

Sabor español

Jóvenes con experiencia y veteranos con ganas de vencer. La escuadra española en este Mundial, una de las más competitivas de los últimos años, sabe que sus posibilidades de victoria son reales en todas las carreras. Los aficionados miran a Dani Pedrosa como el futuro sucesor de Rossi. En 250, Lorenzo y Barberá apuntan alto. Y en 125, al menos hay tres pilotos con opciones de ser fijos en el cajón.

MOTO GP

Pedrosa demuestra que puede ser uno de los mejores en el año de su estreno.

VALENTINO ROSSI

'Il Dottore' lucha por su octavo título mundial, el sexto consecutivo en GP.

250 CC.

Jorge Lorenzo y Héctor Barberá se acostumbran a estar arriba.

125 CC.

Bautista encabeza un equipo de 11 españoles con opciones de ganar.

LOS HISTÓRICOS

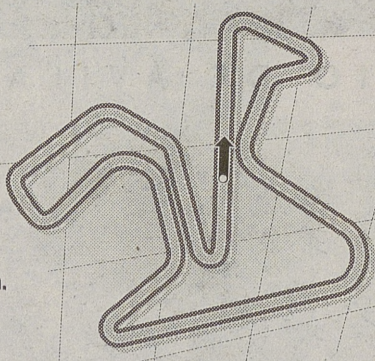
Nieto, Aspar, Pons y Crivillé siguen rodando a toda velocidad.

Los circuitos

El calendario del Mundial presenta pocas novedades este año. España se encargó de abrirlo de nuevo, en Jerez, donde se registraron dos victorias españolas. También será el país en el que concluyan las carreras, en el Gran Premio de la Comunidad Valenciana. Una vez más, Estados Unidos sólo acogerá la carrera de Moto GP.

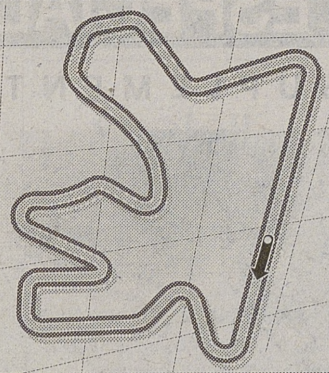
1 G.P. ESPAÑA 26 de marzo

- Circuito: Jerez
- Inaugurado: 1986
- Longitud: 4.423 m.
- Recta más larga: 600 m.
- 5 curvas izquierda
- 8 curvas derecha



2 G.P. QATAR 8 de abril

- Circuito: Losail Circuit
- Inaugurado: 2004
- Longitud: 5.380 m.
- Recta más larga: 1.068 m.
- 6 curvas izquierda
- 10 curvas derecha



EL MUNDIAL

Habituales en el cajón

La exhibición de los españoles en el circuito de Jerez demuestra que 2006 puede ser un gran año para ellos

La presencia española en el mundial de velocidad de motociclismo es, como siempre, abundante. Y, como en años anteriores, hay un grupo de pilotos con muchas posibilidades de acabar siempre entre los primeros y aspirar al título final. Pedrosa y Gibernau, que compiten con Rossi en Moto GP son los que lo tienen más difícil. No le ocurre lo mismo a Jorge Lorenzo en 250 cc. y Álvaro Bautista en 125 cc. Esta puede ser su gran temporada.

Veinte pilotos conforman este año la *armada española* en los mundiales de velocidad de motociclismo. Cinco en la cilindrada reina, cuatro en 250 cc. y 11 en 125 cc. Una masiva presencia que hace mantener esperanzas en poder ver a alguno de ellos en lo alto del podio al final de la temporada. En Moto GP formarán Dani Pedrosa, Toni Elías, Carlos Checa y Sete Gibernau. Sangre nueva de los dos primeros –segundo y quinto en el primer Gran Premio del año, respectivamente– que complementa a la veteranía de los segundos, a los que últimamente no se les ha visto por los podios y que no han tenido un inicio del año brillante. A todos ellos se ha unido este año José Luis Cardoso, quien hace su estreno en la serie estrella del motociclismo. El piloto sevillano de 31 años, con una larga experiencia en 250, llega al Mundial grande de la mano de Ducati y del manager del equipo Luis d'Antin.

Pese a que en la categoría del cuarto de litro las esperanzas de triunfos parecen estar centradas en Jorge Lorenzo y Héctor Barberá, es necesario no olvidar el trabajo que puedan desarrollar Arturo Tizón y Jordi Carchano. Este último hace su debut en 250, lo mismo que su equipo, el Stop And Go, después de dos temporadas en 125. Por estatura y peso, esta categoría parece la idónea para él.

Promesas

Otro que se estrena en 250 es Tizón, quien después de ser fichado por Honda BQR para correr en los últimos tres grandes premios de la serie la temporada pasada, se ha quedado en el equipo y este año se presenta

como piloto titular de la escudería. Durante los entrenamientos de Cataluña y Jerez su trabajo se centró en seguir con su adaptación a la cilindrada. De hecho, las metas del castellanense son bastante



Sete Gibernau.

modestas. "En la primera carrera del Mundial me conformé con estar entre los quince primeros", dijo el piloto antes de una prueba en la que terminó decimosegundo.

En 125, donde la competencia entre los corredores es gigante, son varios los españoles que se muestran con posibilidades. De la lista de 11 pilotos, cinco tienen opciones de estar delante en la mayoría de las carreras. El campeón de España 2004 en 125, Aleix Espargaró, comenzó fuerte en las

jornadas de entrenamientos, pero tuvo que abandonar en la primera carrera de la temporada.

Quien fuera compañero de Espargaró la temporada pasada en el equipo Seedorf Racing, Álvaro Bautista, quiere olvidar los malos resultados de 2005, para lo que se ha sumado al proyecto de Aspar Team. Los nuevos aires y rostros parecen haberle hecho bien al joven nacido hace 16 años en Talavera de la Reina, pues en las pruebas previas al inicio del Mundial logró ubicarse en los primeros puestos, lo cual ha servido para que Bati recupere la confianza en sí mismo y gane su primera carrera del mundial.

Evolución

De cara a su quinta temporada en el Campeonato del Mundo y a su segunda en 125, el piloto que corre con los colores del equipo Aspar Team, Héctor Faubel, muestra una evolución importante, lo que le ha permitido mejorar sus cronos y por ende sus posiciones. Esto ha motivado al valenciano a declarar que "si no estoy entre los cinco primeros o en el podio, que es mi objetivo, no será un buen resultado". En Jerez fue sexto.

Sergio Gadea es otro de los españoles que muestra buenos argumentos para competir. "He hecho la mejor pretemporada de mi carrera. He encontrado la solución al problema del pasado año, que era un tema de geometrías en la moto, y tengo muchísima confianza". Quizá por eso acabó justo detrás de Faubel en la primera carrera. Por su parte, Julián Simón, quinto en Jerez, también aparece deseoso de lograr el título de la categoría y para ello dice estar confiado y seguro de superar los resultados que logró en 2005. En su quinta temporada en el Mundial de 125, el toledano señala que esta temporada peleará a muerte "para estar en el podio" y para ello dice que arriesgará más, "sobre todo en los adelantamientos".

BAZAS



Pedrosa

Es el piloto que más ilusión genera, aunque este es su primer año en Moto GP. El pupilo de Alberto Puig evita enfundarse la casaquilla de favorito que con insistencia le han querido colocar y pide paciencia.



Gibernau

Después de la mala temporada pasada, la que "marcará un antes y un después" en su carrera, Sete parece haber recuperado, a pesar del abandono de Jerez, el nivel que le hizo ser protagonista de 2002 y 2003.



Lorenzo

Es quizá el español con más posibilidades de terminar la temporada como campeón del mundo. Después de un 2005 bastante irregular ha comenzado el mundial de 250 cc. ganando la primera carrera con autoridad.



Bautista

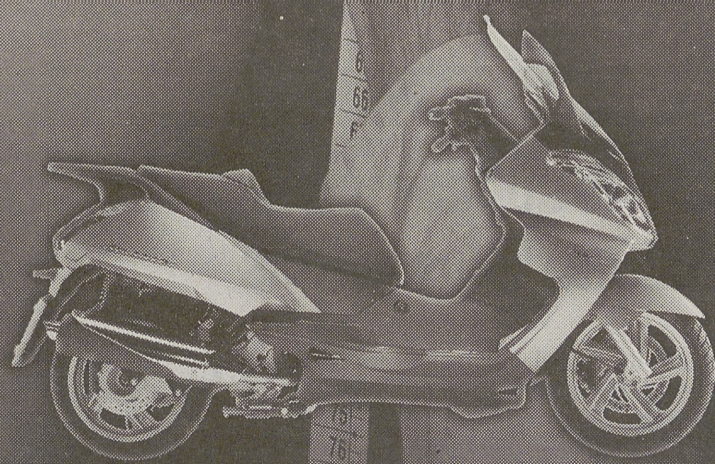
Del grupo de pilotos nacionales con capacidad para hacerlo esta temporada, Álvaro ha demostrado que está en condiciones de subirse al cajón en un gran número de carreras de 125 cc. Julián Simón, con su KTM, estará muy cerca de él.

Gama Arrecife: Ahora varias tallas menos

arrecife **aprilia**
Bike me.

www.aprilia.com

La vía pública no es un circuito. Conduce siempre con precaución y respetando las normas de circulación. Utiliza el casco.



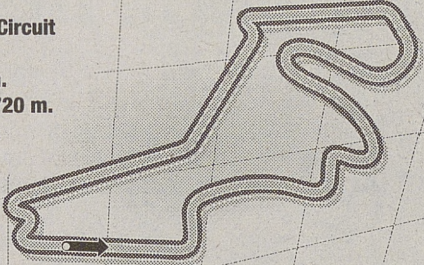
Arrecife 500 Sprint: 6.019 euros, ahora **5.490** euros

Arrecife 250: 3.937 euros, ahora **3.499** euros

Arrecife 125: 3.376 euros, ahora **3.149** euros



P.V.P. recomendado (IVA e impuestos de matriculación incluidos). Promoción válida hasta el 31/05/2006 y además tu seguro MVA por sólo 199 euros

| | | |
|--|--|--|
| <p>3 G.P. TURQUÍA 30 de abril</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Istanbul Circuit ■ Inaugurado: 2004 ■ Longitud: 5.340 m. ■ Recta más larga: 720 m. ■ 8 curvas izquierda ■ 6 curvas derecha  | <p>4 G.P. CHINA 14 de mayo</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Shanghai Circuit ■ Inaugurado: 2004 ■ Longitud: 5.281 m. ■ Recta más larga: 1.202 m. ■ 7 curvas izquierda ■ 7 curvas derecha  | <p>5 G.P. FRANCIA 21 de mayo</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Le Mans ■ Inaugurado: 1966 ■ Longitud: 4.180 m. ■ Recta más larga: 450 m. ■ 4 curvas izquierda ■ 9 curvas derecha  |
|--|--|--|

MOTO GP

Dani causa sensación

Pedrosa debuta con un segundo puesto

Con la llegada de Dani Pedrosa a Moto GP, un nuevo piloto se suma a la *armada* española. Toni Elías y los veteranos Carlos Checa y Sete Gibernau completan el grupo.

La esperanza española en Moto GP se llama Daniel Pedrosa, sobre todo después de su segunda posición en Jerez. Avalado por los tres mundiales conseguidos de forma consecutiva (uno en 125cc. y dos en 250cc.), el catalán llega a la cilindrada reina como uno de los mayores rivales de Valentino Rossi. Sin embargo, *Il Dottore* no es el único contrincante que aparece en el horizonte. Los escoltas de Rossi en el podio de 2005, el también italiano Marco Melandri y el estadounidense Nicky Hayden, compañero de Pedrosa en Repsol Honda, no dejarán que un primerizo entre a competir directamente con el ocho veces campeón. Tampoco lo hará el ganador del primer Gran Premio del año, Loris Capirossi.

A eso hay que sumar los problemas físicos que ha manifes-

tado el joven piloto durante las duras jornadas de entrenamientos producto de las exigencias propias de la serie y de su nueva moto Honda de 240 CV. "Necesito descansar un poco entre salida y salida y no hago tandas muy largas porque me fatigo rápido", ha reconocido. "Me he cansado mucho", dijo al bajarse de la moto en Jerez. Con la misma sinceridad ha rechazado que sus rivales lo consideren un serio aspirante al título. Pedrosa asegura que se ha exagerado sobre sus opciones reales de ganar este año, porque aún tiene "mucho que aprender".

Elías se consolida

Quien parece sudar confianza es Toni Elías. El también catalán ha hecho una positiva evaluación de las jornadas de entrenamiento con vistas a su segunda tem-



Dani Pedrosa llega a Moto GP después de haber conseguido tres mundiales en 125 cc. y 250 cc.

CARNÉ

Nombre: Daniel Pedrosa.
Nacimiento: 29/9/1985.
Lugar: Sabadell (Barcelona).
Equipo: Repsol Honda Team.
Debut: 2001 (Japón).
Victorias: 23.
Primer triunfo: 2002 (Holanda)
Mejor posición: Un campeonato mundial de 125 cc. (2003) y dos de 250 cc. (2004 y 2005).

rada en Moto GP. En su estreno tuvo sensaciones contradictorias: acabó en la cuarta plaza pero tiró al asfalto a Rossi. Después de correr 2005 con Yamaha, el mejor debutante del año ha regresado a Honda, un equipo que cuenta con la experiencia de Gresini en la dirección y con un compañero de primera fila, Marco Melandri, al que le une una excelente relación.

A la joven hornada de motociclistas españoles en la máxima ca-

tegoría, se une también la experiencia de dos pilotos de la talla de Carlos Checa y Sete Gibernau. Ambos han mostrado una rápida adaptación a sus máquinas y a sus nuevos equipos, aunque en su primera comparecencia en el mundial no lograron un buen resultado, como también le ocurrió al cuarto español en la categoría, José Luis Cardoso, que en su estreno en Moto GP sólo pudo dar 14 vueltas al circuito de Jerez.

Sete Gibernau

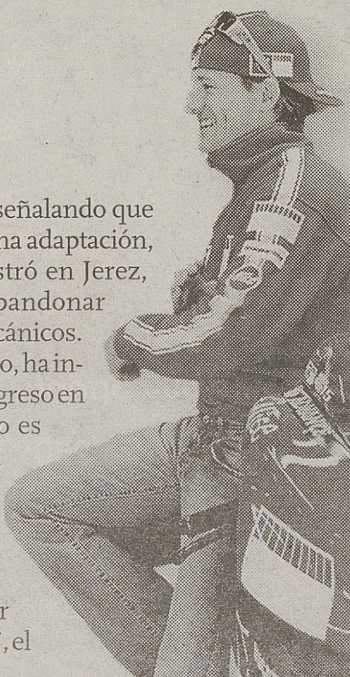
De doble subcampeón a víctima de las caídas

La presente temporada aparece para Sete Gibernau como la mejor posibilidad de reivindicarse después de un ejercicio, el de 2005, plagado de caídas y problemas mecánicos que imposibilitaron al barcelonés repetir las actuaciones de los mundiales 2003 y 2004, donde logró dos subcampeonatos consecutivos.

Esos mismos problemas hicieron emigrar a Sete Gibernau de equipo, cambiando a Movistar Honda por Ducati, hecho que ha provocado la cautela del piloto a la hora de hablar de sus proyeccio-

nes para este año, señalando que el cambio exigirá una adaptación, como ya se demostró en Jerez, donde tuvo que abandonar por problemas mecánicos.

Al mismo tiempo, ha insistido en que su ingreso en la marca Ducati no es para convertirse en la sombra de su compañero de equipo, el italiano Loris Capirossi, sino para intentar "cumplir mi sueño", el de ser campeón.



Carlos Checa

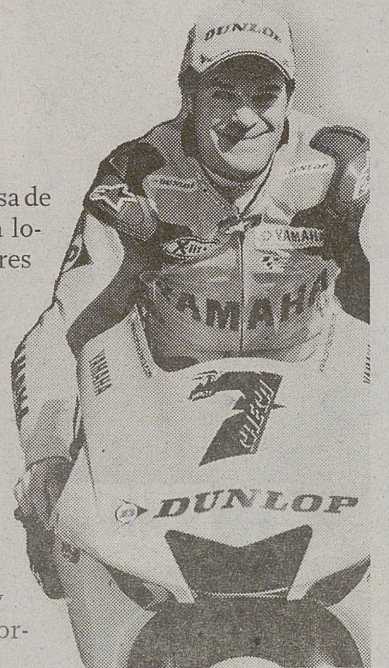
Última oportunidad para el más veterano

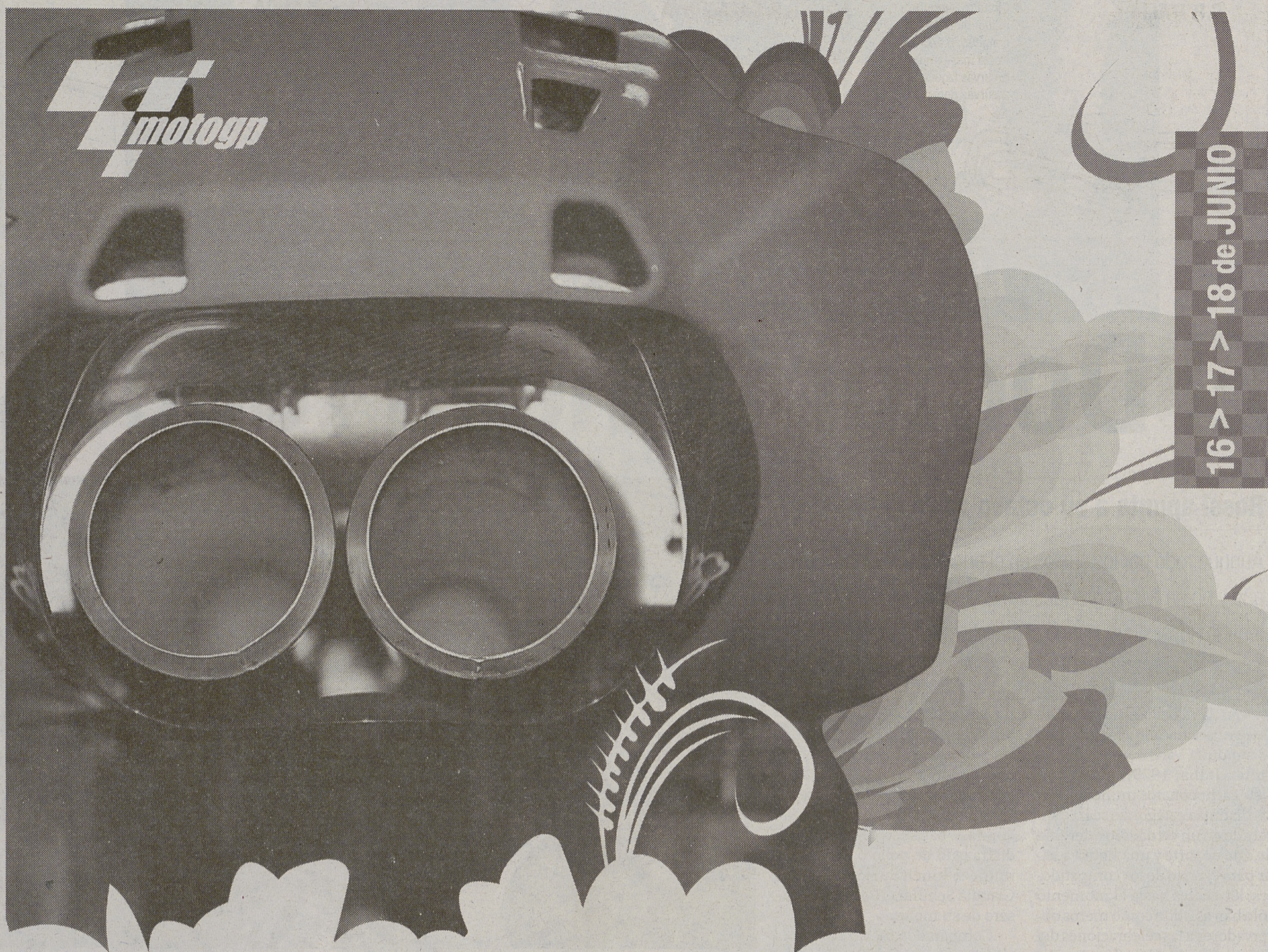
Con 33 años a la espalda y 15 luchando por el Mundial, a Carlos Checa no le queda mucho tiempo para terminar las carreras en los primeros puestos. En Jerez, de hecho, quedó en la decimotercera posición, un puesto por delante del accidentado Rossi.

Esta temporada estuvo a punto de retirarse, después de que el equipo de Sito Pons, con el que tenía un acuerdo, tuviera que dejar el Mundial de Moto GP. Sin embargo, con una Yamaha por la que pocos apostaban y unos neumáticos poco fiables, Checa

ha dado la sorpresa de la pretemporada logrando los mejores tiempos.

Pese a la velocidad mostrada en las pruebas, Checa mantiene los pies en la tierra. Sabe que debe asimilar muchas cosas nuevas en poco tiempo y cuya rápida absorción es vital.





16 > 17 > 18 de JUNIO



Circuit de Catalunya

ACERCA TE AL CIRCUIT

GRAN PREMI **CINZANO** DE CATALUNYA

Puntuable para el Campeonato del Mundo de MotoGP

PUNTOS DE VENTA:



Ticket Hotline: 93 571 97 71
www.circuitcat.com



Tel. 902 33 22 11
www.servicaixa.es



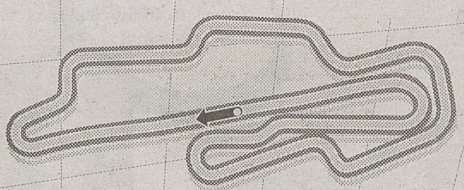
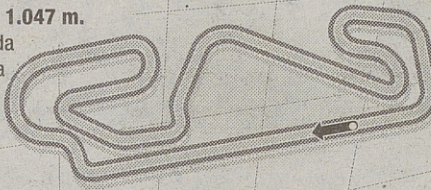
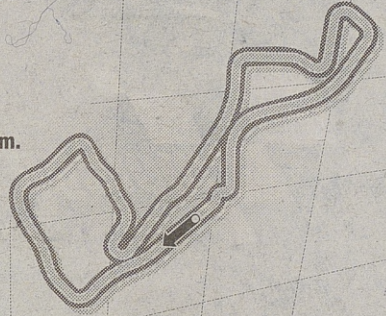
Tel. 902 400 222
www.entradas.elcorteingles.es



Venta de entradas en todas las oficinas del RACC



Venta de entradas en todas las oficinas Halcon Viajes

| | | |
|---|---|--|
| <p>2 G.P. ITALIA 4 de junio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Mugello ■ Inaugurado: 1974 ■ Longitud: 5.245 m. ■ Recta más larga: 1.141 m. ■ 6 curvas izquierda ■ 9 curvas derecha  | <p>7 G.P. CATALUNYA 18 de junio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Circuit de Catalunya ■ Inaugurado: 1991 ■ Longitud: 4.727 m. ■ Recta más larga: 1.047 m. ■ 5 curvas izquierda ■ 8 curvas derecha  | <p>8 G.P. HOLANDA 24 de junio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Assen ■ Inaugurado: 1949 ■ Longitud: 6.027 m. ■ Recta más larga: 970 m. ■ 9 curvas izquierda ■ 14 curvas derecha  |
|---|---|--|

MOTO GP

El Doctor tiene la receta

Rossi apunta a su octavo cetro mundial

Aunque rodó por los suelos en el primer Gran Premio del año y no ha hecho grandes tiempos con su Yamaha, Valentino Rossi sigue siendo el gran favorito en Moto GP.

El mejor exponente del gusto por la velocidad que siempre se ha achacado a los italianos es sin duda Valentino Rossi (Tavullia, Italia, 1979), quien con siete campeonatos mundiales en las distintas categorías se ha convertido en un verdadero referente de este deporte y una figura a batir para el resto de los competidores, los cuales hasta el momento sólo han asistido como meros observadores a las celebraciones del *Doctor Rossi*. Con 26 años, el campeón mundial de Moto GP es un mito viviente dentro del deporte de las dos ruedas, el quinto piloto en la clasificación histórica de esta disciplina y con claras posibilidades de seguir escalando posiciones, siempre que no opte por probar otras disciplinas como los rallyes o la F1.

Tildado muchas veces de excéntrico, por sus llamativas celebraciones al conquistar una carrera o al recibir el máximo trofeo en el podio, Rossi se ha defendido en contadas ocasiones señalando

que su intención fue cambiar un mundo que era serio y rígido, haciendo participe a los espectadores y fans de la alegría y la emoción de ganar una carrera. Así se explican los disfraces de preso, Robin Hood, Superman, Madonna..., pasearse con un amigo disfrazado de pollo o llevar una muñeca hinchable que imita a Claudia Schiffer en el asiento trasero de su moto.

Comparado muchas veces con el australiano Mick Doohan por su actitud respecto a la vida y a las carreras, prefiere buscar su imagen ideal en Kevin Schwantz. Y es que para ser sinceros, el italiano no muestra la desesperación y la urgencia por ir lo más rápido posible de Doohan. Por el contrario, muestra una actitud más natural, más fluida, más tranquila... en otras palabras, parece divertirse sobre la moto.

Pese a los rumores de una competitividad al más alto nivel, que ha hecho que algún piloto ruede por los suelos, el también



Rossi vuelve a ser el máximo favorito para ganar el Mundial de Moto GP. Sería el sexto en esta categoría.

CARNÉ

Nombre: Valentino Rossi.
Nacimiento: 16/2/1979.
Lugar: Urbino (Italia).
Equipo: Camel Yamaha Team.
Debut: 1996 (Malasia).
Victorias: 79.
Primer triunfo: 1996 (R. Checa).
Mejor posición: Un de 125 cc. (1997), otro de 250 cc. (99) y cinco de 500 cc. (01, 02, 03, 04 y 05).

llamado *Duende de Tavullia* no acaba de encajar en la calificación de "agresivo", pues nunca ha rechazado decir algo bueno de un rival. De hecho, la entrada del Dani Pedrosa a Moto GP sólo ha provocado palabras de elogio por parte de Rossi, quien espera que el español sea un protagonista del Mundial 2006 y que junto a él desarrollen buenos duelos. Otra historia muy distinta es la disputa que mantiene con su compatriota

Max Biaggi, con el cual ni siquiera se dirige la palabra.

Excentricidades, amores y odios aparte, es seguro que la Yamaha número 46, nombre que lleva en homenaje a Graziano, su padre y también piloto, volverá a estar en cabeza una vez solventados los problemas de tracción que se vieron en Jerez. Y quizás, tras otro triunfo en el Mundial, *Il Dottore* se pruebe en un nuevo reto: el Campeonato de Fórmula 1.

LA TRAYECTORIA DE UN GENIO

1996

Tras cuatro años compitiendo en grandes premios, Malasia marca su debut en el Mundial de 125cc. Poco después, obtiene su primera victoria en Checoslovaquia. Con la marca Aprilia acaba el 9º en el Mundial.

1997

El Doctor inicia su reinado en las distintas categorías al lograr el campeonato en 125 cc. Tiene 18 años.

1998

Aprilia y Rossi se disponen a afrontar nuevos retos. Su cambio a 250 cc. comienza bien y conquista el segundo puesto del Mundial.



1999

El italiano logra su segundo campeonato y el primero en 250 cc. Sin embargo, El duende de Tavullia, otro de sus sobrenombres, da por terminada su relación con Aprilia y decide seguir subiendo de nivel.

2000

Ficha por Honda para integrarse al equipo que competirá en 500 cc. Su primer año en esta serie concluye con un segundo puesto. Es el preludio de lo que vendría.

2001

A diferencia de otros pilotos, se presenta voluntario para competir en las 8 Horas de Suzuka. El primer lugar que obtiene en Japón le inyecta la dosis de confianza necesaria para afrontar el Mundial de 500 cc. de ese año, donde volverá a ganar.

2002

El fenómeno Rossi ya está completo. En su debut en Moto GP

—cambio de nombre de 500 cc junto con algunas nuevas normas—, el Doctor logra el primer puesto del Mundial de Velocidad, acallando de paso muchas voces que decían que no daría la talla en la categoría estrella del motociclismo.



2003

Es su último año defendiendo los colores de Honda su despedida no puede ser mejor: quinto campeonato mundial.

2004

Corriendo ahora con la insignia de Yamaha, Rossi parece no notar el cambio de equipo ni de moto. Se adapta rápidamente a su nueva máquina y sigue su racha triunfal adjudicándose otra vez el Mundial en Moto GP.

2005

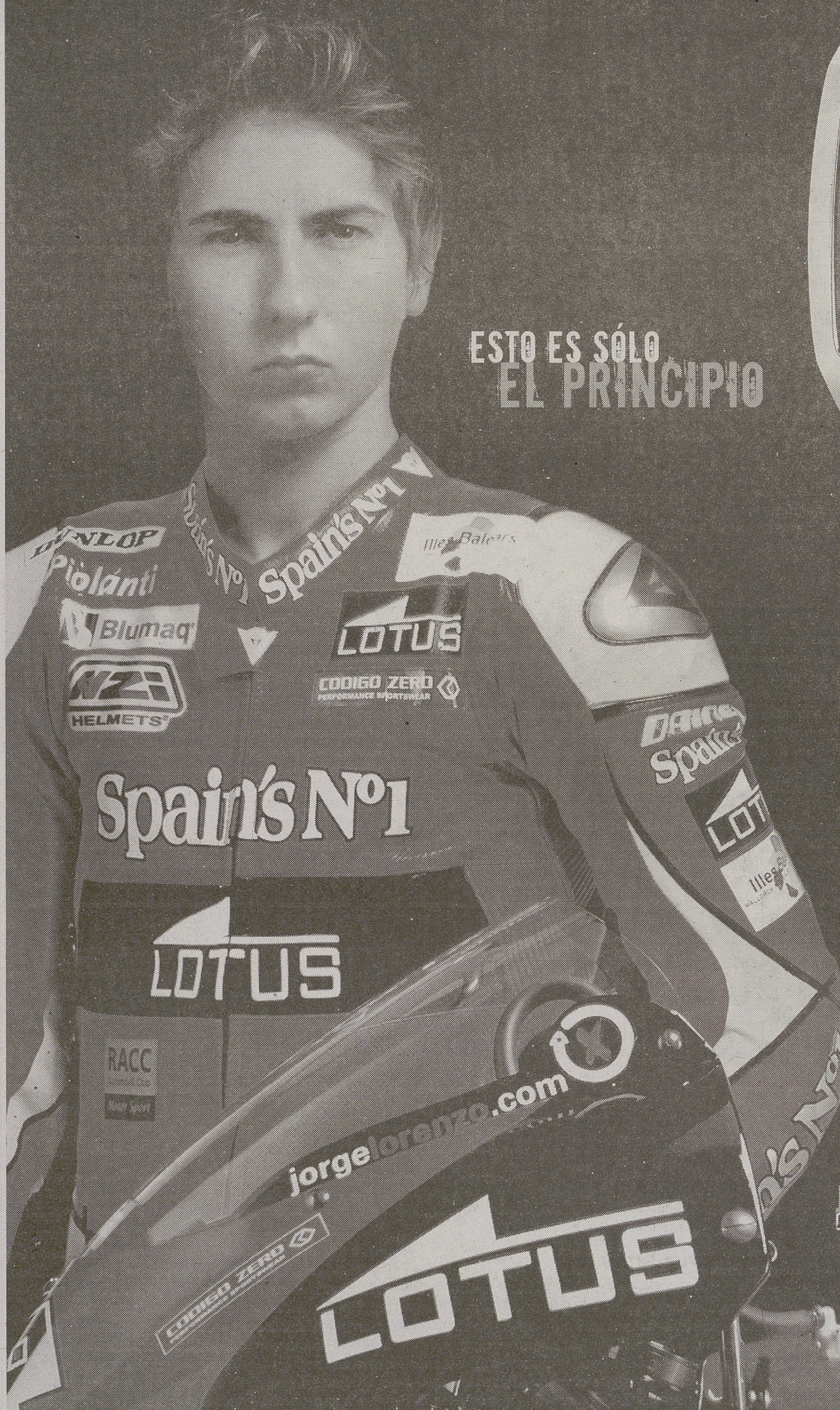
La Rossimania alcanza la cima y supera todas las fronteras. Con una clara ventaja sobre sus rivales, Rossi conquista su séptima corona mundial.

LOTUS

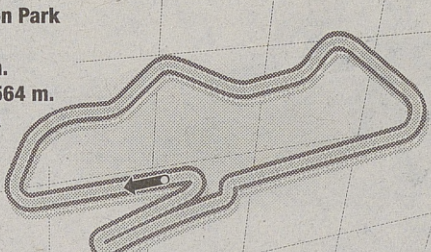
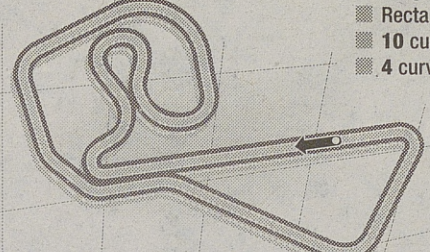

PATROCINADOR DEL EQUIPO SPAIN'S Nº1 APRILIA



ESTO ES SÓLO
EL PRINCIPIO



JORGE LORENZO
GANADOR DEL GRAN PREMIO
DE ESPAÑA 250 CC.

| | | |
|--|--|---|
| <p>9 G.P. GRAN BRETAÑA 2 de julio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Donington Park ■ Inaugurado: 1931 ■ Longitud: 4.023 m. ■ Recta más larga: 564 m. ■ 4 curvas izquierda ■ 7 curvas derecha  | <p>10 G.P. ALEMANIA 16 de julio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Sachsenring ■ Inaugurado: 1998 ■ Longitud: 3.671 m. ■ Recta más larga: 1780 m. ■ 10 curvas izquierda ■ 4 curvas derecha  | <p>11 G.P. ESTADOS UNIDOS 23 de julio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Laguna Seca ■ Inaugurado: 1996 ■ Longitud: 3.610 m. ■ Recta más larga: 966 m. ■ 7 curvas izquierda ■ 4 curvas derecha  |
|--|--|---|

250 CC

Lorenzo pide paso

El mallorquín gana la primera carrera y se convierte en el favorito en el cuarto de litro

Con estilos diferentes, pero unidos en un mismo equipo, Jorge Lorenzo y Héctor Barberá son considerados los sucesores naturales de Dani Pedrosa en la categoría 250 cc. y, por tanto, firmes aspirantes a ganar el campeonato. Su estreno no ha podido ser mejor. En Jerez, Lorenzo fue primero y Barberá, quinto. Los dos jóvenes apuntan muy alto.

Reconocido entre sus rivales por su carácter y agresividad en la pista, Jorge Lorenzo parece ser el más serio candidato a conquistar el campeonato en la cilindrada del cuarto de litro. Eclipsado por el llamado niño mimado del motociclismo español, Dani Pedrosa, Lorenzo firmó una destacada participación en la edición 2005 del mundial de la categoría, al lograr el quinto lugar en la general. Su victoria en Jerez demuestra que todavía puede crecer como piloto.

Fue con Pedrosa con quien el mallorquín tuvo sus principales duelos el año pasado, confrontaciones que por momentos parecieron trascender los circuitos. Y es que el estilo arriesgado de Lorenzo muchas veces chocó con la frialdad del actual campeón. Como anécdotas se cuentan los adelantamientos "por fuera" que intentaban quemar a Pedrosa o romperle el tubo de escape.

Pese a este historial, Lorenzo posee unas cualidades innatas para la competición. Con 16 años logró su primera victoria en 125 cc, tras ganar el Gran Premio de Brasil de 2003. Esto, junto a su provechoso primer año en la categoría del cuarto de litro, hacen que se muestre optimista ante el Mundial, optimismo que se acrecienta con las buenas jornadas de entrenamientos realizadas hasta ahora. "La pretemporada ha ido perfecta, me siento muy cómodo sobre la moto y creo que estoy en condiciones de salir a ganar la primera carrera de la temporada", ha comentado el joven nacido en Palma de Mallorca. "Se pueden hacer más carreras como esta", añadió tras su victoria en Jerez.

Respecto a la moto que utilizará este año, Lorenzo no tiene dudas: "Es mucho más veloz que la Honda y me siento muy a gusto sobre ella. Las cosas me salen muy fácil y eso me permite que los tiempos lleguen pronto, lo que me hace ser opti-



Jorge Lorenzo.

mista". Esta afirmación del mallorquín ha podido ser confirmada en los entrenamientos de Barcelona y el propio Gran Premio de Jerez, donde Lorenzo ha marcado buenos tiempos y se ha impuesto a sus principales rivales e incluso a su compañero de equipo en Aprilia, Héctor Barberá, quien también aparece con opciones de estar en un alto nivel.

Discreto Barberá

A diferencia de Lorenzo, el valenciano no ha acaparado tantas portadas, quizás por su estilo menos llamativo en la conducción. Sin embargo, es igual de precoz que el mallorquín, pues a los 17 años consiguió su primera victoria en Donington Park, 2003.

CARNÉ

Nombre: Jorge Lorenzo.
Nacimiento: 4/5/1987.
Lugar: Palma de Mallorca.
Equipo: Fortuna Aprilia.
Debut: 2002 (España).
Victorias: 4.
Primer triunfo: 2003 (Brasil).
Mejor posición: Cuarto puesto en el campeonato de 125 cc. (2004) y quinto en 250 cc. (2005).

RIVALES



De Angelis vive de la regularidad

Sin haber logrado situarse en los puestos de honor en sus dos participaciones anteriores en el Mundial de 250 cc, el sanmarinese Alex de Angelis se ha mostrado como uno de los pilotos más regulares este año: buenos entrenamientos y segundo puesto en el primer Gran Premio.



La experiencia, arma de Locatelli

Con 32 años, Roberto Locatelli cuenta con una sólida experiencia. Después de un 2005 para el olvido —terminó decimotercero—, el italiano de Aprilia parece querer repetir este año sus mejores actuaciones en 125, categoría en que ganó el mundial de 2000. En Jerez fue sólo el séptimo.



Dovizioso busca la confirmación

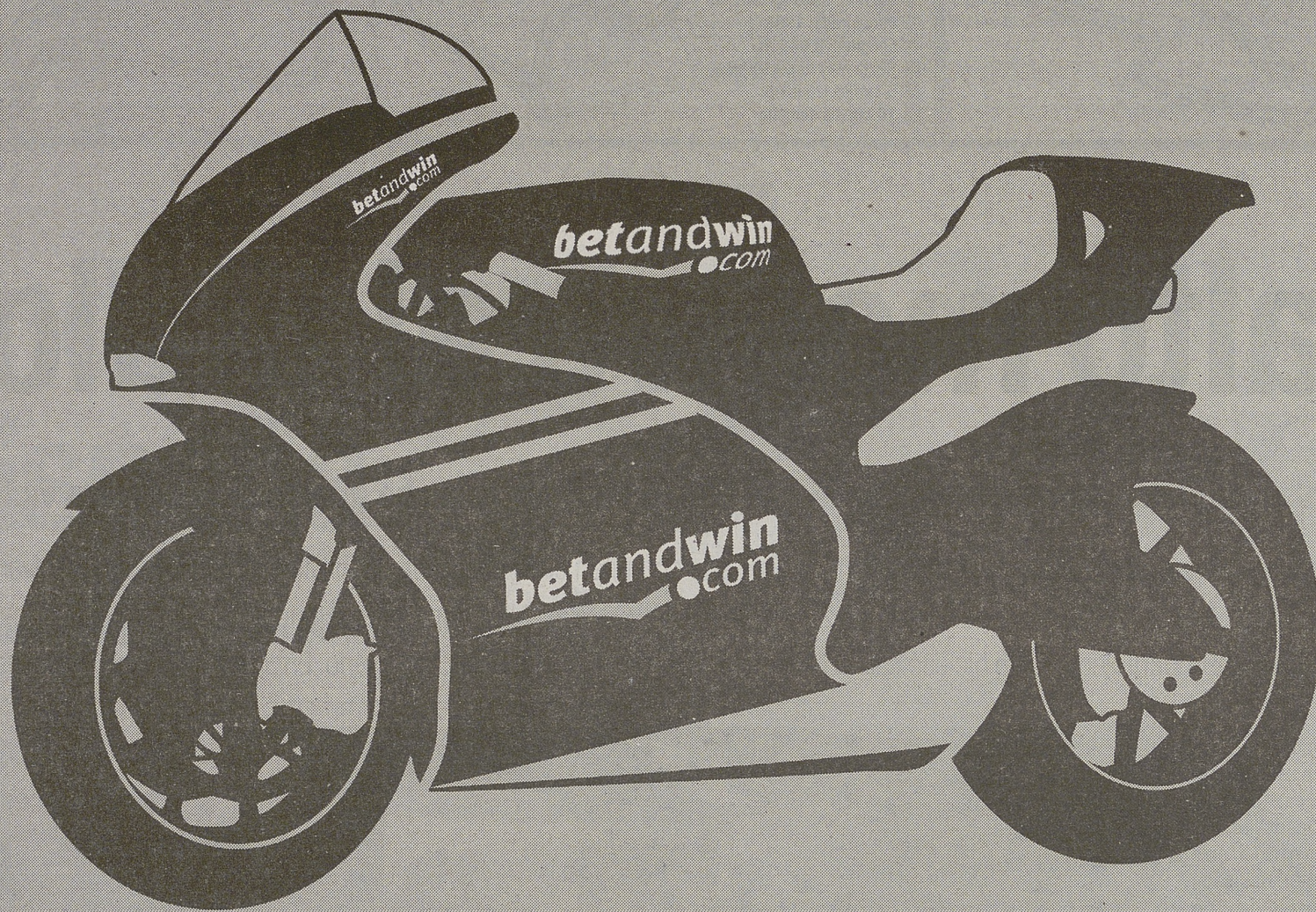
El ganador de los últimos Grandes Premios de 2005, el italiano Andrea Dovizioso, se presenta como un rival duro que desea aprovechar la ausencia de Pedrosa para confirmar su categoría. La temporada no ha empezado mal, ya que en España fue tercero.

Ese año concluyó la temporada con el tercer lugar del Mundial de 125cc, posición que mejoró en 2004 al conquistar el segundo puesto en la misma categoría.

Este rendimiento fue, sin duda, su pasaporte para pasar a los 250, obteniendo el noveno puesto en la clasificación general de 2005. Los cronos de las jornadas de entrenamientos para el Mundial del cuarto de litro de este año hacen creer que Barberá podría dar la sorpresa. Por ahora, es quinto en el mundial. El mismo ha declarado que las prestaciones logradas en las últimas semanas le dan "un margen de tranquilidad". La pretemporada realizada por ambos pilotos parece confirmar las esperanzas depositadas por el equipo Fortuna Aprilia en la presentación de su moto RSW 250. Todo un espectáculo en Palma de Mallorca que tuvo como invitado especial al delantero del Barcelona, Samuel Eto'o.

Los otros españoles en la categoría son Arturo Tizón, Álvaro Molina, Jordi Carchano y Alex Debon. Ninguno de ellos estará rodando con los mejores, pero sí con la esperanza de puntuar. En Jerez lo hicieron dos de ellos. Tizón acabó decimosegundo y Molina, decimocuarto.

Lorenzo, Barberá y en menor medida los demás tendrán que vérselas con la escuadra italiana de la categoría, todo un elenco de pilotos experimentados con Andrea Locatelli y Roberto Dovizioso a la cabeza. Esos son los primeros enemigos a batir. Después, en el caso de que los dos candidatos españoles lleguen con opciones a final de temporada, habrán de trabajar como un equipo si quieren ganar.



SE BUSCA PILOTO

Corre el Campeonato del Mundo de MotoGP con **betandwin.com**, y vívelo desde tu casa como nunca lo has hecho. Porque cada carrera, cada adelantamiento, cada curva, es una oportunidad para ganar. Experimenta la velocidad, apura tu instinto y prepárate para sentir toda la emoción del mayor acontecimiento deportivo sobre dos ruedas del mundo.

Ya lo sabes: el Campeonato del Mundo de MotoGP se corre en **betandwin.com**

**GRAN PREMIO
BETANDWIN.COM
»»» DE ESPAÑA**

**BETANDWIN.COM »»»
MOTORRAD GRAND PRIX
««« DEUTSCHLAND »»»**

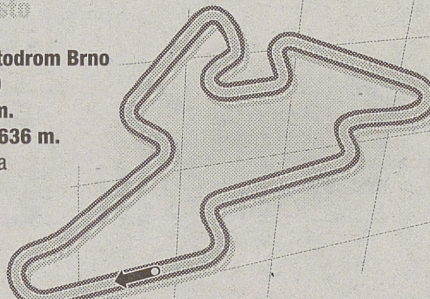
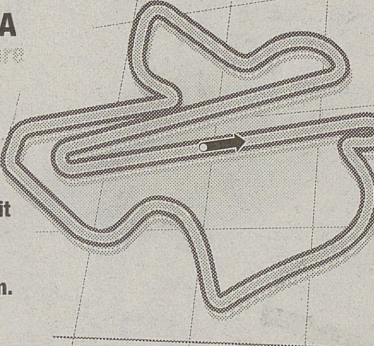
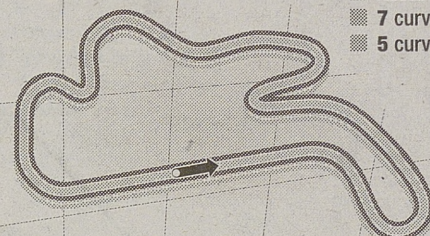
**BETANDWIN.COM
GRANDE PREMIO
DE PORTUGAL »»»**

BETANDWIN.COM
PATROCINADOR PRINCIPAL



**betandwin
com**

APUESTAS DEPORTIVAS EN INTERNET

| | | |
|---|--|--|
| <p>12 G.P. REPÚBLICA CHECA 20 de agosto</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Automotodrom Brno ■ Inaugurado: 1930 ■ Longitud: 5.403 m. ■ Recta más larga: 636 m. ■ 6 curvas izquierda ■ 8 curvas derecha  | <p>13 G.P. MALAISIA 10 de septiembre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Sepang Circuit ■ Inaugurado: 1998 ■ Longitud: 5.548 m. ■ Recta más larga: 920 m. ■ 5 curvas izquierda ■ 10 curvas derecha  | <p>14 G.P. AUSTRALIA 17 de septiembre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Phillip Island ■ Inaugurado: 1956 ■ Longitud: 4.448 m. ■ Recta más larga: 900 m. ■ 7 curvas izquierda ■ 5 curvas derecha  |
|---|--|--|

125 CC

Asalto masivo al título

Once españoles compiten en un mundial en el que Álvaro Bautista ya se ha apuntado la primera victoria del año

Los españoles son los principales aspirantes al título de 125. Este año compiten en la categoría Joan Olivé, Ángel Rodríguez, Álvaro Bautista, Mateo Túnez, Pablo Nieto, Sergio Gadea, Manuel Hernández, Héctor Faubel (Aprilia), Aleix Espargaró (Honda), Nicolás Terol (Derbi) y Julián Simón (KTM). Desde que en 2003 Dani Pedrosa se hiciese con el Mundial, ningún español ha vuelto a ganarlo. En Jerez hubo seis entre los diez primeros.

La categoría del octavo de litro ha resultado ser una verdadera escuela de campeones para los españoles. Desde los seis campeonatos del mundo que consiguiera Ángel Nieto hasta los más recientes de Dani Pedrosa o anteriormente Emilio Alzamora, los 125 centímetros cúbicos han sido la fragua donde las leyendas del motociclismo se han forjado y se siguen formando. Es además un campeonato enormemente reñido donde las jóvenes promesas compiten todos contra todos, obviando en muchas ocasiones las órdenes de equipo.

Este año, el Aspar Team, dirigido por Jorge Martínez Aspar, disputa el Mundial de motociclismo con cinco pilotos en la categoría. Cuatro de ellos son los españoles Sergio Gadea, Héctor Faubel, Álvaro Bautista y Mateo Túnez. Es uno de los equipos con mayores posibilidades de victoria, siempre que Aspar logre evitar las guerras internas.

De momento, Faubel ya ha declarado que "en la pista no hay amigos"; Gadea asegura que en el asfalto sus compañeros de equipo "son rivales como los demás"; y Bautista, que ha llegado este año al equipo, afirma que en el Mundial "irá a tope". Este piloto es una de las grandes bazas españolas. El año pasado corrió en el equipo del futbolista Clarence Seedorf, pero no tuvo suerte. "Conseguir mi primera victoria en España después de la mala suerte que tuve el año pasado... ¡me siento como en una nube!", dijo después de su triunfo en el primer Gran Premio del año.

No tendrá fácil hacerse con la victoria. La competencia es alta, empezado por su propio equipo. Uno de sus compañeros, el valenciano Faubel, terminó noveno el año pasado tras subir al podio tres veces y Gadea, también del Aspar Team, acabó la temporada logrando la pole en el último pre-



Todos los pilotos españoles que compiten en el campeonato de 125 centímetros cúbicos.

mio y ha comenzado esta situación en los primeros puestos de los entrenamientos. Ambos pilotos van a estar en el punto de mira de los aficionados. En Jerez fue-

ron sexto y séptimo, respectivamente. Una de las incógnitas de la temporada es Pablo Nieto (Multimedia Racing). El hijo del mítico 12+1 afronta su última

temporada en esta categoría debido al límite de edad -cumplirá 26 años en junio- y podría ser una de las sorpresas, aunque hasta ahora su papel en la cate-

goría no ha sido brillante (fue décimo en Jerez). Más posibilidades tiene Julián Simón (Red Bull KTM), quinto en el primer Gran Premio de la temporada. Este piloto ha sido el segundo más rápido de la primera jornada de entrenamientos de la Asociación Internacional de Equipos (IRTA), disputada también en Jerez. El año pasado fue uno de los más regulares y el primer español (séptimo) en la clasificación del Mundial.

Otros pilotos que pueden dar alguna sorpresa son Ángel Rodríguez (Totti Top Sport) y Aleix Espargaró, que han realizado una buena pretemporada. Ninguno de ellos, sin embargo, pudo acabar la primera carrera del año.

THOMAS LÜTHI

Un campeón en sus horas más bajas

No ha comenzado bien el año para el campeón de 2005, el suizo de 19 años Thomas Lüthi. Se fracturó la clavícula en el Circuito de Cataluña y casi no ha podido entrenar. En Jerez sufrió una caída cuando intentaba acercarse a los primeros puestos. Mala suerte al

inicio de un año en que los aficionados confían en que demuestre que los cinco puntos de diferencia que le dieron el triunfo en 2005 fueron fruto de su regularidad -puntuó en todas las carreras menos en una- y no de la pelea entre Kallio y Talmacsi.



| | | |
|--|--|--|
| <p>15 G.P. JAPÓN 24 de septiembre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Motegi ■ Inaugurado: 1987 ■ Longitud: 4.801 m. ■ Recta más larga: 762 m. ■ 6 curvas izquierda ■ 8 curvas derecha  | <p>16 G.P. PORTUGAL 15 de octubre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Estoril ■ Inaugurado: 1972 ■ Longitud: 4.182 m. ■ Recta más larga: 986 m. ■ 4 curvas izquierda ■ 9 curvas derecha  | <p>17 G.P. VALENCIA 29 de octubre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Circuito: Comunitat Valenciana ■ Inaugurado: 1999 ■ Longitud: 4.005 m. ■ Recta más larga: 876 m. ■ 9 curvas izquierda ■ 5 curvas derecha  |
|--|--|--|

LOS HISTÓRICOS

Grandes de España

Los pilotos más laureados siguen en activo

Como directores de equipo, asesores o comentaristas, los mitos del motociclismo español como Nieto, Aspar, Crivillé y Pons siguen presentes en la competición.

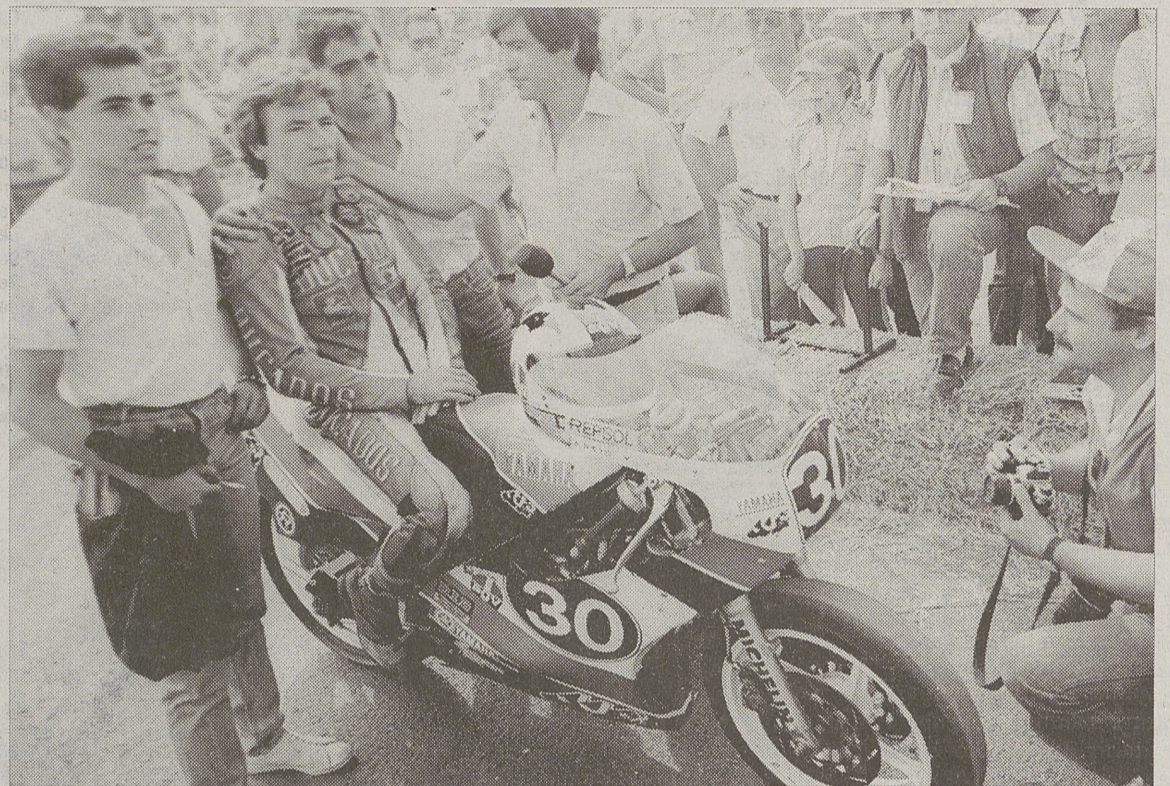
Ángel Nieto, trece veces campeón del mundo o doce más una, como le gusta decir, lleva en el mundo del motociclismo 44 años, en los que ha recorrido todo el escalafón desde que a los 13 años empezó a competir. Este zamorano de nacimiento (1947) pero vallecano de adopción —se trasladó al barrio madrileño de Vallecas cuando tenía un año— entró como mecánico en el departamento de pruebas de Derbi con 16 años, donde le dejaron pilotar una moto de 50cc. Poco después, en 1968, ganó sus dos primeros grandes premios y dio inicio a su brillante trayectoria.

Cuando se retiró en 1986 había obtenido seis Campeonatos del Mundo en 50 cc, siete en 125 cc, y 23 Campeonatos de España en diferentes cilindradas. En esos casi veinte años, ganó 90 grandes premios. Tras su retirada del motociclismo activo, formó la escudería Team Ducados Ángel Nieto a principios de 1987, de la que formaron parte Carlos Cardús, Alberto Puig y Julian Miralles. El equipo fue disuelto en octubre de 1988, tras una desastrosa trayectoria en 250 cc. Desde entonces, compaginó su dedicación al mundo del motor con la de comentarista deportivo, una actividad que mantiene hasta hoy. Diez años después, en 1998, pasó a ser director técnico del Vía Digital Team. En 1999, uno de sus pilotos, el también español Emilio Alzamora, ganó el Campeonato del Mundo de 125 cc.

Nieto continuó como director de equipo hasta 2004 en el Team Honda Nieto, con Alzamora y su hijo Ángel. En la actualidad, es comentarista de Televisión Española, colaborador de la revista *Motociclismo* y asesor de su hijo Pablo, que compete en 125 cc.

Sito Pons. La trayectoria de este piloto (Barcelona, 1959), doble campeón de 250 cc. en 1988 y 1989, coincide con la de Nieto en su paso por la dirección de equipos y también por el reconocimiento social obtenido. Entre los muchos premios recibidos se encuentra el Príncipe de Asturias (1990). Este año las cosas no le han ido bien. En enero, y tras 25 temporadas compitiendo en el Mundial, la formación Honda Pons, anunció que en 2006 no participaría en Moto GP. El equipo no llegó a un acuerdo de renovación con su patrocinador principal (Camel) y en consecuencia no contaba con el apoyo financiero necesario para competir. Esto supuso, además, que Carlos Checa se quedara sin escuadra a dos meses de comenzar la competición. Pons ha declarado, no obstante, que "el equipo tiene la firme intención de regresar en el 2007 a la competición activa y ha puesto en marcha el trabajo necesario para llevar a cabo este proyecto". Entre tanto, continúa en su cargo de presidente de IRTA (International Road Racing Teams Association), plenamente implicado en la evolución del Campeonato del Mundo de Moto GP y en la renovación de los acuerdos entre IRTA y los organizadores del campeonato, Dorna Sports.

Aspar. De momento, a Jorge Martínez Salvadores (Alzira, Valencia, 1962) no le fallan los apoyos para que su equipo, el Aspar Team, siga siendo uno de los máximos candidatos a conseguir el título en 125 cc. El segundo piloto español con más mundiales —tres en 80cc. y uno en 125—, fue el que en los ochenta mantuvo viva



El campeón Ángel Nieto lleva más de cuarenta años vinculado al motociclismo.



Alex Crivillé.

la escuela de campeones que años atrás había iniciado Nieto. Después de una increíble carrera, que le llevó de competir a los 16 años con una moto alquilada a conquistar 37 grandes premios y 62 victorias en los campeonatos de España, se retiró en 1997 del Mundial con 35 años y 196 grandes premios disputados. Hoy sigue ligado al mundo de las motos como director de equipo, tanto en 125 como en 250. Además, es uno de los responsables del circuito de la Comunidad Valenciana.

Alex Crivillé. De los grandes campeones españoles, Alex Crivillé (Seva, Barcelona, 1070) es el único que todavía sigue compitiendo, aunque ahora lo haga sobre cuatro ruedas. Alex Crivillé no sorprendió a casi nadie cuando en 2002 anunciaba su retirada. Problemas de salud y una moto que no terminaba de funcionar fueron el detonante para irse de una cilindrada (500 cc) donde ya había hecho su aparición el italiano Rossi.

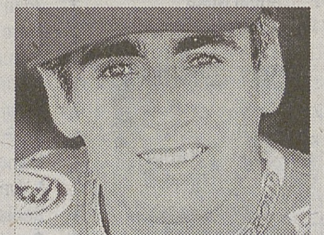
Pero sí lo hizo en 2005, cuando debutó en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, prueba en la que todavía sigue compitiendo con su Seat Córdoba WRC y atrayendo a multitud de aficionados, que recuerdan su campeonato del mundo de 500 cc. en 1999 y también el primero que obtuvo en 1989 en 125 cc. Crivillé disputó 178 grandes premios en todas las categorías. Ahora también es asesor de Toni Elías.

MITOS



Quince títulos

Giacomo Agostini (Lovere, Italia, 1942) es el piloto que ha ganado más títulos mundiales. De 1966 a 1972 conquistó todos los campeonatos de las categorías donde compitió (350 y 500 cc.), siempre con el mismo casco, un talismán del que nunca se ha separado.



Campeón voraz

El australiano Mick Doohan (Brisbane, 1965) era, antes de la irrupción de Rossi, el último mito de las motos. Fue cinco veces campeón de 500 cc. (1994-98) pero no hizo demasiados amigos por su ansia de victorias y sus críticas a los rivales.

