

VIERNES 24
JULIO 2020

SPORT | SPORTTOTAL 33

ará mañana



“Márquez está para correr, pasó las pruebas sobradamente”, aseguró el doctor Ángel Charte

para saber si puede o no correr la siguiente carrera y por eso hoy - por ayer-, al mediodía, le hemos sometido a las pertinentes pruebas en Jerez”.

Charte aseguró que **Márquez** está “perfectamente” para correr. “Eso no significa, por supuesto, que su condición física sea la mejor de todas y que una posible caída no vaya a agravar su condición física, pero Márquez ha pasado, sobradamente, las pruebas a las que le hemos sometido”.

“A Márquez le hemos pedido que realizará todos los movimientos que comporta ese tipo de lesión y todos los ejercicios los ha podido realizar perfectamente, sin problemas. No ha tenido dolor, no ha habido ningún síntoma de incapacidad mecánica de la extremidad superior derecha afectada y, por tanto, el examen médico, aunque parezca raro, ha sido positivo y Marc está preparado para tomar parte mañana, si quiere, en los primeros entrenamientos de la próxima carrera. El porcentaje de su condición física no se puede saber exactamente, pero cumple, sobradamente”, manifestó el doctor **Charte**.

AFP

A EXPLICACIÓN DE ALBERTO PUIG

á aquí porque tiene fuerzas”

necesita para que Marc lo intente. A partir de ahí, es decir, a partir de cómo le veamos, sus tiempos del sábado y cómo se sienta él, Marcy Honda decidirán”.

Puig aseguró que Honda jamás se había planteado este escenario. “Han sido los médicos y su éxito en la operación, la suerte de que el nervio radial del brazo derecho de Marc no estuviese afectado y el coraje y estado de Marc lo que nos hace ayudarle a que pruebe y veamos qué papel jugamos el domingo. Si Marc se encuentra bien el sá-

bado, si consigue un buen puesto en la parrilla de salida y decide correr el domingo, entonces entramos en el mundo de Marc”.

Preguntado sobre si había pensado pedirle cautela, cero riesgo, Puig dijo: “Eso no se le puede pedir ni a Marc ni a ningún deportista de élite. Eso sería como decir a un caballo de carreras que no corra cuando se baje la valla de salida. Él sabe perfectamente los riesgos que tienen nuestro deporte, él sabe perfectamente que se puede hacer mucho daño, pero él sabe me-

dir, mejor que nadie, el riesgo”. Puig aprovechó para matizar las palabras que dijo hace unos días al considerar que “el que gane el título sin Marc en la pista debería reflexionar sobre el hecho de ser campeón sin Márquez”. “La gente interpretó esas palabras como quiso y yo no diré nada. Yo lo que digo, porque lo he sentido en mi piel, es que tú, cuando eres piloto,quieres ganar y quieres ser campeón con los mejores y, muy especialmente, el campeón en pista. Y yo sé perfectamente lo que digo”.

EL CAFÉ DEL PADDOCK
JOSEP LLUÍS MERLOS @JLMerlos



Los GP sin Marc Márquez son menos grandes

Que el motociclismo es un deporte extraordinariamente popular en España ya no lo determinan las audiencias televisivas que, últimamente, son alarmantemente bajas; aunque no tanto como la ridícula repercusión que consigue recientemente la F1, también por efecto del sistema de pago por visión que no cuaja en este país, entre otras cosas. Como sucede con el fútbol, donde cada lunes aparecen miles de entrenadores vocacionales con la solución filosofal a los fracasos tácticos del día anterior, la capacidad de MotoGP de provocar una hemorragia de tonterías sin fin por parte del cuñadismo patrio es igualmente incommensurable.

La última de ellas: esa absurda tendencia a cuestionar la actuación de Marc Márquez en el GP de España o su intención de estar presente en el de Andalucía este fin de semana. Acusarle de imprudente, de insensato, de atrevido (¡¡!) no hace sino demostrar un desconocimiento -por no decir ignorancia- de la esencia real de este deporte.

De ahí que Alberto Puig declarara que “Marc Márquez no tiene nada de que arrepentirse” horas después de la carrera y viendo el flujo de burradas que empozoñaba la leyenda de una remontada que quedará para los anales del deporte, caída incluida.

Estamos tan acostumbrados a ver cómo el de Cervera suele salvar acciones que para otros culminarían en catástrofe que tal vez no hemos dimensionado la forma en que solventó lo que era una caída segura en el inicio de la carrera. De hecho el Honda ya estaba en el suelo y levantar la moto como lo hizo fue un milagro. Márquez controló las sacudidas de su moto como si cabalgara un toro de

rodeo. Dudo que algún otro piloto hubiera solucionado el envite con la misma solvencia, que no fue sino fruto de las muchas horas que Marc pasa practicando dirt-track.

Aquellas imágenes legendarias de Randy Mamola en la carrera de 500 en Misano, en 1985, domando el ‘highside’ de su Honda, hoy casi nos parecen una monería al lado de lo que hizo Márquez. Pero lo mejor vino luego, cuando fue capaz de remontar 13 posiciones. Su recuperación fue mucho más que un espectáculo, un severo correctivo para todos sus rivales, por si acaso alguien había soñado por un instante ser capaz de parar aquel tornado. Márquez

era un segundo más rápido que todos, lo que hace pensar que tal vez Quartararo hubiera tenido que posponer la celebración de su primera victoria, de nuevo, para otra ocasión. Las gradas de Jerez estaban vacías, aunque podíamos intuir el rugir de una afición que se quedó muda cuando vio volar

por los aires al de Repsol a la salida de la curva Michelin, la misma donde Mick Doohan puso punto final a su trayectoria cuando pisó en su entrada la raya húmeda del rocío matinal en los primeros entrenamientos del GP de España de 1999. Un recuerdo que nos heló el alma al asociarlo con el terrible impacto del catalán.

Pensar que Márquez se tenía que haber conformado con la tercera plaza es pusilánime y ego. Lo que estaba haciendo Marc retorciendo los hierros del chasis de su RC213V como si estuviera en un gabinete de sado no era una codicia desmesurada, sino una demostración de generosidad inmensa. Creo que ni Stoner se hubiera atrevido a gruñir aquello de “tu ambición supera tu talento”, que le espetó a Rossi.

Nuevo SEAT León

Consumo medio combinado de 4,1 a 6,4 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 107 a 145 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 89 a 115 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT León FR con opcionales.