



plo, el mismo **Maverick Viñales**. El de Roses dio un gran salto adelante en el tramo final de la sesión vespertina tras haber estado muy retrasado hasta ese preciso instante.

LORENZO, DESPARECIDO Sin duda alguna la cara más amarga se personificó en **Jorge Lorenzo**. El balear no tuvo nada de 'feeling' con su Honda y le costó, a lo largo de todo el día, ganar confianza en su tren delantero. El '99' no fue penúltimo, vigesimoprimer. Eso sí, se quedó a menos de un segundo del mejor tiempo.

Andrea Dovizioso fue el más rápido en la primera sesión de entrenamientos del GP de Argentina // AFP

CLASIFICACIONES

MOTOGP

1. ANDREA DOVIZIOSO (Ducati)	1:39.181
2. Jack Miller (Ducati)	(+0.009)
3. Maverick Viñales (Yamaha)	(+0.164)
4. Cal Crutchlow (Honda)	(+0.165)
5. Fabio Quartararo (Yamaha)	(+0.176)
6. Valentino Rossi (Yamaha)	(+0.260)
7. Alex Rins (Suzuki)	(+0.270)
8. Marc Márquez (Honda)	(+0.316)
9. Franco Morbidelli (Yamaha)	(+0.322)
10. Takaaki Nakagami (Honda)	(+0.448)
11. Andrea Iannone (Aprilia)	(+0.473)
12. Aleix Espargaró (Aprilia)	(+0.516)
13. Danilo Petrucci (Ducati)	(+0.559)
14. Francesco Bagnaia (Ducati)	(+0.618)
15. Joan Mir (Suzuki)	(+0.765)
16. Pol Espargaró (KTM)	(+0.770)
17. Johann Zarco (KTM)	(+0.775)
18. Karel Abraham (Ducati)	(+0.814)
19. Miguel Oliveira (KTM)	(+0.825)
20. Tito Rabat (Ducati)	(+0.929)

MOTO2

1. THOMAS LUTHI (Kalex)	1:43.353
2. Sam Lowes (Kalex)	(+0.092)
3. Remy Gardner (Kalex)	(+0.124)
4. Augusto Fernández (Kalex)	(+0.165)
5. Nicolò Bulega (Kalex)	(+0.252)
6. Luca Marinini (Kalex)	(+0.260)
7. Lorenzo Baldassarri (Kalex)	(+0.280)
8. Jorge Navarro (Speed Up)	(+0.292)
9. Jorge Martín (KTM)	(+0.298)
10. Marcel Schrotter (Kalex)	(+0.357)
11. Iker Lecuona (KTM)	(+0.413)
12. Bo Bendsneyder (NTS)	(+0.419)
13. Brad Binder (KTM)	(+0.420)
14. Simone Corsi (Kalex)	(+0.430)
15. Álex Márquez (Kalex)	(+0.453)
16. Fabio Di Giannantonio (Speed Up)	(+0.567)
17. Enea Bastianini (Kalex)	(+0.618)
18. Tetsuta Nagashima (Kalex)	(+0.636)
19. Dominique Aegerter (MV Augusta)	(+0.732)
20. Xavi Vierge (Kalex)	(+0.928)
21. Andrea Locatelli (Kalex)	(+1.014)

MOTO3

1. JOHN MCPHEE (Honda)	1:49.892
2. Tony Arbolino (Honda)	(+0.079)
3. Niccolò Antonelli (Honda)	(+0.169)
4. Gabriel Rodrigo (Honda)	(+0.188)
5. Tatsuki Suzuki (Honda)	(+0.240)
6. Arón Canet (KTM)	(+0.445)
7. Dennis Foggia (KTM)	(+0.498)
8. Jaume Masia (KTM)	(+0.680)
9. Vicente Pérez (KTM)	(+0.683)
10. Raúl Fernández (KTM)	(+0.851)
11. Lorenzo Dalla Porta (Honda)	(+0.856)
12. Marcos Ramírez (Honda)	(+0.882)
13. Kaito Toba (Honda)	(+0.928)
14. Romano Fenati (Honda)	(+0.959)
15. Ayumu Sasaki (Honda)	(+1.031)
16. Andrea Migno (KTM)	(+1.034)

EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS @JLMerlos



El alerón que se da, no se quita

El "honor" de Ducati ha quedado a salvo, y la veneración a Santa Rita también. La decisión del Tribunal de apelación de MotoGP no sólo confirma la victoria de Dovizioso en Qatar. También purifica el espíritu del certamen, consagrando la pista, el asfalto, como el auténtico y único escenario donde deben dirimirse las batallas. Y, en el fondo, su veredicto también es una bendición para quienes reclamaron en contra del famoso apéndice aerodinámico de la Desmosedici. Ahora la competencia de los italianos habrá aprendido que las quejas hay que hacerlas antes de que empiece la guerra, y -en el peor de los casos- también habrán visto una línea nueva de trabajo como la que les han marcado los de Borgo Panigale. Veremos cuánto tarda en crear escuela lo que ayer era denunciado como una trampa insostenible. Situaciones como esta las hemos vivido en la Fórmula 1 en incontables ocasiones; afortunadamente, aquí la solución ha sido mucho más rápida y quirúrgica, y aunque tal vez se ha dilatado algo más de lo deseable, sirve para reflexionar lo poco agradable que resulta, y el escaso bien al campeonato que representa, que el ganador se vaya a su casa con la sensación de que tal vez alguien le acabe reclamando la copa en algún momento.

Se impuso la lógica en la guerra del apéndice de la Ducati, que jamás debía haber llegado a los despachos

CUANDO ANTONIO COBAS nos iluminaba con su sapiencia en los Grandes Premios no existía mejor fuente de información técnica que él en todo el mundial. Ante una duda que nos

asaltara, su capacidad didáctica para hacer comprender los vericuetos del reglamento incluso a los más lerdos y legos en la materia como un servidor era espectacular. Me hubiera gustado haberle podido consultar la eficacia del apéndice aerodinámico de la Ducati. Ignoro la respuesta, pero me imagino la cara que habría puesto ante la demanda. Y solo con el arquear de su bigote me atrevería a deducir la importancia de tal elemento, que presumo es inversamente proporcional al revuelo que se ha formado estos días en torno al mismo.

ARGENTINA SERÁ UNA CARRERA ESPECIAL. La agnía que el año pasado vivió Marc Márquez en Termas de Río Hondo, con tres penalizaciones incluidas, fue apoteósica en un lugar donde el de Cervera ha ganado en dos ocasiones. Esta vez su objetivo no debería ser otro que neutralizar los cinco puntos de diferencia que le sacó Dovi en la cita inaugural. Con seis ediciones ya disputadas, esta carrera no parece ser de las más seductoras del calendario, pero alicientes como este, o ver hasta dónde se ha recuperado Lorenzo de su infortunio inicial mantienen viva la llama del interés por la misma... siempre que la velocidad de transmisión de internet no tenga un ataque de hipo como el que vivimos en la carrera de Qatar. Por si acaso, que a nadie se le ocurra darnos un susto para quitarnos los espasmos. Nos limitaremos a beber un vaso de agua, como decía el remedio de la abuela.

HONDA NO PUDO MONTAR UN APÉNDICE SIMILAR AL DE DUCATI

Sigue la 'guerra' del deflector trasero

Una pequeña pieza que, a priori, puede parecer insignificante puede conllevar una auténtica batalla. Y eso es lo que ha conllevado el 'spoiler' trasero de las Ducati. Ayer se pudo saber que Honda tenía preparado un apéndice similar al que montaron las motos italianas en Catar, donde

arrancó toda la polémica. La diferencia entre el poderlo montar o no se resume a una cuestión semántica. Ducati lo expuso como una pieza que ayuda a 'enfriar la goma posterior', mientras Honda dijo ser una 'ayuda aerodinámica', algo que está prohibido. La fábrica nipona trata de encontrar la solución para llevar la suya.

LEÓN CUPRA 290 CV



DEJA DE PERSEGUIRLO.

CUPRA

Consumo medio y emisiones de CO₂: NEDC: 6,7 l/100 km y 152 g/km; WLTP: 7,3-7,9 l/100 km y 165-179 g/km. Imagen acabado León CUPRA 5 puertas.