

## ENTRENAMIENTOS LIBRES ► FOGGIA ARRASA EN MOTO3



La Ducati de Enea Bastianini marcó ayer el mejor tiempo en Le Mans // MOTOGP

## Bastianini se muestra como el más fuerte

S.M.  
Barcelona

El italiano Enea Bastianini (Ducati Desmosedici GP21), el tailandés Somkiat Chanttra (Kalex), ambos con récord absoluto de la pista en sus respectivas categorías, y el italiano Dennis Foggia (Honda) lideraron la primera jornada de entrenamientos libres del Gran Premio de Francia de motociclismo, séptima prueba puntuable del campeonato del mundo de motociclismo, en el circuito de Le Mans. Bastianini terminó como líder la primera jornada de MotoGP al rodar en 1:31.148 para establecer un nuevo récord absoluto del circuito, que batió por 37 milésimas de segundo la anterior marca, establecida en 2018 por el "local" Johann Zarco al manillar entonces de la Yamaha YZR M1, con la que rodó en 1:31.185. Mientras que no estuvo tan afortunado Marc Márquez (Repsol Honda RC 213 V), que se tuvo que conformar con una discreta decimoquinta posición, en tanto que su compañero en el equipo energético, Pol Espargaró, fue de los pocos que no pudo rebajar su mejor marca personal de la mañana.

**MOTO2 Y MOTO3** Ningún piloto pudo rebajar en la sesión vespertina el tiempo del tailandés Somkiat Chanttra (Kalex), nuevo récord absoluto de Moto2 en el circuito de Le Mans, 1:36.108, aunque por unos instantes el español Augusto Fernández (Kalex), lo había logrado, pero su registro fue anulado y el español se tuvo que conformar con la tercera plaza, superado en el último momento por su compatriota y campeón del mundo de Moto3 en 2021, Pedro "Tiburón" Acosta (Kalex), que acabó a 58 milésimas de segundo del tiempo de Chanttra. El italiano Dennis Foggia (Honda) dominó con autoridad el primer día de Moto3, en el que el líder del mundial, el español Sergio García Dols (GasGas) "pinchó" al concluir decimoquinto, justo en la primera plaza fuera de la segunda clasificación directa. Foggia marcó un mejor tiempo de 1:41.680, con el que aventajó en más de cuatro décimas de segundo al español Izan Guevara (GasGas).

### LOS TIEMPOS

#### MOTOGP

1.E. Bastianini (ITA/Ducati)	1'31.148
2.A. Espargaró (ESP/Aprilia)	a 0.202
3.A. Rins (ESP/Suzuki)	a 0.297
4.J. Zarco (FRA/Ducati)	a 0.360
5.F. Bagnaia (ITA/Ducati)	a 0.487
6.F. Quartararo (FRA/Yamaha)	a 0.492
7.B. Binder (RSA/KTM)	a 0.509
8.J. Mir (ESP/Suzuki)	a 0.518
9.P. Espargaró (ESP/Honda)	a 0.623
10.J. Martín (ESP/Ducati)	a 0.764
11.J. Miller (AUS/Ducati)	a 0.766
12.F. Morbidelli (ITA/Yamaha)	a 0.877
13.M. Viñales (ESP/Aprilia)	a 0.903
14.L. Marini (ITA/Ducati)	a 0.980
15.M. Márquez (ESP/Honda)	a 1.005

#### MOTO2

1.S.Chanttra (THA/Kalex)	1'36.108
2.P. Acosta (ESP/Kalex)	a 0.058
3.A. Fernández (ESP/Kalex)	a 0.155
4.S. Lowes (GBR/Kalex)	a 0.295
5.Y. Arbolino (ITA/Kalex)	a 0.409
6.M. Schrötter (ALE/Kalex)	a 0.481
7.S. Manzi (ITA/Kalex)	a 0.500
8.J. Dixon (GBR/Kalex)	a 0.502
9.A. Ogura (JAP/Kalex)	a 0.522
10.A. Arenas (ESP/Kalex)	a 0.540
11.C. Vietti (ITA/Kalex)	a 0.638
12.B. Baltus (BEL/Kalex)	a 0.664
13.A. López (ESP/Boscuro)	a 0.689
14.A. Canet (ESP/Kalex)	a 0.695
15.J. Roberts (USA/Kalex)	a 0.698

#### MOTO3

1.D. Foggia (ITA/Honda)	1'41.680
2.I. Guevara (ESP/GasGas)	a 0.428
3.T. Suzuki (JAP/Honda)	a 0.523
4.C. Tatay (ESP/Cfmoto)	a 0.646
5.J. Masiá (ESP/KTM)	a 0.668
6.A. Migno (ITA/Honda)	a 0.793
7.E. Bartolini (ITA/KTM)	a 0.872
8.R. Yamanaka (JAP/KTM)	a 0.921
9.R. Rossi (ITA/Honda)	a 0.969
10.A. Sasaki (JAP/Husqvarna)	a 0.998

### EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS | JLLMERLOS



## Suzuki se va de forma casi tan infame como Nissan

**LA NOTICIA LANZADA** por Motorsport.com ya está oficialmente confirmada: Suzuki lo deja. Otra vez. Esta misma semana lo han comunicado a través de una nota de seis miserables líneas, una por cada letra que forma su nombre. La leyenda de los Sheene, Findlay, Lucchinelli, Uncini, Schwantz, Roberts Jr. o Mir -entre otros- zanjada con un simple email de menos de cien palabras. Y la ilusión de miles de seguidores de la marca de la 'Big S' astillada en mil añicos con restos de vísceras coronarias incrustadas en ellos.

Una pena. Y una vergüenza también, porque esta no es la forma de proceder que se espera de una compañía con tanta solera y años de historia. Por muchos argumentos económicos que existan, que seguro que los hay. Pero la forma de decir adiós, de poner de patitas en la calle a todo el personal de su equipo en las carreras, no es de recibo.

Dorna ha advertido que esta decisión no se puede tomar de forma unilateral, y menos cuando hay contratos vinculantes de por medio. Y harán bien en reclamar hasta el último céntimo de la correspondiente indemnización por semejante incumplimiento, no solo porque están en su derecho, sino también para que esta espantá no constituya un precedente. Esta forma de despedirse 'a la francesa' parece muy nipona últimamente. Curiosamente, horas antes de que se difundiera el comunicado conocíamos la enésima manifestación de los sindicatos de trabajadores de la fábrica Nissan en la Zona Franca de Barcelona, a los que apenas nadie da respuestas a su incierto futuro laboral.

Nissan ha toreado durante años a la Generalitat de forma impresentable, largándose cuando y como le ha dado la gana, dejando en la estacada a miles de familias y mostrando poco respeto por todo un país en general. Y ahora Suzuki pretende hacer lo mismo con su compromiso con el Mundial de motociclismo. Ambos casos son muy parecidos y consecuencia de una nefasta gestión por parte de los directivos de las respectivas empresas, que han maquillado su inoperancia con el disfraz que les proporcionaba la excusa de la economía del momento.

Tal vez el ejemplo de Carlos Ghosn eludiendo a la justicia japonesa escondido en la funda de un contrabando les ha servido, más que como algo de lo que avergonzarse, de método inspirador para tomar las de Villadiego casi sin decir ni adiós.

En ambas marcas, un catálogo de productos con escaso poder de seducción han sido el primer síntoma de que las dos firmas iban lanzadas al fracaso. Si Nissan se estancó mirándose en el ombligo del arranque de una movilidad eléctrica hoy claramente superada, regocijándose en el apego a unos coches hoy totalmente obsoletos, Suzuki ha dejado envejecer su propuesta comercial con unas motos (y aún más en el caso de sus absurdos coches) a los que su competencia ha dejado en evidencia. La mejor forma de solidarizarse con quienes se quedaron sin trabajo no es la protesta pancarta en mano, sino el desprecio de la ignorancia al pasar frente a sus escaparates desde los que pretenden seguir tomando el pelo a quienes les creyeron. Adiós pues.



### CUPRA FORMENTOR

7 SEGUNDOS  
PARA SABER  
QUE ES PARA TI.

CUPRAOFFICIAL.ES

Consumo medio combinado gama CUPRA Formentor de 1,2 a 9,0 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 26 a 203 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Formentor VZ con opcionales.