

MOTO2 ► A AUGUSTO FERNÁNDEZ LE COSTÓ BASTANTE

Àlex Márquez encuentra el ritmo y lidera el primer día

El catalán del Estrella Galicia 0,0 Marc VDS se mostró de lo más consistente, sobre todo por la tarde, para empezar marcando distancias con el resto

Como ya sucedió por la mañana, la segunda sesión de libres de la categoría intermedia fue de lo más pareja y apretada. Y es que volvieron a haber veinte pilotos separados por solamente un segundo de diferencia. Ante esa igualdad hubo un piloto que destacó por encima

del resto: Àlex Márquez. El de Cervera siguió trabajando de cara a la carrera del domingo tratando de buscar un buen ritmo en el vuelta a vuelta. El '73' se mostró muy consistente en todo momento y puso un poco de tierra de por medio respecto al resto de sus rivales. De hecho, ni se molestó en los últimos compases cuando le cogió la rueda Augusto Fernández. El madrileño intentó seguir al '73' para desentrañar eso que le está faltando para ir rápido en Motegi.



MOTO3 ► DALLA PORTA Y CANET SUFREN PARA ESTAR EN EL CORTE

Marcos Ramírez se queda a pocas milésimas de Migno

El italiano del Mugen Race rebajó en medio segundo el tiempo matinal que marcó un Dalla Porta que fue de más a menos a lo largo del día

Viendo que posiblemente hoy por la mañana, o a lo largo del día, puedan llegar las nubes cargadas de agua para que llueva, los pilotos de la categoría pequeña se pusieron manos a la obra en el segundo entrenamiento libre del primer día. Terminó dominando tanto dicha sesión

como el primer día de actividad en pista el italiano Andrea Migno. En segunda posición, y a solamente 97 milésimas del italiano, quedó Marcos Ramírez. El gaditano volvió a rodar junto a su compañero en el Leopard Racing y líder del Mundial para tratar de ir ambos hacia adelante. Le salieron con más facilidad los registros al español. Y es que a Dalla Porta le sirvió para lo justo; para estar clasificado de manera virtual para la Q2. Mientras que a Canet le sucedió algo muy parecido.



NOMBRES PROPIOS

QUARTARARO
"UN DÍA POSITIVO"



Fabio Quartararo aseguró que fue "un día muy positivo". Quartararo sostuvo que "el primer entrenamiento libre no ha sido fácil", ya que le "costó encontrar las referencias de frenada en el Twin Ring Motegi". El francés logró el mejor tiempo con un neumático usado.

MARC MÁRQUEZ
"NO ME SENTÍA CÓMODO"



Marc Márquez reconoció que no había sido "el mejor entrenamiento por la tarde, por la mañana sí, aunque al menos", añadió, "hemos sacado algo claro". El principal problema para Marc Márquez estuvo en el tercer parcial del circuito, ya que no se sentía "cómodo. La Yamaha iba bien".

NAKAGAMI
"QUERER Y NO PODER"



Nakagami comentó en rueda de prensa que su maltrecho hombro no iba a ser impedimento para poder competir en Motegi antes de pasar por el quirófano. El japonés no pudo ser mejor que decimoquinto en la primera sesión de entrenamientos. Es un quiero y no puedo.

EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS @JLMerlos



¿Y ahora qué? Los retos que esperan a Márquez

Con cuatro carreras por delante y el título mundial ya decidido, habrá que buscarse argumentos para el entretenimiento en este tramo final de la temporada. Puede parecer arduo, pero los hay.

El primero: ver si Márquez es capaz de ganar las citas que quedan para brillar aún más si cabe su hoja de servicios en este 2019. Sabiendo cómo es, y libre de presión, no tengan ninguna duda que esa es su intención. O, cuanto menos, la de perpetuarse en el pódium como lo ha hecho en todas las carreras de este año, excepto en Austin donde cayó luchando por el liderato, como siempre.

No quisiera abrumarles con nuevas estadísticas después del aluvión de cifras más que justificado que nos llegó tras Buriram. Pero hay un dato salvaje: excepto en Assen, donde cruzó la meta a 4,8 segundos de Viñales, en las otras cuatro carreras que fue segundo lo hizo, como máximo, a ¡dos centésimas! del ganador. Y recuerden que en las nueve ocasiones restantes: ganó. Como el que no quiere la cosa.

Durante la transmisión televisada de la carrera de Tailandia, cuando en la última vuelta el de Cervera desplegó su poderío sobre Quartararo, Carlos Checa hizo la mejor definición de la historia sobre esta especie de caníbal deportivo: "No es que esté atacando ahora. Es que Marc es así". Márquez ha dejado de ser simplemente un piloto. Probablemente el mejor que hayamos visto. Es, incluso, mucho más que una marca. Se ha convertido en un concepto que va asociado a la épica de manera indisoluble. Tengo un amigo muy cinematográfico que dice que su

espeluznante caída del viernes tailandés mereció pertenecer con tanta contundencia al ejemplo de guión ideal de suspense, con tal perfección, que parecía hecha a posta. No lo creo, por el bien de la salud cardiológica del entorno de Marc; pero me vale como hipótesis de la perfección.

Ahora llega Motegi, la única pista donde no ha conseguido firmar la pole. En casa de Honda, y con ocasión del 60 aniversario en competición de la marca del ala dorada, lo va a intentar.

Y es precisamente en este escenario donde Jorge Lorenzo debería superar su carrera número 200 en la clase reina con el máximo nivel de decencia posible. Sobre todo con el temible acicate que significará a partir de la próxima cita la comparativa con la capacidad de adaptación de Zarco a la Honda de Nakagami. Probablemente el mallorquín se encontrará en Japón con quienes se reunió

tras sus lesiones en Holanda y Catalunya para encontrar alguna solución a su paupérrimo rendimiento. Tal vez se produzca alguna conversación determinante para el futuro de la relación que les vincula. Deberían hacerlo. Por dignidad. Y tal vez sería inteligente dar un paso al lado anticipado para evitar la medición con Zarco, cuyas consecuencias podrían ser letales. Otro polo de interés de este epílogo puede ser la esperada primera victoria de Quartararo. Su rabia y sus lágrimas al cruzar la meta en Tailandia, tras verse superado de nuevo por Márquez, son el mejor termómetro de su motivación. Aunque, haría bien en no obsesionarse en saltar un muro que, hoy por hoy, es infranqueable.

LEÓN CUPRA 290 CV



DEJA DE PERSEGUIRLO.

CUPRA

Consumo medio y emisiones de CO₂: NEDC: 6,7 l/100 km y 152 g/km; WLTP: 7,3-7,9 l/100 km y 165-179 g/km. Imagen acabada. León CUPRA 5 puertas.