

MOTOGP AÚN NO REAPARECERÁ

Jorge Martín, fuera de Malasia

Aprilia, su equipo, confirmó que el piloto de San Sebastián de los Reyes seguirá centrado en su recuperación y no reaparecerá la próxima semana



QUERALT UCEDA
Barcelona

El Gran Premio de Australia de MotoGP ya está en marcha en Phillip Island. Mientras Marco Bezzecchi se llevó el mejor tiempo en la jornada del viernes, la otra cara de la moneda fue su compañero de equipo en Aprilia, Jorge Martín. La fábrica de Noale confirmó que el madrileño, lesionado durante la carrera al sprint del Gran Premio de Japón, se perderá también la próxima cita de Malasia.

"Estimados medios de comunicación, queremos informarles de que Jorge Martín también se perderá el Gran Premio de Malasia para centrarse en su recuperación", comunicó el equipo italiano durante el transcurso de la jornada del viernes del GP de Australia. El de San Sebastián de los Reyes sufrió una fractura de clavícula derecha de la que

'MARTINATOR': EN TOTAL, SE HA PERDIDO 12 GRANDES PREMIOS, DE LOS 19 QUE SE HAN DISPUTADO HASTA LA FECHA

fue operado y se encuentra trabajando en su recuperación el Red Bull Athlete Performance Center, en Austria. Por el momento, ya se ha perdido los GP de Japón, Indonesia y Australia. Habrá que esperar para saber si el piloto estará de vuelta para las dos últimas citas de la temporada: la montaña rusa de Portimao (Portugal) o el Circuit Ricardo Tormo de Cheste (Valencia).

PARA OLVIDAR Lo cierto es que está siendo una temporada para olvidar para 'Martinator'. Tras llevarse el título el pasado curso, en el Gran Premio Solidario, ha pasado por quirófano hasta en tres ocasiones. La primera fue en pretemporada, durante los test que se celebraron en Sepang. Allí sufrió una doble fractura en la mano derecha (quinto metacarpiario) el pie izquierdo (tercer, cuarto y quinto metatarsiano). Justo cuando se entrenaba para el regreso en el GP de Tailandia, primera cita de la temporada, sufrió otro serio accidente practicando 'supermotard'. Tuvo que pasar por quirófano para tratar una lesión en su muñeca izquierda. En total, se ha perdido 12 carreras, de las 19 disputadas hasta ahora.

Jorge Martín no está teniendo su mejor temporada en MotoGP por las múltiples lesiones
// EFE

EL CAFÉ DEL PADDOCK

La competencia pone las pilas a la Fórmula-e

El trazado del circuito del Jarama siempre ha sido una maravilla y un placer supremo para conducir. Así lo han reconocido múltiples generaciones de pilotos que a lo largo de los años tuvieron la oportunidad de gozar de la pista creada en 1967 por el holandés **Hans Hugenholtz**, también autor de otros escenarios míticos como Zandvoort o Suzuka. Sin embargo, el paso del tiempo, la obsolescencia de sus instalaciones, la dejadez de sus gestores en periodos determinados y la especulativa oposición de sus vecinos aminó considerablemente su actividad en los últimos tiempos. Ahora celebramos el anuncio de una prueba de la Fórmula-e allí en marzo; la primera de esta categoría que se celebre en España, pese a que Valencia lleva ya un tiempo acogiendo los test de pretemporada del campeonato eléctrico desde hace algunos años. Del 27 al 30 de este mes, por ejemplo, como preámbulo a la duodécima temporada de un certamen que puso en marcha al español **Alejandro Agag**.

Cuando se empezó a hablar de un posible regreso de la F1 a Madrid, se barajó la posibilidad de que la pista de San Sebastián de los Reyes volviera a acoger los monoplazas de la categoría reina. Pero eso es inviable, tanto por las condiciones de la propia pista como por la capacidad limitada de unas instalaciones que no alcanzan para albergar las exigencias de la F1 actual. Y también porque desde el RACE no estaban por la labor, pese a la gran remodelación de los edificios de boxes, torre de control, sala de prensa y dirección de carrera que acometieron. Ahora con la carrera para los coches más silenciosos de la historia, los eléctricos, no habrá motivo de queja para los vecinos que protestan contra el "ruido" que a veces hay en un lugar al que, cuando llegaron en su momento, ya llevaba mucho tiempo dedicado a la actividad del motorsport. Como sucede con los que se quejan del ruido de los

aviones cuando se acaban de comprar una casa cercana al aeropuerto de turno o los que protestan por el ruido en la calle a la que se mudaron recientemente. La queja permanente, el vicio nacional.

El RACE se quedó fuera de juego con el órdago de **Ayuso** e Ifema granjeándose la confianza de Liberty Media para la próxima década, y el soporte de quienes ya están salvando con la recalificación urbanística de los terrenos de Valdebebas donde se trabaja a toda pastilla para crear el futuro Madrid, que ya empieza a coger forma. Cuando la Fórmula-e arrancó en 2014, dije que no me sorprendía que el invento hubiera escogido Pekín para su puesta en marcha. "Es un cuento chino", escribí, si me permiten la autocita. Desde entonces hasta hoy la categoría ha evolucionado muchísimo; sus gestores han trabajado con dedicación y acierto... pero a mí sigue sin gustarme. Sobre todo porque aún le encuentro demasiadas incongruencias, muchas contradicciones entre sus propósitos y lo que hay en realidad.

Sin embargo, recomiendo encarecidamente a los aficionados que acudan al Jarama para el estreno al que se ha visto empujado el RACE. Lo harán muy bien y seguro que merecerá la pena. En Barcelona, el concejal **Daniel Sirera** encabeza un movimiento encaminado a llevar la Fórmula-e a... Montjuic. No lo veo. Ni por las limitaciones técnicas de los coches Gen3 Evo, que sufrirían en un trazado de tanto desnivel, ni por el esfuerzo logístico para recuperar Montjuic sin provocar molestias. Máxime cuando ya tenemos el Circuit de Barcelona-Catalunya.

¿Por qué no llevar la Fórmula-e hasta Montmeló cuando no haya F1? Escoger una parte de su trazado, seleccionar el 'Circuito Nacional' sería mucho más fácil que la romántica idea de recuperar la 'Montaña mágica'. Sería bonito. Y más con una marca de casa participando ahí, Cupra, y sobre todo con un piloto local compitiendo con sus coches... como pronto sabrán.

¿Por qué no llevar la Fórmula-e hasta Montmeló cuando no haya Fórmula 1?



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. Múltiples VCTs. Imagen acabado CUPRA TerraMar con opcionales.