

MOTORSPORT

MotoGP

Cataluña 2015

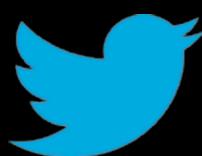
Reportaje

24h Le Mans

Fórmula 1

Previo Austria





Dirección:
José Armando Gómez
Cristina Pelayo Antón

©Motorspot 2015
Todos los derechos reservados.
Prohibida su reproducción salvo
autorización de los autores.

Sumario

3. MotoGP

GP Cataluña 2015



7. Moto2

GP Cataluña 2015

9. Moto3

GP Cataluña 2015



11. Análisis

Suzuki empieza a afinar

12. Foto finish

14. Fórmula 1

Previo GP Austria

16. Análisis

Nico Hülkenberg se rebela

17. Reportaje

24 horas de Le Mans 2015

20. Foto finish



GP cataluña

Cuatro en raya para Lorenzo

Texto: Cristina Pelayo Antón - Enviada especial Montmeló
Fotos: Equipos/MotoGP/José Armando Gómez

El Mundial de MotoGP llegó a Montmeló (ahora circuito de Barcelona-Cataluña) con unas cuantas incógnitas, pero un claro favorito: Jorge Lorenzo. El piloto de Yamaha pasa por un momento dulce. Es más, casi se podría decir que estamos ante el mejor Jorge Lorenzo que hemos visto, al menos, en los últimos años. Sobrio, seguro y tremadamente rápido. El mallorquín ha empezado a cumplir sus promesas de pretemporada, aquellas en las que avisaba de que se encontraba en mejor forma física que nunca tras un invierno en el que se había preparado a fondo. El repaso de Márquez y el subcampeonato de Rossi en 2014 habían pesado mucho y había que hacer un órdago de cara a la nueva temporada.

Montmeló, la casa de (casi) todos

Pero Lorenzo no iba a estar solo en Barcelona y la estadística, en esto del mundo del motor más que ningún otro sitio, decía que le iba a costar un esfuerzo extra lograr, por primera vez en su carrera, una racha de cuatro triunfos consecutivos. Por mucho que el circuito le gustara o se adaptara a su Yamaha mejor que a otras motos. A Jorge le gusta correr aquí, pero también

MotoGP





a Valentino, a Márquez, a Pedrosa, Espargaró y, en definitiva, a casi todos. Porque Montmeló es una pista complicada, tremadamente técnica y muy rápida. Ingredientes que la convierten en un desafío. Un reto al que todos les gusta enfrentarse cada temporada.

Suzuki se despierta

Ese extra de motivación se notó desde el primer minuto *de partido*. Aleix Espargaró, en esa brillante línea de trabajo que ha mantenido en las últimas temporadas y que ha pasado más desapercibida de lo que debería hasta ahora, lograba el mejor tiempo combinado del viernes. Salió a relucir la ventaja del neumático extrablando. Ese *plus* con el que cuenta el equipo japonés de momento y que les ayuda a dejarse ver entre los mejores mientras su proyecto madura y su moto mejora. Entre tanto, Márquez, Pedrosa y Honda seguían con su rosario de pruebas, aunque los tiempos y las sensaciones mejoraban. Y Yamaha gastaba el primer día del Gran Premio en buscar la puesta a punto. Ni Lorenzo, ni tampoco Rossi, se lucieron en los

primeros libres salvo por algunas de sus tandas largas, que anuncianaban que su programa había empezado por el ritmo de carrera, en lugar de buscar la velocidad. Ducati, bien, pero sin el exhibicionismo que habían derrochado quince días antes en Mugello.

El sábado se enseñan las cartas

Llegó el día de la clasificación. Esos entrenamientos cronometrados oficiales en los que no se gana nada pero se pueden empezar a perder cosas. Sobre todo, uno: Valentino Rossi. El italiano sigue sin dar la talla en la Q2, ya sea por falta de velocidad a una vuelta o por falta de confianza. El caso es que los sábados se sigue *desapuntando* de la pole con unos tiempos que nada tienen que ver con el poderío que más tarde demuestra en carrera. En Montmeló le tocó salir séptimo. Por su parte, Lorenzo daba el primer aviso. Fue tercero, pero su ritmo de carrera era espectacular. Por delante, Aleix Espargaró convirtió en una pole estratosférica las buenas intenciones del viernes y Maverick Viñales colocó la segunda Suzuki a su lado para dejar

Próximo GP
Assen [Holanda]
28 Junio



una imagen que no se veía desde 1993 en una parrilla de salida. Honda y Ducati se colocaban estratégicamente con Márquez y Dovizioso en segunda línea y con Pedrosa y Iannone teniendo que sobrevivir a la repesca de la Q1.

El KO de Márquez y la caza estéril de Rossi

El domingo, Lorenzo ejerció su condición de favorito. Se quitó de enmedio a las dos Suzuki en la primera curva y comenzó su escapada hacia una victoria de récord. Márquez se enganchó a su rueda y tardó una vuelta en volver a pasar el límite. Esquivó a Jorge por un milímetro en una nueva frenada descontrolada que le costó la caída y el abandono. No fue el único. Por el camino también cayeron Crutchlow, Dovizioso y los dos Espargaró, entre otros, dejando a tiro el podio para un sosegado Pedrosa y la zona de puntos despejada para el pelotón Open, en el que Bradl fue quien se llevó la mayor recompensa (Bautista también sumó para Aprilia). Por delante, tras otra mala salida de Rossi, llegó otra remontada imposible del italiano, que buscó el rebufo de Lorenzo hasta la última curva. Esta vez no llegó. Pero acabó segundo y sigue líder. Ni las cuatro seguidas de Jorge lo han tumbado, pero tiene que mejorar obligatoriamente los sábados o no podrá seguir aguantando el pulso con el 99.

Clasf. GP Cataluña 2015 - MotoGP

1 - Jorge Lorenzo	(ESP)	YAMAHA	42'53.208
2 - Valentino Rossi	(ITA)	YAMAHA	+0,885
3 - Dani Pedrosa	(ESP)	HONDA	+19,455
Open			
8 - Stefan Bradl	(ALE)	YAMAHA FORWARD	

Clasificación MotoGP 2015

1. V. Rossi (138p)
2. J. Lorenzo (137p)
3. A. Iannone (94p)

EL SEMÁFORO

Márquez sigue perdido

Otra caída de Márquez, que se queda a 60 puntos de las Yamaha. Honda y Marc buscan soluciones a la desesperada que no funcionan, unos en el taller y el otro en la pista y ya dicen que trabajan para 2016.

Suzuki, con ganas de más

Fue un gran momento volver a ver dos Suzuki en la primera línea de parrilla. Bueno para el equipo, los pilotos y el campeonato. Después la carrera se torció y les dejó mal sabor de boca.

Yamaha navega sola

El Mundial se pone de cara para Lorenzo y Rossi, que parece que solo se tendrán que preocupar de ellos mismos mientras sus rivales sigan fallando. La batalla está entre ellos y promete ser divertida.





Zarco

Se saca el Máster

Texto: Cristina Pelayo Antón - Enviada especial Montmeló

Fotos: Equipos/MotoGP/José Armando Gómez

El francés comenzaba el fin de semana avisando de sus intenciones. Se encontraba muy cómodo en Montmeló. Setía ese feeling que a veces notan los pilotos en sus manos y con el que se creen capaces de todo. Así lo iba comentando el líder de Moto2 por el paddock de Barcelona, pero después habría que demostrarlo en pista y había muchos candidatos con ganas de aguar la fiesta, especialmente los Rabat, Rins o Salom, empujados por el hecho de correr ante su público y en una pista en la que se han criado.

Líder de principio a fin

El piloto de Ajo Motorsport mandó el primer mensaje liderando los libres con los que arrancaba el Gran Premio de Cataluña para los hombres de Moto2. Solo 17 milésimas le separaron de repetir posición en los segundos. Se lo impidió Sandro Cortese y, mientras, por detrás ya empujaban fuerte Rins y Lowes. El asfalto de Montmeló se calentaba con cada vuelta y Zarco seguía entrando en todas las apuestas. De nuevo segundo en los terceros libres, esta vez porque Simone Corsi fue 63 milésimas más rápido que él y con los españoles acechando por

Moto2

detrás, aunque después, en clasificación, solo Tito Rabat pudo meterse en la primera línea de la parrilla por detrás del propio Zarco (primero) y de Folger, que sigue con sus buenas sensaciones de esta temporada.

Al final sonó la Marselesa

En la carrera, Lowes cumplió con su ritual, se asomó para la foto de la salida y después se escondió en el pelotón. Rabat y Rins tomaron posiciones y se distanciaron. Zarco salió mal y se quedó enganchado en un grupo en el que Salom retrasó su remontada. Pero cuando el francés se zafó de la defensa del español, salió disparado como un tiro a por Rins y Rabat que, hasta ese momento, habían jugado a escaparse. La determinación de Zarco para hacerse con la victoria fue tan contundente que llegó y los pasó en las dos últimas vueltas aprovechando dos errores de ambos que parecía que no esperaban el misil que les venía por detrás. Victoria de Zarco, victoria de líder, que ya tiene 40 puntos de ventaja sobre el vigente campeón del Mundo.

GP Cataluña 2015 - Moto2

- | | | |
|------------------------|-------|-----------|
| 1 - Johann Zarco (FRA) | KALEX | 41'15.487 |
| 2. - Álex Rins (ESP) | KALEX | +0,426 |
| 3. - Tito Rabat (ESP) | KALEX | +1,115 |

Clasificación Moto2 2015

1. J. Zarco (134p)
2. T. Rabat (94p)
3. S. Lowes (80p)





Kent

Lección de líder

Texto: Cristina Pelayo Antón - Enviada especial Montmeló
Fotos: Equipos/MotoGP/José Armando Gómez

Nadie puede discutir en este momento que el británico Danny Kent es, con mucha diferencia, el piloto más en forma de la categoría de Moto3. En Montmeló tuvo que trabajar duro porque los tiempos se apretaron mucho entre un grupo numeroso de pilotos desde el primer día. Es más, el italiano Enea Bastianini le presentó su candidatura consiguiendo la pole el sábado por solo 144 milésimas de ventaja. Por detrás de ellos, el español Jorge Navarro encabezaba un grupo de hasta hasta cinco pilotos, entre ellos su compañero Quartararo (séptimo), en la misma décima, esto es, a 0,7 del mejor tiempo.

Si no puedes con ellos, únete

Con este panorama, lo único que se podía esperar es que la carrera del domingo fuese una gran batalla en grupo con un vencedor imprevisible y, como si del guión de una película se tratase,

Moto3

seis pilotos salieron a la fuga según se apagó el semáforo. Un escuadrón en el que todos parecían favoritos y, a la vez, ninguno lograba destacar. De hecho, Kent hizo un par de intentos de marcar la diferencia, tirar de galones de líder (y de lo fina que va su Honda) y escaparse. Pero, en vista de que no podría abrir hueco y que otros, como por ejemplo su compañero Efrén Vázquez, se *encadenaron* a su rueda, Kent cambió de estrategia y optó por dejarse llevar sin coger responsabilidades, aunque esto también le supuso tomar los riesgos lógicos de rodar acompañado, llegando incluso a tener un susto considerable en un mano a mano en paralelo con Vázquez.

Como es habitual en Moto3 cuando la victoria se decide entre varios pilotos, la últimas vueltas volvieron a ser un escaparate de ataques, defensas, aciertos y errores continuos con cambios de líder casi en cada curva. Pero Kent preparó su ataque definitivo en la última vuelta teniendo claro que debía evitar a toda costa los posibles rebufo en la larga recta de Montmeló. Solo Bastianini aguantó el ataque del británico pero no pudo con él y acabó segundo, con Vázquez tercero. Por detrás, la española María Herrera logró sus primeros puntos después de una trabajada carrera.



GP Cataluña 2015 - Moto3

- | | | |
|---------------------|-------------|-----------|
| 1 - Danny Kent | (GBR) HONDA | 40'59.410 |
| 2 - Enea Bastianini | (ITA) HONDA | +0,035 |
| 3 - Efrén Vázquez | (ESP) HONDA | +0,600 |

Clasificación Moto3 2015

1. D. Kent (149p)
2. E. Bastianini (98p)
3. M. Oliveira (77p)

SUZUKI

Preparados, listos...

Texto: José Armando Gómez / Enviado especial a Montmeló

Fotos: MotoGP

Creo que todos estaremos de acuerdo en que el papel de Suzuki en este último Gran Premio de Cataluña es una excelente noticia para el motociclismo. De la misma manera que la retirada de cualquier marca es un palo para el campeonato, el retorno y, sobre todo, las sensaciones de progresión, reconfortan hasta el punto de que incluso parece que todo el mundo las recibe de buenas, también los rivales. Otra cosa será cuando empiecen a ganar, ahí entonces volarán los cuchillos como antaño, pero, de momento, en cada rincón de Montmeló este fin de semana daba buen rollo que las dos Suzuki ocuparan las dos primeras posiciones de la parrilla. Como un inofensivo viejo amigo al que invitas, saluda y se marcha sin hacer mucho ruido. El problema (para todos los demás) es que estos no están de paso. Suzuki ha vuelto con muy buenas intenciones y a muchos está sorprendiendo como crece el equipo en cada GP. Los pilots también tienen su parte de culpa, de la misma forma que la tendrían si las cosas no fueran bien. Pero Aleix Espargaró y Maverick Viñales están haciendo una grandísima temporada, impecable, cada uno con el rol que le corresponde. Aleix, el zapador de la parrilla, Maverick, cogiendo horas de vuelo entre los bombarderos. Suzuki ha vuelto.



Foto Finish



NUNCA
HAS VISTO
NADA IGUAL

La primera revista de motor
impresa en formato panorámico

28"

INFORMACIÓN Y SUSCRIPCIONES

info@motospot.es

MOTORSпот

LA REVISTA DE MOTOR MÁS GRANDE DEL MUNDO



Previo GP Austria

El toro mecánico

Texto: José Armando Gómez

Fotos: Escuderías

La Fórmula 1 regresa a Europa para la disputa del Gran Premio de Austria. El circuito de Spielberg llevaba sin estar en el calendario desde hace más de una década hasta que el gigante del país, Red Bull, lo compró, le puso su nombre y plantó sobre una de sus lomas el gigantesco toro de 50 toneladas y 25 metros de altura que ves en la foto, fabricado con el metal reciclado de las latas de refresco. El retorno de la F1 a Austria se materializó en 2014 gracias a la buena sintonía que los millones que Red Bull invierte en el campeonato generan con Ecclestone. A Bernie hace años que le apetece más abrir negocio en nuevos mercados, llevar su *Circo* a otros países y facturar a gobiernos emergentes o que, al menos, dicen que lo son y que por eso quieren un Gran Premio de Fórmula 1, para sacar músculo financiero ante el mundo. Pero la realidad es que cuando alguien llega con la pasta por delante y paga el canon de los nuevos, aunque su circuito sea casi tan viejo



como el propio Ecclestone, el *mandamás* se deja querer. Así que este año tenemos la segunda edición de la carrera en esta nueva etapa para el trazado de los mil nombres al que, al final, casi siempre se le acaba llamando Spielberg por la cercanía con esta localidad.

En 2014, la fiesta no fue todo lo bien que le hubiese gustado al Mr. Mateschitz, porque el equipo anfitrión, con Vettel y Ricciardo, firmó una carrera más que discreta en el fin de semana en el que debían haber tenido una gran fiesta bañada en Red Bull. Para no variar, ganó Mercedes, en esta ocasión, con Rosberg. Este año Lewis no llega tocado porque en Canadá se vengó de la jugarreta de Mónaco y está siendo un líder implacable si las cosas salen como

deben salir en su box. Así que, a priori, será el favorito y después ya habrá que ver cómo se portan Ferrari, Williams y compañía para ver quién completa el podio, cómo se les da la pista a Sainz y Merhi; y hasta donde y cómo aguantarán los McLaren-Honda en otro fin de semana sin demasiadas esperanzas.

Las claves

- **Hamilton** buscará dar un nuevo golpe de autoridad en Mercedes y que Rosberg no le supere.
- **El podio** que quede libre estará muy cotizado entre varios equipos

Horarios

- **Viernes 19**
Libres 1: 10.00h
Libres 2: 14.00h
- **Sábado 20**
Libres 3: 11.00h
Clasificación: 14.00h
- **Domingo 21**
Carrera: 14.00h



Análisis Hülkenberg

La revolución de los desterrados

Texto: José Armando Gómez

Fotos: Porsche

Nico Hülkenberg es uno de estos pilotos que conviven en la Fórmula 1 con la etiqueta de eterna promesa. Jóvenes que llegan con mejor palmarés que cartera y que, a duras penas y pocos puntos consiguen quedarse en la parrilla unos cuantos años. Después, lo normal es que se conviertan en ex y se dediquen a otra cosa, como Le Mans o los diferentes campeonatos de turismos. Pero Nico forma parte de una generación distinta en la que las retiradas prematuras también se convierten en oportunidades y, sino, que se lo digan a Buemi, que ahora es campeón del Mundo de resistencia con Toyota cuando Red Bull le había guardado un asiento de reserva para toda la vida. El *Increíble Hulk* no se ha esperado a que le firmen el finiquito. Porsche le ofreció un volante compatible con el que tiene en Force India y el alemán aceptó el reto. En La Sarthe ha tenido 24 horas seguidas para demostrar de lo que es capaz en un escaparate mucho más visual que el de pelear por ser octavo en la F1. Y ha cumplido con creces. Antes lo hicieron otros, pero a pocos les va a venir tan bien como a Nico, al que se le pueden abrir incluso puertas que parecían cerradas (Ferrari). Ahora tiene claro que hay vida y gloria más allá de la F1.



Especial

Le Mans

Territorio Porsche

Texto: José Armando Gómez

Fotos: WEC / Equipos

Cuando se usaron los últimos titulares de "Porsche gana las 24 horas de Le Mans" yo andaba con los exámenes del instituto, en los circuitos no había banderas de Asturias y Fernando Alonso no tenía barba (ni carnet de conducir). Es como si la carrera más importante del mundo hubiese estado esperando durante 17 años a que los prototipos de Stuttgart volvieran a atravesar su legendaria meta en primera posición. Porsche dejó a la resistencia huérfana después de 16 triunfos absolutos en La Sarthe y Le Mans se apagaba poco a poco. La categoría se desinfló como los castillos hinchables de las ferias cuando estas acaban y ya no quedan niños que quieran saltar dentro. Entonces llegó Audi y aprovechó el hecho ese de estar corriendo durante todo un día para hacer algo que nadie había hecho hasta entonces (al menos tan bien) vender su tecnología. Audi se ha gastado mucho más dinero en arreglar el jardín de Le Mans del que le habría costado entrar en la fiesta de Bernie Ecclestone. La ventaja es que el ACO le abrió los brazos y las piernas para que se sintieran en casa y pusieran en pista lo mejor de su colección de temporada. Por allí empezaron desfilando los



prototipos de la inyección directa de gasolina FSI. Entre tanto le cambiaron las pegatinas a sus coches para darle un regalo de cumpleaños a Bentley aprovechando que había dejado de ser británico para ser alemán. Después decidieron dejar la gasolina para pasarse al diésel, provocando uno de los mayores vuelcos en un reglamento técnico que se han visto y que dejó a importantes actores privados en la cuneta, como el incansable Henry Pescarolo. Aquel desafío lo aceptó Peugeot, que se dio por satisfecho con su victoria en 2008 (con Marc Gené) y se volvió a casa. Después del diésel llegaron los híbridos y fue Toyota quien

se atrevió con el reto, al fin y al cabo, eran los reyes de esta tecnología en la calle y empezaron a ver como una amenaza que Audi hiciese más ruido con sus LMP1 e-tron que sus Prius en la calle.

Porsche ha vuelto

Así que las 24 horas de Le Mans que Porsche se ha encontrado no tienen nada que ver con las que dejó, salvo por una cosa, la propia belleza de la carrera y los 260.000 peregrinos que acuden cada año a la cita. Como si fuese una antigua novia que se ha vuelto a cruzar en el camino, Porsche ha tenido que aceptar

las nuevas condiciones y presentarse con un coche híbrido y tracción total. Volvieron en 2014 y lo hicieron bien. En 2015 han ganado con doblete de dos de sus tres prototipos. La solvencia con la que lo han hecho sorprende, especialmente teniendo en cuenta la inercia que Audi había conseguido con 13 victorias en los 15 últimos años. Toyota, a base de esfuerzo y millones, les ha ganado en todos los circuitos menos en el más importante, Le Mans. Pero Porsche lo ha logrado con una naturalidad (que no quiere decir facilidad) que incluso han conseguido que pilotos novatos como Hülkenberg, Bamber y Tandy pareciesen



veteranos de La Sarthe con un millón de vueltas encima. Porsche es a Le Mans lo que Ferrari es a la F1 y ahora, después de muchos años, la marca y la carrera se han reconciliado. El futuro es para ellos, pero también para los que van a intentar separarles. Porque Audi buscará venganza mientras no decidan invertir en la F1. Toyota empujará hasta que se quite la espina y Nissan ha vuelto con ideas revolucionarias que necesitan tiempo pero que darán mucha guerra. Cierro este reportaje con la mención a los españoles, Antonio García, que no pudo correr después de que su coche se destrozase en la clasificación y Lucas Ordóñez, que tuvo que abandonar en las primeras horas de la noche con su Nissan LMP1 averiado. Todos volverán, lo mismo que Porsche, que, por cierto, se ha quedado con tantas ganas de tener a Fernando Alonso en un 919, como él de conducirlo.

Clasificación 24h Le Mans 2015

LMP1

- 1 - Hulkenberg/Bamber/Tandy
- 2 - Webber/Bernhard/Hartley
- 3 - Lotterer/Fässler/Tréluyer

PORSCHE
PORSCHE
AUDI

LMP2

- 1 - Lapierre/Bradley/Howson
- 2 - Evans/Turvey/Dolan
- 3 - Rusinov/Canal/Bird

ORECA
JOTA SPORT
G-DRIVE

GTE-PRO

- 1 - Gavin/Taylor/Milner
- 2 - Rigon/Calado/Beretta
- 3 - Bruni/Vilander/Fisichella

CORVETTE
FERRARI
FERRARI

GTE.-AM

- 1 - Shaytar/Bertolini/ Basov
- 2 - Dempsey/Long/Seefrie
- 3 - Sweedler/Bell/Segal

FERRARI
PORSCHE
FERRARI



Foto Finish



Próximo
número: 22 Junio gratis