron mucho de poder contar con un piloto con mi experiencia y mis resultados en la GP2, porque el otro piloto [Marvin Kirchhöfer] era un debutante. Mi categoría hizo que decidieran comprometerse conmigo”, revela. El miércoles de la misma semana del GP de España, Canamasas pudo confirmar su participación en el Circuit de Barcelona-Catalunya, y fue quinto en la primera carrera.

**El acuerdo inicial con Carlin era para Montmeló y Mónaco. ¿Acabará la temporada?**

Sí. Ahora tenemos un acuerdo que nos vincula para toda la temporada. Tengo la continuidad asegurada, siempre que el coche sea competitivo y el equipo esté contento conmigo.

**Con 28 años, es el piloto de más edad que corre en la GP2.**

**¿Su planteamiento quizá es distinto del de los más jóvenes, los que intentan dar el salto a la F1?**

Bueno, mientras exista una posibilidad, yo no renuncio a la F1. En Barcelona hubo una posibilidad de hacer el test después del gran premio, con Sauber o con Manor. Al final no se concretó, pero seguimos hablando de cara al test después de Silverstone, y también a unos libres del viernes. Eso es algo que me motiva.

Y, quién sabe, hacia finales de año, cuando siempre hay problemas con los pilotos, incluso podría hacer una carrera. La posibilidad es muy lejana, pero existe.

**O sea, sigue con la mira puesta en la F1. La GP2 no es un fin en sí mismo.**

En la GP2 me lo paso fantásticamente bien. El nivel es muy alto, es un campeonato que exige unas aptitudes muy altas a los pilotos. Quizá en la GP2 el piloto no se gana la vida como en otras categorías, sobre todo por los costes tan altos que comporta. Pero es un campeonato formativo, y si al final no haces el paso a la F1 tienes un bagaje que en cualquier otro campeonato supondrá una ventaja realmente grande.

**Pero ¿merece la pena insistir tanto en la GP2? Por ejemplo, Alex Rossi, que fue compañero suyo en el equipo Caterham de GP2, en 2013, acaba de ganar las 500 Millas de Indianápolis. ¿No contempla el paso a otra categoría como una vía para llegar a ser profesional?**

Yo ya soy piloto profesional, en estos momentos me gana la vida con esto. No tan bien como otros, quizá. A través del patrocinio y los acuerdos a los que llevo con los equipos tal

# Entrevista SERGIO CANAMASAS

vez sea uno de los pocos privilegiados que pueden correr actualmente en la GP2 con estas condiciones. Yo no estoy llevando dinero, la GP2 no es un agujero en el que me lanzo y ya está, es un campeonato en el que estoy muy bien, que me aporta mucho.

Ahora bien, si encontrara la posibilidad de hacer otro campeonato, que me gustara, en el que disfrutara y en el que además me pudiera ganar mejor la vida, entonces te daría la razón. Pero, como no es así, de momento estoy bien aquí. La meta es la F1, pero si esa puerta se cerrara del todo, el WEC es un campeonato bastante atractivo. Le Mans me gusta mucho, y tarde o temprano correré allí.

**Ese año en Caterham GP2, tanto Rossi como usted estaban vinculados al equipo de F1.**

**¿Qué llegó a hacer usted con el equipo de F1?** Era el piloto de desarrollo de Caterham. Mi trabajo era entrenar en el simulador de F1 del equipo para desarrollar el coche; es decir, probar en el simulador los componentes de desarrollo del coche. También hice un test aerodinámico en Francia, en Lurcy-Lévis, para corroborar toda la información.

**¿Y qué tal la experiencia?**

Conducir un F1 es el sueño de cualquier piloto. La primera impresión que me llevó fue la aceleración, comparada con un motor de GP2. Los 150 CV extras se notaban. Y luego la resistencia aerodinámica, el drag. Al quitar el pie del acelerador, el coche frenaba de una manera brutal. Casi no hacía falta ni frenar. Eso tal vez se notaba más en el Caterham que en otros coches, porque el Caterham creaba mucha carga aerodinámica pero también mucha resistencia. Aquí es donde se ve el trabajo de los buenos equipos de F1, que son capaces de producir mucha carga pero reduciendo la resistencia, que es lo que te resta velocidad en las rectas.

**El GP2, en cambio, es un coche monomarca.**

**¿Ha encontrado muchas diferencias en los diversos equipos en los que ha estado?**

Parecen coches de categorías distintas. Son impresionantes las diferencias que puedes encontrar entre un coche y otro. En la GP2 puedes cambiar geometrías, diferenciales, alturas, durezas de barras de torsión y amortiguadores, caídas, convergencias... Y la carga aerodinámica, claro. Lo puedes cambiar todo. Cuando haces un test antes o después de la temporada, suele pasar que estés en un equipo un día y en otro el siguiente, y muchas veces he quedado estupefacto por las diferencias entre los coches.



“Salvo mis patrocinadores y mi padre, nadie me ha ayudado y he tenido que hacer mi propio camino”

**Años atrás recibía bastantes penalizaciones de los comisarios deportivos. Esto ha cambiado bastante. ¿Es por la experiencia o es que tal vez ya no es tan agresivo en la pista?**

Yo no utilizaría la palabra agresivo. Soy un piloto atacante; si tengo una oportunidad,

la aprovecho. No soy conformista, siempre intento ir para adelante. Mi estilo de pilotaje es este. No voy a decir que me tenían cogida la matrícula, pero sí que hubo penalizaciones que no llegué a entender. No había consistencia.

A mí me penalizaban, pero si otro piloto me



Canamasas tiene claro que la GP2 es un campeonato formativo que de no poder acceder a la Fórmula 1 te da un bagaje muy interesante para disputar cualquier otro campeonato de circuitos. A él le aporta mucho y se siente un afortunado por poder disputarlo.

**S**ergio Canamasas ha conseguido dos podios en la GP2. Los dos, en Mónaco. Y a base de arrojo, no gracias a los caprichos de la parrilla invertida. En el 2014, arrancó 12º en la primera carrera y acabó quinto; en la segunda, del cuarto lugar en la parrilla subió hasta el segundo. El año pasado, remontó de noveno a tercero en la primera carrera, y del sexto al cuarto en la segunda. En los últimos tres años, ha sido el único piloto capaz de adelantar en Mónaco. “Bueno, hace tres años creo que hubo otro piloto, pero los dos últimos, seguro”, puntualiza.

“Mónaco me gusta mucho. En los circuitos urbanos, en general, me divierto muchísimo, y eso hace que vaya más rápido. No sé si será por el componente de riesgo que comporta correr en un circuito urbano.



Quizá hay otros que sufren más, o que no tienen el margen de seguridad que tengo yo. Ir tan cerca de las barre-

ras a mí me gusta, me siento cómodo”. Este año buscaba un nuevo podio, pero tuvo que arrancar desde el pit lane por saltarse la llamada al pesaje durante la calificación, igual que Pierre Gasly. El piloto junior de Red Bull fue una de las víctimas deportivas de Sergio, en la carrera del sábado, en la Rascasse. Allí también superó a Gustav Malja, de quien ya se había deshecho en un lugar inaudito el viernes, por el interior en la segunda parte de la piscina. “Tenía que intentar sorprenderles, porque después de haberme visto en las carreras anteriores, todos los pilotos ya me tapaban los huecos típicos, que son la curva 1 [Sainte-Dévote] y la chicane”.

Pero ahí, después del túnel, rubricó “la madre de todos los adelantamientos”, a Sean Gelael, el viernes. “Iba a adelantarle por el interior, me cerró, fui al exterior y también intenté arrinconarme contra la barrera, pero yo ya había decidido pasarlo por un sitio o por el otro. Lo pasé por fuera, con dos ruedas subidas en el plano de la derecha, y sin saltarme la chicane. Fue una lástima que no se viera por la tele, porque fue frenético”.

**Le “pone” el factor riesgo.** La dificultad de los circuitos urbanos, especialmente el monegasco, es un aliciente para él.

**MI META ES LA FÓRMULA 1 PERO SI SE CERRARA ESA PUERTA EL WEC ES UN CAMPEONATO MUY ATRACTIVO. LE MANS SIEMPRE ME HA GUSTADO Y MÁS TARDE O MÁS TEMPRANO CORRERÉ ALLÍ.**

hacía lo mismo a mí, a él no. A veces un piloto puede estar señalado y recibir más penalizaciones de las que tocan, y había situaciones que hacían pensar que se ensañaban conmigo. **Con 75 carreras de GP2 en su haber, ya es todo un veterano. ¿Qué opina de la filosofía del campeonato con los neumáticos, y de la estructura del fin de semana?**

La GP2 es una categoría formativa y está bien que los pilotos se acostumbren a las reacciones de los neumáticos de alta degradación que luego encontrarán en la F1. En este sentido, la similitud es un acierto, aunque yo preferiría unos neumáticos que permitieran ir a tope toda la carrera. Pero el material es el que es, y

hay que saber optimizarlo.

Y la estructura del fin de semana... La parrilla invertida no me gusta. Y el DRS tampoco, ya puestos. Son elementos demasiado artificiales. Pero el campeonato está hecho así, con estas normas, y hay que saber sacar lo mejor. Lo ideal sería más tiempo de libres el viernes y luego una sesión de calificación para cada carrera, pero ir con la F1 lo hace imposible.

**Existe la sensación de que Sergio Canamasas es un piloto que va un poco por libre, en el sentido de que nunca ha formado parte de ningún programa de promoción. ¿Es así, ha tenido que hacerse su propio camino?**

Totalmente. A mí nadie me ha ayudado, y

cuando digo nadie quiero decir nadie. Ni los gobiernos de Cataluña ni España, ni las federaciones, ni el CAR, ni el RACC ni nada. Me lo he tenido que costear siempre todo por mi cuenta, solo. Realmente es muy frustrante. Un apoyo, aunque pequeño, hubiera sido bienvenido. No entiendo que no se ayude a un piloto que lucha en una categoría como la GP2 y que ha hecho la trayectoria que he hecho yo.

**Pues habrá que hablar en la pista.**

Yo no estaría donde estoy de no haber sido por mis contactos, mis patrocinadores. Son los únicos a los que tengo que dar las gracias. Y, sobre todo, a mi padre, que me apoyó desde que era pequeño, en los karts. Se lo debo todo. Doy las gracias porque hay muchos chavales que ni siquiera han podido empezar en los karts porque los recursos económicos no se lo han permitido.

Estoy muy contento de donde he llegado y lo que he hecho. Y a ver adonde puedo llegar.