

“Comencem a entrar en la lluita pel campionat”

Amb un gran inici d'any i una dinàmica positiva, el de Llançà és cada cop més a prop del triomf gràcies a la seva tasca i al fet d'haver heretat la moto i l'equip campions amb el seu cosí Maverick



Isaac Viñales, al box durant els entrenaments a Montmeló. Foto: LLUSVERT.

Per primer any en el mundial, Isaac Viñales (Llançà, 1993) pilota una moto guanyadora i està demostrant que sap com fer-la anar, i després de sis curses és cinquè en el mundial. Avui surt sisè en la cursa de casa i vol seguir donant feina al capdavant.

Fa tres curses va acabar cinquè; en la següent, tercer, i a Mugello va ser segon. Ara toca guanyar, no? S'està notant que estem fent una molt bona feina des del principi de temporada, però això de guanyar és complicat. Hi ha vuit pilots que lluiten per la victòria en cada cursa, entre el primer i el vuitè hi ha un o dos segons... És molt complicat. Amb aquesta progressió estem contents, i possiblement aquí lluitem per la victòria i intentarem guanyar. Què ha canviat des de la cursa de Jerez cap aquí? Vam començar en un equip nou i els altres acumulaven més entrenaments en la

pretemporada, però ja vaig dir a l'Argentina que havíem trobat el setting. Allà anava 18è, em vaig posar cinquè i després vaig tenir un problema, que vaig ser jo, i vam tornar enrere, però a Jerez ja es va començar a veure on estàvem realment. Em vaig començar a trobar bé amb la moto, amb l'equip, a treballar tots plegats en aquell setting i s'està notant molt. Li va costar adaptar-se al ritme de l'equip campió del món? En els altres equips acabaves els entrenaments, treballaves una hora i anaves a l'hotel. Aquí, el dia que treballes quatre hores és el dia que treballes poc, perquè hi ha una fàbrica darrere i sempre volen millorar. Aquesta és l'única diferència que he notat. Bé, també el material que tens. Aquí surts en cada cursa amb material nou que porta KTM i això és el que et fa estar davant. Coneixia alguns membres de l'equip quan va arribar, o era tot nou? Els coneixia de l'any passat, quan estaven amb el meu cosí, i els vaig agafar confiança, però no havia treballat mai amb ells. L'any passat a Misano el van presentar amb l'equip Gresini. Què va passar? Jo estava patrocinat per l'equip ETG, que és l'escola de Girona, i en Dani Amatriàin. Vam trencar el contracte amb Amatriàin i ETG va decidir trencar el contracte amb Gresini, perquè van dir que si no hi era ell, jo no aniria a l'equip Gresini. Però la veritat és que estic molt content d'haver arribat a l'equip on sóc ara. Va estar un temps pensant que no tindria moto? Vaig estar una setmana sense moto, però ja havia parlat amb l'equip on sóc, teníem molt bona relació i ells estaven buscant un pilot, així que vam arribar a un acord. A l'Argentina va tenir problemes a l'esquena. Encara li duren? Tinc problemes posturals i se'm carrega molt la zona lumbar, i això fa que se m'enganxi l'esquena. Encara tinc problemes i, de fet, la setmana passada vaig fer un exercici en què vaig pressionar massa i encara em fa mal, però de moment no m'està donant problemes. Però a Jerez i l'Argentina vaig haver de córrer infiltrat. Abans de Mugello va fer un tractament per perdre algun quilo. El seu pes el penalitza molt? Ara mateix no penalitza gaire, perquè estem gairebé tots entre 60 i 62 quilos, però anem amb compte perquè hi ha pilots com Efrén [Vázquez] que pesa 54 quilos, o Antonelli. Per això ens estem aprimant tots tant, perquè aquests pilots petits són els que realment fan córrer la moto. Estem tots al mínim, perquè en el moment en què baixes un quilo, et mareges. En una moto que no té tanta potència es nota molt, sobretot accelerant en els revolts. Però ara es nota més als que baixen de 58 quilos. A Mugello va dir que es va posar primer del grup un moment perquè la moto s'estava escalfant massa. Aquestes motos han d'estar entre 65 i 75 graus; en el moment en què pugen de 75, perden un

cavall, i es nota molt. Si estàs tota l'estona al darrere, t'arriba aire calent i la temperatura puja, i has de posar-te al davant o sortir de l'aspiració per intentar refrigerar-la, perquè, si no, no et dóna el cavall. Si en cursa, i en el grup en què estàveu, va pensar això és que té les coses molt clares, no? Ara mateix en la cursa no tens res clar, perquè et despistes una mica i t'avancen tres i se't trenca la planificació que tenies. Però fins i tot en aquest moment té el cap fred per pensar què ha de fer per resoldre el problema. Has de pensar molt, sobretot quan vas en grup, perquè el més llest és el que s'endú les victòries. Creu que fins al final del mundial el grup d'aspirants serà tan gran? Crec que a mesura que passin les curses el grup s'anirà reduint. Tothom ha començat molt fort, però a mitja temporada arriben les evolucions. Crec que en el grup sempre serem cinc o sis, els que tirem en les últimes voltes. I a qui veu en aquest grup final? Els dos pilots de l'Estrella Galicia 0,0, Fenati, Miller i algun més. Quin objectiu s'ha marcat? Ara anem cursa a cursa i de moment ja hem retallat vint punts als primers. Comencem a entrar en la lluita pel campionat, però el nostre objectiu és treballar, millorar en cada cursa i anar evolucionant. El pilot més constant serà el que s'emporti el mundial, com l'any passat. Estar a l'equip campió del món l'obliga a alguna cosa més del que l'obligaria la seva experiència? No m'obliga, però jo mateix em pressiono, perquè és l'equip campió del món i l'any passat va ser al podi en gairebé totes les curses. És un equip on tothom voldria estar i jo em poso la pressió. L'equip no me'n posa. Ha canviat la jerarquia de l'equip des de l'inici del mundial? Els tres pilots som iguals. És igual que jo ara sigui segon i l'Eric [Granado] sigui 14è; tots tres som iguals. Tots portem el mateix material.

Publicat a:

Font del document:

http://www.lesportiudecatalunya.cat/nel9/article/8-esports/54-motor/752217-comencem-a-entrar-en-la-lluita-pel-campionat.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mes&utm_source=rss&utm_medium=mes&utm_campaign=rss