

MOTO2 ► RAÚL FERNÁNDEZ, SEGUNDO A 75 MILÉSIMAS DEL '22'

# Lowe termina el primer día como el más rápido

El piloto británico **empezó a mostrar sus cartas** en un fin de semana que se presenta de lo más complicado por las condiciones del tiempo

NIL BAÑOS  
Barcelona

Aunque en la abreviación de su nombre en los gráficos de la tabla de tiempos que aparece en la señal internacional sea 'Slow' -lento-, el bueno de **Sam** se muestra prácticamente como todo lo contrario. Ayer terminó el primer día de actividad en pista en el trazado francés como el piloto más rápido.

El británico tuvo sus más y sus menos con **Arón Canet** al final de una de las sesiones. Y es que en el juego de cogerse la rueda, de tomar a otro piloto como referencia a veces las cosas no son del todo fluidas. Pero, tras intercambiarse varios gestos y palabras en la zona delimitada para probar la salida una vez terminado el entrenamiento, las co-



sas no fueron a más entre ambos. **Raúl Fernández**, que a fecha de hoy se encuentra peleando por el título mundialista, que no deja de ser 'rookie' en Moto2 siguió dando pasos hacia adelante en su adaptación. En un día complicado el madrileño fue segundo a 75 milésimas.

Sam Lowe fue ayer el más rápido sobre el asfalto del circuito de Le Mans en Moto2 //EFE

MOTO3 ► EL LÍDER ACOSTA, CON NÚMEROS DE PASAR POR LA Q1

# Rodrigo manda en un día difícil para los jóvenes

NIL BAÑOS  
Barcelona

La categoría pequeña del Mundial abrió fuego ayer en Le Mans. Dio el pistoletazo de salida a un fin de semana en el que, como es tradición, las miradas no están centradas únicamente en lo que pueda pasar en pista. Muchos ojos miran al cielo para ver qué puede suceder meteorológicamente. Y es que Le Mans siempre trae de la mano ese tipo de inestabilidad.

Ayer, el FP1 fue en condiciones muy delicadas. Nada más arrancar ya besó el asfalto **Andrea Migno**. En esta primera complicada sesión dominó uno de los que en este suspenso mejor saben moverse; el escocés **John McPhee**. Tras esa primera toma de contacto la cosa fue a mejor. Aunque en el entrenamien-



to vespertino las cosas volvieron a complicarse en los minutos finales del FP2. Empezó a caer la temperatura una vez volvió a desaparecer el poco sol que brilló a lo largo del día. Dificultades para buscar un 'time attack' con el que intentar asegurarse al final del día el posible paso a la Q2 de manera directa. Lídero **Rodrigo**. Y es que hoy la lluvia volverá a ser protagonista.

Los entrenos libres en Moto3 estuvieron marcados por la lluvia que caía en Le Mans //EFE

## LA CALLE DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS @JLMerlos



# ¿El espectáculo o la vida?

EN UN TIEMPO EN EL QUE PARA VER SI LLUEVE nos hemos acostumbrado a mirar el móvil en lugar de asomarnos por la ventana, todo el personal que anda este fin de semana en el circuito de Le Mans tiene una mano ocupada con el teléfono y la otra... con el paraguas. El GP de Francia acostumbra a ser sinónimo de lluvias en esta época del año, más cuando del trazado del Sarthe se trata. Y, en consecuencia, de caídas.

La pista consagrada a la memoria de Ettore Arco Isidoro Bugatti suele llevarse el dudoso honor de encabezar ese ranking cada año. De las 722 caídas que hubo en la (corta) temporada de MotoGP de 2020, ni más ni menos que 100 sucedieron durante el fin de semana especialmente frío y lluvioso de la cita gala, sobre todo en la curva 3 (30), a la que se llega con el flanco izquierdo del neumático con poca temperatura tras haber pasado por diversos virajes a la derecha. La cifra duplicó la media de las 48,1 caídas por carrera que se produjeron en las 15 citas del año pasado.

Pero más allá del efecto climatológico y del diseño de este circuito, el paddock -sobre todo el de la categoría reina- anda un poco revuelto con el tema de los accidentes que están habiendo esta temporada, afortunadamente más aparatosos que graves.

Las múltiples caídas de la curva 7 en Jerez o que viéramos como algunas motos se estampaban contra las barreras de protección del trazado andaluz, atravesando como flechas las escapatorias pese a tratarse de un lugar donde las velocidades a las que se llega no son las más elevadas, han disparado las alarmas y han puesto en el máximo nivel de preocupación las inquietudes de muchos -empezando por los pilotos- en

torno a la seguridad, el principal objetivo sobre el que hay que apuntar el foco de atención. Históricamente, las grandes tragedias del motociclismo estuvieron precedidas de avisos como estos.

"Para crear espectáculo no hace falta ir a 360 por hora", dijo Márquez en el GP de España. Lesiones como la de Jorge Martín en Portimao, caídas como las del propio Marc o vuelos como el de Zarco o Miller en Austria el año pasado provocan algo más que un fruncir el ceño.

En las últimas semanas no han faltado las reflexiones sobre si se requiere un cambio en el reglamento técnico para limitar las prestaciones de las imponentes MotoGP de hoy. Así empezó su declive la F1. Que si limitar aún más el consumo, que si modificar los compuestos de los neumáticos, que si trabajar de nuevo en la electrónica... Teorías y razonamientos no faltan.

Encontrar el punto justo, el equilibrio entre el espectáculo y lo razonable no es nada fácil.

MotoGP es un campeonato para prototipos, para motos hiperbólicas cuyo manejo está al alcance de muy pocos. Eso es lo que potencia el magnetismo de la categoría, su poder de fascinación. Pero ha llegado un momento que su evolución tal vez ya está por delante de la capacidad humana para domesticarlas. Ya lo vivimos en el pasado cuando las temibles 500 de dos tiempos vaciaron las parrillas y llenaron los hospitales. La habilidad para amansarlas es lo que engrandece la leyenda de sus jinetes. Pero no olvidemos que sin ellos, con su ausencia, el olor del cloroformo acaba sustituyendo el del champán rociado desde el podio. Y tal vez no se trate de eso, con total seguridad.

**La evolución actual de las motos y sus prestaciones tal vez ya está por delante de la capacidad humana para domesticarlas**



NUEVO CUPRA  
LEÓN TSI 221 kW (300 CV)

Consumo medio combinado de 7,4 a 7,9 l/100 km.  
Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 168 a 179 g/km (Valores WLTP).  
Imagen acabado CUPRA León con equipamiento opcional.

