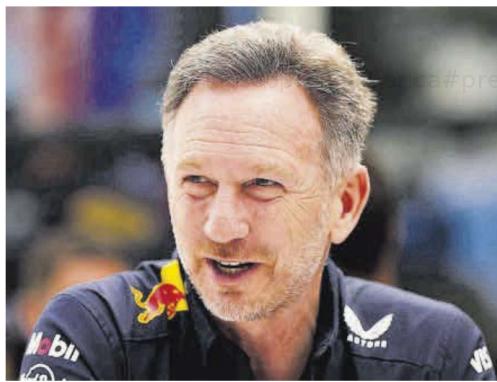


DE REB BULL AL PARO

Horner quiere volver al paddock

Cadillac, Alpine, Williams, Haas y ahora Aston Martin descartan incorporar al 'team manager' británico. "Ha hablado con casi todos los equipos", revela Andy Cowell

L.L.A.
Barcelona

Se cumplen tres meses del despido 'fulminante' de Christian Horner como Team Principal de Red Bull. Y después de pactar con el equipo una millonaria indemnización y las condiciones para volver a la Fórmula 1, el británico es ahora un agente libre por primera vez en 20 años.

Varios equipos han descartado incorporarle, desmentiendo los rumores del paddock. Incluso se ha especulado con la posibilidad de que en un futuro esté al frente de una hipotética duodécima escudería. Horner ha explorado distintas vías de regreso, pero por ahora, sin éxito.

"NO" DE ASTON MARTIN En Singapur, durante la rueda de prensa de los jefes de equipo, Andy Cowell desveló un detalle significativo: "He hablado con

Lawrence Stroll para averiguar qué sabe él al respecto. Parece que Christian está llamando a casi todos los propietarios de equipos. Puedo decir claramente que no hay planes para que participe en funciones operativas o de inversión en Aston Martin", advirtió. "El palmarés de Christian habla por sí solo. Depende de él decidir lo que quiere hacer. Probablemente se esté tomando un tiempo para disfrutar de su familia. Nosotros tenemos un equipo fuerte y estamos avanzando", zanjó el CEO de Aston Martin. Steve Nielsen dejó una puerta abierta a Horner, pero "no en estos momentos", precisó. "Flavio (Briatore) y Christian son viejos amigos, no es ningún secreto. No hay planes para que Christian venga a Alpine, pero eso no significa que no vaya a suceder. Al fin y al cabo, esto es la F1", lanzó. James Vowles negó cualquier contacto con Williams: "Siempre hay que estar abierto al diálogo. No tiene sentido cerrar la puerta, pero estamos muy contentos con nuestra estructura y no hay razón para cambiarla", dijo. El director de Haas, Ayao Komatsu, reveló que Horner les sondó, pero las conversaciones no llegaron a buen puerto. "Hablamos, pero no fue más allá. Se acabó".

ASTON MARTIN NIEGA LOS RUMORES DE UN POSIBLE INTERÉS POR EL BRITÁNICO. "NO ESTÁ EN NUESTROS PLANES", AFIRMAN

Christian
Horner
continúa
en paro
// AP

EL CAFÉ DEL PADDOCK

Dejen a Jorge Martín lucir el número 1 en 2026. Lo merece

Vale, esto tampoco va de números. ¿Seguro? Ya les hemos contado hasta la saciedad que **Marc Márquez** ha recuperado su título mundial 2.184 días después de haber conseguido el octavo, el anterior. También saben que ningún campeón volvió a serlo tras tres años de sequía. Que nadie ha visto transcurrir más de nueve años desde la primera vez que ganó un campeonato en MotoGP hasta, como en el caso del Cervera, seguir siéndolo o recuperar el diploma en una década diferente a la que se le escapó por última vez. Y como estas cifras, otras muchas más para ilustrar lo que ha conseguido este año el cuarto campeón del mundo con Ducati.

Desconozco si **Mar** va querer lucir el dorsal 1 en el carenado de Desmosedici el año próximo, ejerciendo el derecho que se ha ganado por méritos propios. Aunque me extrañaría que renunciara al personalísimo 93 que le viene acompañando en su trayectoria, y en la exitosa cuenta de resultados del negocio generado a su alrededor con el merchandising.

Cuando yo era un chaval me fascinaba ver la corona de laurel que se colocaban a los vencedores cuando subían al podio de honor. No sé si por influencia de las películas de romanos o por haber devorado las historias de Astérix, pero que las victorias se celebraran con aquellos ornamentos vegetales las elevaba a la épica de césares, gladiadores y centuriones. Y, normalmente, quien acreditaba aquél reconocimiento solía llevar el número 1 en el frontal de su moto, y por aquel entonces también en los laterales de unos carenados donde no se pugnaba ni por colocar apéndices aerodinámicos ni patrocinios que, a veces, ni existían.

Y en esta línea, por ejemplo, me encanta lo que

se hace en motocross, donde se permite que el líder puntual de la clasificación luza en cada momento su número sobre una placa con fondo rojo cuyo color informa a legos y letrados de quién es el piloto a batir en aquel momento de la temporada. O la tecnología con luces led que se emplea en carreras como Le Mans, que nos indican muy visualmente quién encabeza en todo momento cada categoría.

Me gusta que cada campaña empiece con alguien que luzca el número 1 en la pista; es el justo reconocimiento a los méritos conquistados el año anterior. Pero también entiendo los intereses de marketing que rigen en este negocio, más allá del deporte y de sus valores.

El Mundial de MotoGP arrancó este año con el justo merecedor del dorsal 1, el campeón de 2024, **Jorge Martín**, en la enfermería. Y me temo que podría terminar -ojalá que no- de la misma manera en función de la evolución de la última lesión del de Aprila.

El madrileño necesita borrar de su cabeza un 2025 que debería considerar como un paréntesis en su vida. Y el ejemplo del calvario que ha superado **Márquez** debería ser el espejo donde reflejarse para, como ha hecho el catalán, "estar en paz consigo mismo".

'Pecco' **Bagnaia** reconoció el otro día que su compañero de box ha acreditado "una fuerza

mental digna de admirar".

Y estoy convencido de que si **Márquez** ha salido de un túnel tan largo, oscuro y cabrón como el que ha atravesado, **Jorge** también podrá hacerlo.

¿Quién puede durar de su velocidad, de su categoría o capacidad de sacrificio? **Martín** no merecía una mala suerte tan asquerosa como la que ha vivido en este año donde la miel ha sido hiel.

Por eso, y a no ser que considere que el dorsal 1 le trae mal farío o que le haya cogido manía, si **Márquez** no va a llevar ese número en 2026, que dejen a **Jorge** que lo pueda usar. Su 2024 lo merece, y su 2026 -y los que vengan, que ojalá sean muchos- todavía más.

Dejense de normas y chorradás preestablecidas y permitanle esta concesión, y aunque estemos en una época donde parece que al confundir siete con nueve se nos haya olvidado contar, demostremos que, a veces, la cosa sí puede ir de números.

JOSEP LLUÍS MERLOS

NUEVO
TERRAMAR
HÍBRIDO

CUPRA

Consumo medio combinado con gama CUPRA Terramar de 0,4 a 8,8 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 9 a 199 g/km

*Valores WLTP. Imagen acabado CUPRA Terramar con opciones.