

MOTOGP ► EL BRITÁNICO EMBISTIÓ AL BALEAR

# Lorenzo y Crutchlow, a la greña por una caída

Jorge y Cal se enzarzaron en una discusión después de que **Crutchlow se cayera y se llevara puesto** a Lorenzo. Por suerte no se lesionaron

SERGI MEJÍAS  
Barcelona

**C**al Crutchlow y Jorge Lorenzo protagonizaron el susto del día en Motegi. A falta de pocos minutos para finalizar la primera sesión de entrenamientos libres del GP de Japón, el piloto británico sufrió una caída y mientras su moto se deslizaba sin control sobre un asfalto empapado acabó arrollando a **Jorge Lorenzo**, que rodaba por delante del piloto de Honda. Nada más levantarse, el balear no daba crédito a lo sucedido y se enzarzaron en una discusión.

La mecha de la polémica estaba encendida. Mientras **Lorenzo** recriminaba a **Crutchlow** la peligrosidad del accidente y le recordaba que solo era la primera sesión de libres, el británico argumentaba que el balear rodaba lento. ¿La realidad, viendo la imágenes del vídeo repetidas? **Lorenzo** rodaba detrás de **Kohta Nozane**, el piloto que sustituye a **Jonas Folger** en el Yamaha Tech3, ¿Algo más lento? Difícil afirmarlo. Pero **Crutchlow** tampoco supo calcular la distancia para la frenada porque saliendo de la curva ya vio al balear pero llegó de-



masiado rápido, tuvo que frenar más fuerte de lo esperado y perdió el tren delantero, provocando el accidente. "Me ha sorprendido porque Cal se me ha encarado. En vez de pedir perdón por entrar así en la curva, me pedía explicaciones sobre por qué iba tan lento. Aunque después, en frío, me ha venido a pedir perdón. No hacía falta arriesgar de esa manera en el primer entrenamiento libre", apuntaba el balear. Y el británico, por su parte, convino que "yo estaba pendiente y sé que le he dado, pero él estaba yendo muy lento en la trazada, yo llegaba muy rápido y he frenado, y he tenido que frenar más y cuando lo haces en mojado... me he caído y le he dado en el accidente, me sabe mal. Lo principal es que los dos estamos bien".

JORGE LORENZO

**"No era necesario arriesgar tanto en los primeros entrenamientos libres"**

CAL CRUTCHLOW

**"Lorenzo estaba yendo muy lento por la trazada, frené y me caí"**

Crutchlow perdió el control de su Honda al frenar más fuerte en mojado al encontrarse con Lorenzo. Se cayó y embistió por detrás al balear en la primera sesión de entrenamientos libres // MOVISTAR+

EL CAFÉ DEL Paddock

JOSEP LLUÍS MERLOS

@JLLMerlos



## Un Mundial líquido, de adaptación

Marc Márquez ganó el título del año pasado en Motegi. El circuito japonés, la primera cita del triplete asiático, le ha dado al de Cervera 'solo' tres victorias: una en cada categoría del Mundial. Allí también se proclamó campeón de MotoGP en 2014. Pero, esta vez, 16 puntos de diferencia sobre el segundo clasificado a falta de cuatro carreras para el final no son margen suficiente para repetir la gesta aún.

En 2016, el de Honda llegaba a esta cita con 248 puntos, 24 más que esta vez. Pero esta temporada está siendo diferente, muy diferente. Y no solo para él.

Se supone que, quien gana carreras, el campeón, es el piloto más rápido, el que corre más...

No siempre es así. Y en un año tan especial como este se hace evidente.

La temporada ha estado marcada por dos factores: la electrónica y los neumáticos.

En el primer caso, esta es común a todas las motos, aunque la aplicación de la misma aporta pequeñas variantes que hacen que cada marca sea distinta.

En el segundo, los cambios constantes de las gomas luchan en contra de los fabricantes, que tienen que espabilarse para adaptar el comportamiento de sus motos al rendimiento de este elemento. Y, finalmen-

te, está el piloto, que debe ir variando su estilo de conducción en función de esa permanente metamorfosis de su máquina. Todo ello ha hecho que haya habido muchas caídas. Nadie se ha salvado. Y que, en el momento de valorar a un piloto, no solo haya que hacerlo por su rapidez sino, sobre todo por su capacidad de 'modular' su estilo de conducción a esta evolución de su moto.

En este sentido, Márquez ha



sido el mejor en un campeonato donde las diferencias entre las motos oficiales son mínimas. Otra cosa son las de los equipos privados, con menor capacidad de 'reacción', como hemos visto con el Yamaha Tech3 de Zarco.

Marc es quien, entre los siete primeros de la clasificación, acumula más ceros (3), pero también quien suma más victorias (4). Para pasar de una cosa a la otra, está claro que hay que saber adaptarse a los cambios de la moto. Esto ha sido la clave de un año que se decidirá sobre la campana.

LA PRIMERA OPORTUNIDAD DE CORONARSE CAMPEÓN DE MOTOS

## Mir, a sentenciar el título

Joan Mir (Honda) dispondrá esta próxima madrugada de su primera 'bola de partido' para proclamarse campeón del mundo de Moto3. Con 80 puntos de ventaja sobre el segundo clasificado Romano Fenati y con 100 puntos en juego, el balear será campeón con toda una serie de combinaciones como si es 1º o 2º aunque gane Fenati, si es 3º y Fenati como máximo 2º, si es 4º y Fenati como máximo 3º, si es 5º y Fenati como máximo 3º, y así hasta que Mir no puntúe, Fenati acabe el 11 o peor y Arón Canet, que es tercero a 98 puntos, no gane la carrera.



**NUEVO SEAT LEÓN CUPRA**  
SAFETY CAR OFICIAL DEL MUNDIAL DE SUPERBIKES

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

Consumo medio combinado de 6,7 a 7,2 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de 153 a 164 g/km. Imagen orientativa. SE Cupra.