

en menos de un segundo, fue Fonsi Nieto con la Moriwaki, que se sobrepuso a un arranque flojo de entrenamientos y dio una buena señal en su segunda experiencia con la Moto2. Aunque fuera de las pocas conclusiones que del aspecto deportivo se pudieron sacar, además de la igualdad reinante a falta de que muchos se pongan las pilas en este mes de marzo, lo más interesante fue la puesta en escena del nuevo motor. Mucho se ha escrito y hablado sobre el trabajo de HRC a este respecto, y lo mostrado en Cheste ha terminado cumpliendo con las expectativas. Se esperaba que el rendimiento del propulsor no fuese muy diferente de lo que algunos

habían estado usando, motores de SSP preparados, y así fue. En general, la mayoría coincidió en que le faltaba algo de bajos, pero que tiene un buen comportamiento en altos, es fino, además de que tiene más freno motor. Ahí ya saben todos que no se van a marcar demasiadas diferencias, aunque ahora estará en manos de los técnicos y constructores el pulir pesos y aerodinámica para lograr alguna pequeña ventaja respecto a los rivales. Porque en eso empiezan a coincidir todos: Moto2 se va a decidir por los detalles y, sobre todo, por el pilotaje. Si es así, podremos dar la bienvenida con todas las de la ley a la nueva categoría.



Fonsi Nieto se clasificó entre los diez primeros.

LA SORPRESA

Yonny Hernández sorprende en los primeros entrenamientos

Cuando la FIM publicó las listas del Mundial, una de las dos motos de la escudería BQR era para Bernat Martínez. En el entrenamiento de Montmeló se confirmó que ese sitio iba a ser finalmente para el colombiano de 21 años Yonny Hernández, que el año pasado corrió el CEV de SSP con Suzuki Motorrad. Ese fue su primer año en velocidad, y se saldó con un cuarto puesto final, con cuatro podios. Y es que los que conocen al piloto de Medellín dicen que es puro instinto. "Yo era crossista, no era aficionado a la velocidad", relata. "De hace dos años a acá he sabido quién es Simón (N. del R.: Con él y con Bautista ha coincidido practicando supermotard en el circuito toledano de Recas), Lorenzo, por supuesto a Rossi le conocía... pero si me hablas de la historia del motociclismo, no tengo ni idea. Algunos pilotos no sé ni quiénes son. Los he empezado a conocer cuando miro las pantallas. Y me pasaba lo mismo en el CEV".

Criado en el motocross en su país (lo ganó todo), por aburrimiento se pasó al supermotard. En España lo descubrieron el piloto Borja Mas y Eugenio Fantini, conocido por el nombre de su empresa, Taleo, proveedor de la mayoría de los radiadores en el Mundial para 125 y Moto2. Después de verle, le empujaron a probar en velocidad. Entre Taleo y su padre le compraron una Yamaha R6 a Jaime Fernández

Avilés, propietario del Team LaGlisse. Y, a la primera (ni siquiera había tocado una moto de calle), en la última prueba del Trofeo RACE llegó su primer triunfo. Eso le abrió las puertas del CEV, y directamente las del Mundial. Ayudado económicamente por la federación colombiana, y con el beneplácito de Doma, Hernández se ha visto de repente en la máxima competición del motociclismo mundial. Y tras el primer entrenamiento oficial, terminó con el noveno mejor tiempo. "No pensaba que iba a estar delante tan rápido. Todo es diferente y tengo que acostumbrarme: a la moto, al equipo, a la competición, porque se nota más estrés, más presión, todos van demasiado rápido. Todo lo que sé de velocidad me lo enseñaron el año pasado en el Suzuki Motorrad. Cuando terminé el año, mi padre me dijo que por qué no buscábamos patrocinador y hacíamos el Mundial. Yo dije: "Uy, papá, el Mundial... Suena muy grande, ¿no?". A mí me gusta entrenarme para ser el mejor. Soy feliz de estar acá. ¿Qué las cosas me salen bien? Mejor. ¿Qué no? No pasa nada. Aquí hay tíos que son campeones del mundo y están el 20, el 15. Me monto en la moto y hago lo que puedo. Y encima me sale bien. He intentado coger alguna trazada, pero aquí en cuanto notan que estás detrás, cortan. Eso también me da buena sensación, lo estoy haciendo solo y encima estoy entre los diez mejores del mundo".



LA OPINIÓN

Julián Simón



"Estoy contento porque mantengo bien el ritmo.

Lo de hacer un buen tiempo es importante para mi mentalidad, para que mi equipo esté contento. Aunque lo fundamental es llegar con las ideas claras a Qatar: neumáticos, ajuste del embrague, geometrías... Y yo también tengo que mejorar y pulir mi pilotaje. A veces derrapo demasiado, y eso me condiciona en la entrada a las curvas; hay que mejorar la salida y levantar mejor la moto. Me quedan kilómetros y pruebas que hacer".

Kenny Noyes



"Nos lo empezamos a crear. Yo ya sabía que

la moto iba muy bien, pero hasta que no fuésemos con los mismos motores no se iba a saber dónde íbamos a estar. Hay muchos pilotos que mejorarán mucho. Pero viendo los tiempos, va a estar apretadísimo. Hay que ser prudentes. Delante tengo algún problema de feeling en algunas zonas, pero de la parte de atrás estoy muy contento con el grip abriendo gas. También tengo que forzar un montón para soltar los frenos, y tardaré un poco más en olvidarme del todo de la 1.000".

Toni Elias



"Me he sentido un poco raro. Y aun así, sin ir a

gusto y con problemitas, tampoco estoy tan mal. Todavía es pronto. El martes fue el primer día que trabajamos de verdad en el setting de la moto y hay que conocerla mejor. Es lo único de lo que se trata, de entenderla mejor. Los problemas que tengo son generales: freno motor, suspensiones, encontrar un buen reparto de pesos. Hay que buscar cómo creemos que debe funcionar. Viniendo de MotoGP, estas cosas las tenemos bastante claras".