

MOTO3

Masiá lidera un primer día condicionado por la lluvia y Jorge Martín se prueba sin correr riesgos

Jaume Masiá marcó el crono más rápido del viernes en Moto3 (1:37.218). En la sesión vespertina, pasaba por agua, John McPhee lideró pero no pudo mejorar su tiempo (1:37.329). Un Jorge Martín, convalciente de su lesión de radio, no quiso arriesgar más que lo necesario bajo la lluvia. Se situó 24º.



MOTO2

Bagnaia marca la pauta del viernes

'Pecco' Bagnaia, que en Brno cedió el liderato al portugués Miguel Oliveira por solo dos puntos, espera recuperarlo este domingo en el Red Bull Ring. El italiano del Team Sky VR46 lideró ayer la tabla de tiempos, aunque con escaso margen sobre su compatriota Baldassarri (63 milésimas).



MOTOGP ▶ DEJARÁ HONDA A FINAL DE TEMPORADA

KTM negocia con Dani Pedrosa como probador

Los austríacos incluyen a Pedrosa en su ambicioso proyecto de 2019, pero Dani se lo toma con calma

L.L.A.
Barcelona

KTM no está disfrutando del Gran Premio soñado en casa. La cita de Brno dejó lesionados a dos de sus pilotos, **Pol Espargaró** y el probador **Mika Kallio**. Un golpe a la moral de los austríacos, que ya planifican un ambicioso proyecto para 2019, cuando duplicarán su presencia en parrilla, pasando de dos a cuatro motos tras su acuerdo con el Tech3. **Pol Espargaró** y el fichaje estelar, **Johann Zarco**, serán sus pilotos oficiales y como satélites tendrán a **Miguel Oliveira** y **Hafizh Syahrin**. Pero además, los jefes de KTM han confirmado que tendrán a dos pilotos de pruebas: Seguirá **Kallio** y quieren convencer a Dani **Pedrosa** de que se sume al equipo.

Pit Beirer, máximo responsable del departamento de carreras de la marca austríaca, habló ayer del tema sin tapujos: "Sería muy interesante para nosotros contar con Dani. Estamos hablando con él, y también otros", lanzó. Preguntado por Movistar MotoGP sobre el interés de KTM, **Pedrosa** insistió en que aún no se ha planteado su futuro cuando deje Honda a final de temporada: "Como he dicho hasta ahora, mi cambio es bastante grande, de momento no he tomado ninguna decisión. Voy a tomarme mi tiempo para pensar qué es lo que me apetece hacer".



Todavía no he tomado ninguna decisión sobre mi futuro

Voy a tomarme mi tiempo para pensar qué es lo que más me apetece hacer

Dani Pedrosa está abierto a nuevas propuestas que le permitan seguir vinculado al Mundial cuando deje de correr para Honda en MotoGP a final de temporada // EFE

LOS TIEMPOS

MOTOGP

1. Andrea Dovizioso (Ducati)	1:23.830
2. Jorge Lorenzo (Ducati)	1:24.045
3. Danilo Petrucci (Ducati)	1:24.320
4. Marc Márquez (Honda)	1:24.411
5. Andrea Iannone (Suzuki)	1:24.436
6. Dani Pedrosa (Honda)	1:24.474
7. Cal Crutchlow (Honda)	1:24.491
8. Tito Rabat (Ducati)	1:24.676
9. Johann Zarco (Yamaha)	1:24.767
10. Maverick Viñales (Yamaha)	1:24.835
11. Valentino Rossi (Yamaha)	1:24.884
12. Aleix Espargaró (Aprilia)	1:24.904
13. Álvaro Bautista (Ducati)	1:24.938
14. Álex Rins (Suzuki)	1:24.939
15. Bradley Smith (KTM)	1:24.973
16. Takaaki Nakagami (Honda)	1:25.011
17. Franco Morbidelli (Honda)	1:25.107
18. Jack Miller (Ducati)	1:25.184
19. Scott Redding (Aprilia)	1:25.354
20. Karel Abraham (Ducati)	1:25.541
21. Hafizh Syahrin (Yamaha)	1:25.594
22. Xavier Simeon (Ducati)	1:25.752
23. Thomas Luthi (Honda)	1:25.979

MOTO2

1. Francesco Bagnaia (Kalex)	1:30.441
2. Lorenzo Baldassarri (Kalex)	1:30.504
3. Marcel Schrotter (Kalex)	1:30.522
4. Alex Márquez (Kalex)	1:30.568
5. Fabio Quartararo (Speed Up)	1:30.568
6. Luca Marini (Kalex)	1:30.629
7. Andrea Locatelli (Kalex)	1:30.658
8. Sam Lowes (KTM)	1:30.659
9. Jorge Navarro (Kalex)	1:30.682
10. Mattia Pasini (Kalex)	1:30.688
11. Augusto Fernández (Kalex)	1:30.702
14. Iker Lecuona (KTM)	1:30.874
15. Joan Mir (Kalex)	1:30.920
20. Xavier Vierge (Kalex)	1:31.095
26. Isaac Viñales (Suter)	1:31.701

MOTO3

1. Jaume Masiá (KTM)	1:37.218
2. Marco Bezzecchi (KTM)	1:37.299
3. John McPhee (KTM)	1:37.329
4. Lorenzo dalla Porta (Honda)	1:37.524
5. Gabriel Rodrigo (KTM)	1:37.541
6. Phillip Oettl (KTM)	1:37.573
7. Enea Bastianini (Honda)	1:37.600
9. Albert Arenas (KTM)	1:37.745
15. Arón Canet (Honda)	1:37.927
17. Marcos Ramírez (KTM)	1:38.190
22. Vicente Pérez (KTM)	1:38.544
26. Jorge Martín (Honda)	1:38.699
28. Alonso López (Honda)	1:38.773

EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS
@JLLMerlos



Los problemas de ser español

Siempre he estado en contra de los 'cupos'. Me parecen algo empobrecedor y reduccionista, en el orden y ámbito que sea, y me hacen pensar en las 'cartillas de racionamiento' de nuestros abuelos. Cuando alguien es bueno en su trabajo y tiene capacidades para desarrollarlo debería poder ejercerlo sin estar condicionado a su género, color de piel o nacionalidad.

Los 'cupos', en general, me parecen un solemne papanatismo. El talento es un bien tan preciado, que distribuirlo de forma 'aliquota' me parece absurdo.

En un tiempo, tener licencia española podía llegar a ser una ventaja para aquellos pilotos que se quisieran dedicar profesionalmente a este deporte.

Alberto Puig me confesó hace años que no había oficio mejor pagado que el de ser piloto de 125 cc. Los equipos, sobre todo españoles, buscaban deportistas capaces de triunfar en aquella cilindrada, y a poco que un chaval despuntara en el Nacional tenía su futuro resuelto en los GP.

Recuerdo una entrevista a Jorge Martínez 'Aspar', a finales de los 80, en la que se presentaba al alcireño como "El hombre del millón de dólares", porque fue el primer piloto de las categorías pequeñas capaz de firmar un contrato por esa cifra; algo in-

sual entonces. Yo mismo publiqué su imagen conduciendo su flamante Ferrari —fue uno de los primeros habitantes del paddock que pudo permitírselo— circulando entre una hilera de naranjos en su tierra.

Pero los tiempos han cambiado. 125 ya no existe. La inmensa mayoría de los pilotos de Moto3 pagan por correr —de una manera u otra—, 'Aspar' ya no se pasea con su Ferrari, sino que se ha visto forzado a soltar lastre en su estructura, y ser español puede ser un problema. En MotoGP, casi un tercio de la parrilla tiene este pasaporte. Demasiado, según algunos criterios. Y no todos tienen la calidad para triunfar.

De ahí que un veterano como Álvaro Bautista —33 años, campeón mundial de 125 en 2006 y ganador de 16 GP— esté más cerca de la puerta de salida del circo, tras dieciséis años en el mismo, que de continuar.

Le cuesta encontrar equipo. Sin patrocinadores que aporten, ni influencias que aseguren su continuidad, su talento no basta. Si fuera de otro país con menos presencia en el paddock tal vez otro gallo le cantaría.

Su situación es tan injusta como consecuencia de que no se le haya visto despuntar hasta las últimas carreras, cuando el agua ya le llega al cuello.



SEAT León Cupra.



Consumo medio combinado de 4,0 a 7,2 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 105 a 164 g/km. Imagen acabado León Cupra con opcionales.