

Maverick Viñales i la trituradora de MotoGP

Maverick Viñales té un caràcter complex i inconformista, característica que comparteix amb un grapat de pilots de primera categoria. Però aquesta personalitat del pilot de Roses ofereix una cara agraïda: practica poc el doble llenguatge tan habitual en aquest món tan business en què s'han convertit els esports que mouen quantitats ingents de diners.

Per tant, quan Viñales –crídat a ser la gran alternativa a Marc Márquez des que va substituir Jorge Lorenzo a Yamaha el 2017– va criticar obertament els responsables tècnics que Yamaha li havia assignat, ja es podia intuir un desenllaç de ruptura. Lin Jarvis, el mànager de Yamaha Factory, sap que aquell va ser un punt d'inflexió. El cap de setmana passat, després d'aplicar els ajustaments del seu company Fabio Quartararo i passar de la misèria més absoluta a la pole i al segon lloc en cursa, el pilot de Roses insistia que no veia un bon futur amb Yamaha mentre els responsables d'Aprilia confessaven sense embuts que, si Viñales s'alliberava del contracte, anirien de caps per ell.

Doncs bé, el cercle ja s'ha quadrat. Viñales, de 26 anys (dos menys que Marc Márquez) i Yamaha han deixat sense efecte l'últim any de contracte (2022) i el pilot és lliure de negociar amb qui vulgui. Ara és el moment òptim, perquè els moviments de mercat no s'han iniciat. D'entrada, si Yamaha se n'ha després amb aparent indiferència, és perquè a banda de les relacions tibants entre totes dues parts, ja no el considera el seu pilot de referència –lidera el campionat de pilots amb Fabio Quartararo, i també el de constructors i el d'equips– ni de futur. I té un recanvi jove i a mà, Franco Morbidelli, en l'equip satèl·lit Petronas.

Si a Marc Márquez no se li ha oblidat pilotar i ja ha estat capaç de guanyar després d'un any i mig aturat, a Mack tampoc. Ni, ben al contrari, ha perdut capacitat de millorar una moto, com bé va demostrar el 2015 i 2016 quan, amb 20 anys i al costat d'Aleix Espargaró, van portar Suzuki del no res a la primera victòria. És més, el pilot català està en un moment de maduresa professional i personal que perfila les millors condicions per aspirar al títol. La qüestió és si els grans equips (com Yamaha) escolten prou els seus pilots o els criteris de desenvolupament els marquen els responsables tècnics. En definitiva MotoGP, amb tota la seva pressió i les dificultats dels equips per disposar d'una moto ràpida i equilibrada –només cal veure fins on ha caigut Honda durant l'absència de Márquez–, va camí de convertir-se en una autèntica trituradora de pilots (recordem els casos de Pedrosa o Lorenzo) de la qual només s'escapen Márquez i l'incombustible Rossi, ara definitivament abocat a la retirada, als 42 anys.

Per part de Viñales, si l'aposta és Aprilia, sembla complicat que el canvi li permeti aspirar a alguna cosa més que podis com a mínim el primer any. En aquest sentit, per molts problemes de tracció que manifesti Yamaha, la M1 és una moto de primera fila mentre que, tot i els notables progressos que exhibeix, l'Aprilia d'Aleix Espargaró topa amb un mur, el del Top-5, per més que s'hi esforci el pilot de Granollers. En aquest sentit, l'arribada d'un pilot de categoria extra com Viñales hauria d'introduir un factor de competitivitat i millora que hauria de fer progressar l'equip. Sempre i quan, és clar, el pressupost estigui a l'alçada, no ja del catxet de Viñales sinó de la necessitat de millora tècnica. I sempre i quan altres constructors que ja guanyen curses (Suzuki, KTM) no aixequin les celles davant una oportunitat de mercat no prevista.

Publicat a:

Font del document:

<http://www.lesportiudecatalunya.cat/opinio/article/1992535-maverick-vinales-i-la-trituradora-de-motogp.html>