

# albert cabestany

## 200 ggpp., toda una vida



Mucho ha cambiado el trial desde que Albert Cabestany se estrenara en el Mundial un ya lejano 5 de abril de 1997. Alcanzado ahora su Gran Premio nº 200, el de Sherco valora la transformación que ha sufrido este deporte desde entonces.

**-200 Grandes Premios, 13 temporadas y 45 podios significan, entre otras cosas, que debutaste en el Mundial con 16 años, que ahora tienes 29 -cumple los treinta el 26 de junio- y que eres el tercero más veterano del Mundial. ¿Se ven las cosas de distinta forma a esta edad?**

-Por la edad te diría que no, porque, paradójicamente, en el que era mi Gran Premio 200, y donde logré quedar segundo en las dos jornadas, todavía le pedía consejo a Lluís (N. del R.: Gallach, su mochilero). Obviamente, han pasado muchos años, tengo muchas experiencias, pero siempre hay cosas por aprender. Y para mí, eso es lo importante.

**-¿Teniendo a chavales tan jóvenes a tu lado, te has sentido mayor en algún momento?**

-No, no me hacen sentir mayor. Pero eso no me impide ver, por ejemplo, que cuando yo ya llevaba varias temporadas compitiendo Toni empezaba, y que eso me ha permitido seguir toda su evolución. Y, realmente, no ha hecho más que confirmar las teorías, ya que lo que entonces se presentaba como una clara alternativa de futuro, hoy en día es una realidad. En este aspecto, diríamos que han cambiado los roles, pero yo continuo sintiéndome joven, fresco sobre la moto, y eso me permite seguir motivadísimo.

**-¿Qué te aportan los años?**

-Está claro que experiencia, pero sobre todo tranquilidad. Afrontas las cosas de forma diferente, aprendes que ante todo tienes que hacerlas para ti mismo y

no pensando en los demás. Cuando llegas al Mundial intentas impresionar, hacerte un hueco, preguntas constantemente la opinión de los demás... y está claro que ahora ya no es así. Tengo mi estilo de pilotar definido, lo mismo que mi forma de ser, y lo único que busco es sentirme bien conmigo mismo, porque se que es así como mejor rindo.

**-De cualquier modo, plantar cara y superar a pilotos mucho más jóvenes debe ser, de por sí, un motivo de satisfacción.**

-Lo importante de todo esto es que son 200 carreras, muchísimas si te paras a pensarlo, y que cumplirlas haciendo dos segundos puestos demuestra que los años han pasado pero han servido y seguimos en condiciones de dar guerra. Obviamente, Toni, en cuanto a frescura, juventud y algo de locura, está por encima, pero nosotros también tenemos nuestras armas.

**-¿Competir al más alto nivel durante más de 13 años es complicado?**

-Yo te diría que no. Forma parte de mi vida, y tengo que pararme a pensar que es mi decimocuarto mundial, porque la verdad es que ni me lo parece. Era mi ilusión desde muy pequeño, cuando me empapaba de vídeos de trial, y el haber conseguido que se convirtiera en mi profesión hace que esté realmente satisfecho por ello.

**-Ver que los resultados siguen acompañándote habrá sido un revulsivo...**

-Está claro que cuando vas a un trial y ves que las cosas empiezan



a no salir, todo se complica. Y no me refiero sólo a los resultados, sino a la sensación que tienes tú mismo cuando llegas a una carrera y lo pasas mal. Eso será lo que marque el punto y final, pero mientras las sensaciones sean buenas y me divierta, todo tiene que seguir en esta línea.

**-Aunque somos conscientes de que ganar es difícilísimo, siete victorias de 200 parecen pocas para un piloto que, como tú, siempre ha destacado por ser uno de los más brillantes en lo que a técnica de pilotaje se refiere. ¿Piensas tú lo mismo?**

-Por un lado, sí, pero... como tú dices, ser un piloto técnico hace que me encuentre más a gusto en el Mundial Indoor. Y allí tengo muchas victorias más. En el Outdoor entran en juego muchos otros factores, cuenta más el equipo, las estrategias, y nunca me he sentido tan a gusto.

**-De todas formas, 12 segundos puestos y otras 26 plazas en el pódium dejan claro que opciones de luchar por el triunfo ha habido muchas más.**

-Así es, si contáramos los pódiums, veríamos que tengo uno cada cuatro carreras. Yo pienso que hemos pasado muy buenos momentos, aun siendo verdad que en el Outdoor nunca he sido un piloto 100 % ganador, al menos para optar al título. Pero sí he sido un corredor puntero, y entiendo que hay muchos pilotos, que todos quieren ganar, y que eso no es posible.

**-Campeones hay muy pocos.**

-Por eso te lo digo. En los 14 años que llevo haciendo el Mundial, sólo ha habido cuatro campeones, y uno de ellos, Fujinami, sólo lo fue un año. Eso significa que siempre ha habido un piloto que ha marcado una época, y en la que quizás me tocaba a mí, me encontré con un Adam que estaba en su mejor momento en outdoor. Aun así, no estoy diciendo que no me sienta con opciones de estar delante.

**-La falta de regularidad en cuanto a resultados es, probablemente, uno de los puntos que más han jugado en tu contra.**

-Quizás sí, pero yo creo que todo ha estado muy marcado por el tipo de trial. Cuando llegaba a un trial técnico, en el que podía pilotar de la forma que a mí me gusta, normalmente estaba en posición de pódium o delante, pero cuando iba a sitios que me eran más desfavorables, mi rendimiento quedaba más cuestionado. Digamos que a mí me afecta mucho correr en situaciones desfavorables.

**-Por eso hay ocasiones, entre ellas la primera vez que te subiste a un pódium, donde acabaste en él en ambas jornadas.**

-Es un poco lo que te comentaba antes. Yo necesito tener buenas sensaciones tanto con la moto como con el terreno, es entonces cuando tengo la confianza y puedo luchar con los mejores. Pero insisto, hay muchos pilotos buenísimos, y cuando algo no está al 100 % cuesta estar ahí delante. Y en mi caso, esto quizás se acusa más.

**-Digamos que sólo rindes al máximo cuando todo está a tu favor...**

-Digamos que cuando puedo sacar lo mejor de mí mismo, cuando las condiciones me son favorables, soy uno de los mejores pilotos que hay. Pienso que eso queda muy patente en el Mundial Indoor.

**-¿Qué papel juega la psicología en todo esto?**

-En el trial, al igual que en cualquier otro deporte de élite, el factor psicológico es muy importante. Y claro, si llegas a una prueba confiando en tus posibilidades, las cosas te salen más fácilmente; por el contrario, en momentos más complicados, por las zonas o porque el feeling con la moto no es perfecto, éstas no salen como a tí te gustaría.

**-Retirarse en una prueba es algo poco frecuente en el mundo del trial; sin embargo, tú lo has hecho dos veces desde que debutaste. ¿Recuerdas dónde y por qué?**

-¿A mitad de un trial? La única que recuerdo fue como consecuencia de la única lesión grave que he tenido haciendo trial, que es una luxación de clavícula. Me operaron en la Dexeus, donde están acostumbrados a tratar con otro tipo de deportistas, y eso les hizo pensar que podía correr el siguiente trial. Me operaron un lunes, el sábado ya iba en moto, aunque la movilidad era muy justa, y decidimos ir a la República Checa para ver qué pasaba. Intenté correr, pero el dolor era muy intenso, y recuerdo que incluso vino Amós Bilbao y me dijo: "Albert, te quedan muchos años, y no vale la pena hacer tonterías". Me aconsejó retirarme, y fue lo que hice.

**-Dos años antes, en 1998, tampoco acabaste.**

-Aquello fue una no participación. Era un trial de dos días, y el primero, aunque lo hice bastante bien, me di un golpe muy fuerte que hizo que optáramos por regresar a casa para asegurarnos de que no era nada y que no pudiera afectarnos en el Europeo, que entonces era lo importante para nosotros. Por eso tampoco fuimos a la siguiente carrera, que se disputaba en Alemania.

**-Mejoraste tu posición final año tras año hasta 2003, cuando diste cuatro pasos atrás. ¿Recuerdas por qué?**

-El problema fue que nos perdimos la carrera de Luxemburgo porque nos sancionaron tras el plante en la prueba del Nacional de Mancha Real, y entonces la marca decidió que no valía la pena viajar a Japón.

**-¿Por lo que respecta a la evolución, te perjudicó mucho?**

-Nos perdimos cuatro Grandes Premios, quedándonos, por tanto, sin ninguna opción, pero si miras los resultados de los otros triales, verás que seguí en la línea correcta. La posición final fue anecdótica y marcada por la sanción.

**-¡Hicisteis un plante!**

-Fue para mostrar nuestra disconformidad. Las federaciones piensan que no tienen que

escuchar a los pilotos, ya que después de nosotros habrá otros, y no entienden que nuestro deseo es que el deporte funcione bien para que tenga futuro. Aquel año instauraron el minuto por zona, como ahora, y ya entonces se vio que era una medida muy peligrosa, y otros cambios que introdujeron, ignorándonos. Fue la manera de reivindicar que nos escucharan; pero decidieron matarnos en lugar de escucharnos.

**-¿Recuerdas algún resultado con especial cariño?**

-Está claro que el primer pódium fue muy importante, pero recuerdo que me marcó mucho que en un día tan feliz para mí nos comunicaran la muerte de ese gran piloto que fue Ángel García.

**-¿Y alguna victoria ha sido más importante que otra?**

**“Los años me aportan experiencia, pero sobre todo tranquilidad. Afrontas las cosas de forma diferente, aprendes que ante todo tienes que hacerlas para ti mismo y no pensando en los demás.”**

-Recuerdo la primera, el año 2000 en Italia. Fue un año complicado, ya que me había hecho daño en la clavícula y venía arrastrando resultados difíciles, y esa victoria fue sin duda la nota positiva después de una racha bastante mala. También recuerdo con especial cariño las de Japón, porque hasta entonces había sido un trial en el que nunca me había encontrado a gusto.

**-Las de Japón rompen tu teoría de que no rindes en terrenos desfavorables.**

-No exactamente. Ese año había pasado a Sherco, donde me encontré con una moto mucho más fácil de pilotar, y allí lo noté especialmente. Era un trial en el que algún año incluso había tenido problemas para puntuar, y de repente me encontré dos años seguidos ganando una jornada y el Gran Premio. Coincidió el paso a Sherco, para mí la moto más fácil de pilotar que he visto en mi vida, con dos años en que el buen tiempo nos acompañó.

**-¿Qué es para ti lo que más ha cambiado en todos estos años?**

-Yo pienso que todo sigue bastante en la misma línea. Ahora se habla mucho de la falta de pilotos, pero yo recuerdo que el año de mi debut éramos, en total, 25 o 30 pilotos como mucho. Ahora hay pruebas en que hay setenta, pero repartidos por categorías. En este aspecto, yo diría que el paddock del Mundial ha crecido.

**-Tú puntuaste por primera vez el día de tu debut, y no volviste a lograrlo hasta un año después. Ahora, basta con participar para obtener algún punto.**

-Así es, pero insisto, esto viene marcado por el hecho de que hay más categorías. Si las eliminásemos, todo aquel que quisiera hacer el Mundial tendría que hacerlo en nuestra categoría, que es un poco lo que pasaba

entonces y nos permitió a nosotros crecer más rápidamente.

**-Antes podías clasificarte un día entre los diez primeros y al siguiente trial quedarte sin puntos. Imagino que eso suponía una presión añadida.**

-El primer año sí, porque puntué en la primera carrera pero no estaba contemplado que yo hiciera el Mundial. Estábamos con la federación, éramos seis, pero sólo iban a hacer el Mundial Marc Catllà y José Manuel Alcaraz. Fue el hecho de puntuar lo que hizo que me llevaran también a mí, pero las cosas cambiaron mucho porque no podía contar con la ayuda de mi padre, que había sido mi mochilero hasta entonces. Había un chico que se desplazaba a las carreras para ayudarme, pero no eran las mejores condiciones para hacer un Mundial. En cambio, en 1998, ya teniendo claro que iba a hacer todo el

campeonato, lo preparamos de otra manera y ya entré en los puntos de forma regular. La presión entonces no era puntuar, sino hacerlo bien para que una fábrica se fijara en mí y poder dar continuidad a mi sueño. Sabía que, de lo contrario, todo se acabaría cuando concluyera mi paso por el equipo nacional.

**-¿Cuánto han evolucionado las motos en todo este tiempo?**

-Yo diría que no mucho. Se han ido perfeccionando, pero yo recuerdo el motor de la Beta Techno, la que usé en mi primer mundial, y es prácticamente el mismo que el de la Beta Evo actual. Ha habido mejoras, se han pulido detalles, y se han ajustado las motos para el tipo de zonas de hoy día, pero poco más. Yo diría que a excepción de Montesa, que de alguna forma es un equipo que no encaja en lo que es el mundo del trial, el resto de los equipos, con presupuestos muy justos, han ido haciendo cositas para hacerlas más pequeñas, estrechas, y mejorarlas en cuanto a suspensión y motor.

**-¿Y los neumáticos?**

-Aún menos. Hasta el año pasado, que salió el Michelin X Light, llevábamos toda la vida con el mismo neumático. Supongo que si en lugar de venderse 20.000 motos de trial al año se vendieran 2.000.000, habría más desarrollo detrás.

**-Analicemos, si te parece, algunas de las cosas que han cambiado a lo largo de estos años. Por ejemplo, el tiempo por zona: se ha pasado de no tenerlo en cuenta a dejar sólo un minuto.**

-Es un auténtico disparate. En Portugal, Jean Marc Cuiere me preguntó si prefería un minuto o un minuto y medio, y le respondí dos. Creo que nos estamos equivocando. El tiempo llegó al trial porque la gente se empezó a parar



-Yo creo que el reglamento nunca ha dicho que fuera non stop. Lejeune fue el primero que empezó a parar, y lo hizo porque el reglamento no decía que estuviera prohibido. Él fue suficientemente habilidoso para hacerlo.

**-En realidad, estas normas parecen jugar en contra de los que empiezan, de los menos preparados.**

-Dicen que aplican estas reglas para ayudar a la gente que sube, y en realidad hacen todo lo contrario. Lo único que hacen es poner más trabas.

**-Antes pasabais un tiempo exagerado inspeccionando las zonas, y ahora os prohíben mirarlas durante la carrera.**

-Para mí, bastaría con dar un tiempo justo para hacer el trial. Ahora nos prohíben entrar a mirar la zona, pero igualmente nos dan cinco horas. Sería mejor que nos dejaran aprovechar ese tiempo para hacer las cosas bien. Las condiciones cambian mucho, y las zonas que te has mirado el día anterior han cambiado mucho después de pasar los pilotos de otras categorías. La zona ya no es la misma, y que no te las dejen ver no tiene ninguna finalidad. No he logrado adivinar qué aporta.

**-Cuando empezaste corrías 20 pruebas de Mundial al año, dos por país, y ahora apenas hacéis 11, sólo algunas dobles. Eso significa que viajáis menos.**

-Antes hacíamos 10 pruebas de dos días, y ahora 8, tres de ellas dobles. Y si, tenemos un par de viajes menos. Viajar mucho es duro, pero yo pienso que un Mundial debe ser muy completo, y lo que tiene que buscarse es que el Nacional sea más amateur. Si el Mundial tiene que ser de 12 carreras, ningún problema, pero quizás sí tendría que ajustarse el calendario del Nacional.

**-Tú eres de los pocos pilotos, junto a Dougie, que han pasado de los 2T a los 4T tiempos y de nuevo a los 2T. ¿Qué te gusta y qué te desagrada de cada opción?**

-Pasé a los 4T porque la fábrica estaba interesada y a mí me servía de revulsivo, pero los pilotos estamos aquí para ayudar a vender motos y yo me encontraba con que algunos importadores me pedían que corriera con la dos tiempos porque el 95 % de motos que vendían eran de este tipo. Al acabar el año

me plantearon la posibilidad de volver a los 2T, me lo tomé como una nueva motivación, que siempre va bien, y ése fue el motivo principal del cambio.

**-La pregunta era qué te gusta y qué te desagrada de cada opción.**

-De las 2T me gusta que son motos que perdonan más, que son más fáciles de pilotar y más ligeras. Y en ellas echo en falta el par motor de los 4T, ya que cuando puedes aprovechar esa potencia la sensación es indescriptible. Las 4T son más pesadotas, más exigentes, y el freno motor era el problema más grande que tenía cuando el terreno estaba húmedo.

**-Decías antes que Dougie, junto a Tarrés y Bou, son los pilotos que más han marcado una época en la historia del Campeonato del Mundo. ¿Hay alguno de ellos que te haya impresionado más que los otros?**

-A mí me impresionó muchísimo Dougie y, obviamente, ahora Toni. Pero sobre todo Dougie, porque yo veía correr a Tarrés y disfrutaba mucho haciéndolo, pero pienso que el trial que hacía él tenía más errores. Pienso que Dougie fue el primero en hacer trials casi perfectos. Si las 15 zonas eran extremadamente difíciles, no es que pasara algunas bien, él era capaz de hacer todo lo que se podía. Y esto es un poco lo que está pasando ahora con Bou. Creo que son los dos pilotos que más han llevado al extremo la perfección en un trial, y eso es lo que más me ha impresionado de ellos.

**-Cuando empezaste tenías 16 años y corrías con una 250. En la actualidad es obligado correr con una 125 hasta los 18. Es evidente que ello supone un hándicap para los que empiezan.**

-Para mí, la mejor combinación que se ha hecho jamás fue la del año en que los juniors hacían las mismas zonas. Era como cuando en el Campeonato de España había Senior A y Senior B pero ambas categorías hacían las mismas zonas. Tenías la motivación de luchar por la victoria o el título en tu categoría, pero al mismo tiempo tenías la opción de valorarte o tomar referencias respecto a los pilotos de cabeza. Pienso que aquel fue el mejor año en cuanto a reglamento. Ahora es complicado porque hacen ir a los motos con 125 hasta los 18, y luego, cuando llegan a los 18, se

en exceso, y había pilotos que estaban hasta quince minutos por zona. Pero ahora se ha llegado a un extremo en el que lo principal es el tiempo, y lo secundario la zona. Y eso no puede ser. Yo creo que hay que volver a marcar zonas como Dios manda y poner un

tiempo únicamente para que la gente no se duerma. No es un deporte de velocidad.

**-También se probó el non stop, se volvió atrás y se propuso de nuevo...**

-La verdad es que no sé qué pretendían

con el non stop. Si algo necesita el trial, son facilidades para los controles, y está claro que con el non stop ni se consiguió ni se conseguirá. El trial es un deporte muy técnico en el que un piloto debe usar toda su habilidad sobre la moto para pasar unos

obstáculos, y lo que hace el no parar es limitarte. Yo lo consideraba como cambiar el deporte.

**-Cambiar no, porque en su origen, el trial era non stop.**

1997 (21°)	1998 (14°)	1999 (8°)	2000 (7°)	2001 (6°)	2002 (3°)	2003 (7°)	2004 (4°)	2005 (4°)	2006 (3°)	2007 (4°)	2008 (5°)	2009 (5°)	2010 (-)
España: 14° España: 18° Luxemburgo: 24° Luxemburgo: 19° Bélgica: 24° Bélgica: 25° San Marino: 19° San Marino: 20° Italia: Plante Italia: 24° Francia: 17° Francia: 19° Andorra: 17° Andorra: 19° EE.UU.: - EE.UU.: - Rep. Checa: 19° Rep. Checa: 16° Alemania: 18° Alemania: 20°	España: 12° España: 15° Inglaterra: 15° Inglaterra: 13° San Marino: 15° San Marino: 12° Rep. Checa: 9° Rep. Checa: Ret. Alemania: - Alemania: - Francia: 13° Francia: 13° Andorra: 14° Andorra: 6° Finlandia: 13° Finlandia: 16° Noruega: 8° Noruega: 17°	España: 9° España: 8° Portugal: 8° Portugal: 4° Bélgica: 10° Bélgica: 15° Inglaterra: 9° Inglaterra: 6° Inglaterra: 6° Alemania: 2° Alemania: 2° Francia: 6° Francia: 14° EE.UU.: 7° EE.UU.: 9° Suiza: 14° Suiza: 13° Italia: 6° Italia: 3°	España: 9° España: 7° Portugal: 4° Portugal: 8° Bélgica: 10° Bélgica: 7° Inglaterra: 6° Inglaterra: 7° Rep. Checa: Ret. Rep. Checa: - Alemania: 8° Alemania: 10° Japón: 8° Japón: 17° Francia: 13° Francia: 4° Italia: 1° Italia: 2° Andorra: 9° Andorra: 5°	España: 4° España: 8° Portugal: 7° Portugal: 7° Bélgica: 8° Bélgica: 6° Japón: 8° Japón: 7° EE.UU.: 5° EE.UU.: 4° Italia: 10° Italia: 5° Francia: 11° Francia: 8° Andorra: 14° Andorra: 7° Rep. Checa: 3° Rep. Checa: 3°	España: 3° España: 3° Inglaterra: 3° Inglaterra: 4° EE.UU.: 4° EE.UU.: 5° Andorra: 1° Andorra: 5° Francia: 1° Francia: 2° Italia: 5° Italia: 3° Europa: 6° Europa: 4° Japón: 11° Japón: 7°	Irlanda: 7° Irlanda: 3° Portugal: - Luxemburgo: - Alemania: 6° Alemania: 9° Japón: - Japón: - Andorra: 9° Andorra: 8° España: 6° España: 1° Italia: 5° Italia: 3° Europa: 4° Europa: 4° Suiza: 5° Suiza: 5°	Irlanda: 3° Irlanda: 2° Portugal: 4° Portugal: 4° Japón: 7° Japón: 7° EE.UU.: 5° EE.UU.: 4° Francia: 4° Francia: 4° Andorra: 3° Italia: 5° Italia: 6° España: 5° Suiza: 5° Suiza: 5°	Portugal: 3° España: 2° Luxemburgo: 3° Japón: 1° EE.UU.: 6° EE.UU.: 2° Andorra: 3° Francia: 3° Francia: 2° Italia: 3° Italia: 9° Gran Bretaña: 3° Alemania: 5° Alemania: 6° Bélgica: 5°	España: 4° Portugal: 6° EE.UU.: 5° EE.UU.: 4° Japón: 3° Japón: 1° Francia: 5° Italia: 2° Polonia: 3° Gran Bretaña: 3° Andorra: 1° Bélgica: 2°	España: 5° Guatemala: 5° Guatemala: 7° Francia: 5° Japón: 4° Japón: 4° Italia: 5° Polonia: 3° Rep. Checa: 3° Gran Bretaña: 4° Andorra: 4°	Luxemburgo: 5° Irlanda: 4° Irlanda: 3° EE.UU.: 3° EE.UU.: 7° Japón: 7° Japón: 7° Francia: 6° Italia: 4° Rep. Checa: 4° Suecia: 7° Portugal: 5° España: 5°	Irlanda: 4° Irlanda: 3° Portugal: 3° Gran Bretaña: 5° Gran Bretaña: 3° Japón: 7° Japón: 8° Italia: 5° Andorra: 7° España: 5° Francia: 5°	España: 5° Portugal: 2° Portugal: 2°



están un par de años en Júnior haciendo aún otro tipo de zonas. A no ser que el piloto sea muy ambicioso, como Toni, ya que él dejó claro desde el primer momento que quería dar el salto al Mundial absoluto tan pronto cumpliera los 18.

**-Otra de las cosas que hemos notado es que has cambiado el mono de licra por pantalón y camiseta.**

-Sí, pero eso es más una cuestión de marketing que otra cosa. Y se agradece cuando tienes que ir al lavabo. Bromas aparte, lo que sí creo que debería empezar a trabajarse, básicamente por parte de la federación, es la obligatoriedad de las protecciones en los trials. Ahora vamos muy cómodos y eso beneficia nuestra movilidad, pero algún día pasará una desgracia que con unas medidas mínimas podría evitarse. Pienso que la Federación Catalana está trabajando en este sentido con los niños, ya que les obligan a montar un hombre al agua, llevar espaldera... son cosas que poco a poco deben controlarse, porque, queramos o no, hay cierto riesgo.

**-Otro cambio es que eres padre de...**

-Dos niñas. Y eso me aporta mucha tranquilidad. Siempre he sido una persona muy tranquila, más de ir al cine, a cenar y a dormir que de ir de fiesta, y encontrar la estabilidad de una familia me ha ayudado mucho.

**-Volvamos al presente. En Baiona os quejasteis de un exceso de dificultad, incluso peligro, y en Portugal, una semana más tarde, protestasteis porque el trial era excesivamente fácil. ¿Tan difícil es encontrar un compromiso a la hora de**

**marcar las zonas?**

-En realidad no nos quejamos de exceso de dificultad, sino de exceso de peligrosidad. Los trials siempre tienen que ser muy difíciles, eso es bueno, pero en Baiona eran zonas peligrosas por su altura, por las condiciones del terreno y por el minuto. El mismo trial, con un minuto y medio, probablemente no habría resultado tan peligroso ni polémico. Y en Portugal pasó un poco lo mismo. Seguimos con el minuto por zona, y marcaron zonas largas pero fáciles. No fáciles del todo, pero había mucha adherencia, y cuando es así, ya sabemos que las prestaciones de todos aumentan y se falla muy poco.

**-De todos modos, no deja de resultar curioso que os quejarais de zonas excesivamente fáciles cuando da la sensación de que sólo en trials así podéis disputarle la victoria a Toni Bou.**

-Yo creo que cualquier piloto que quiera ganar a Toni necesita trials difíciles, pero no por encima de su nivel, porque es en los trials más extremos donde Toni saca más partido. Portugal fue excesivamente fácil, y pedimos más dificultad, no para ganar a Toni, sino para impedir que los de atrás pudieran superarnos gracias a la facilidad de las zonas.

**-Ya para acabar. A punto de cumplir los 30, has decidido correr la que sin duda es la prueba de trial por excelencia: los Seis Días de Escocia.**

-Trial por excelencia, para mí no. Yo siempre he considerado que aquello no era trial, sino otra cosa, y aunque ahora que estoy a punto de ir entiendo ese concepto, no es el tipo de trial que a mí me emociona o entiendo

como piloto. Más que nada porque no lo he vivido nunca. Pero éste era un año especial por varias razones, y me he animado. Por un lado, porque un amigo mío, Josep M<sup>a</sup> Adzerias, cumple 50 años y hacía muchos que me hablaba de la ilusión que le haría correr los Scottish cuando llegara este momento, y, por otro, se da la circunstancia de que dos meses después tenemos Mundial en ese mismo escenario, y pensé que me iría bien para adaptarme al tipo de terreno aun siendo consciente de que las zonas serán muy distintas.

**-Corres por pura diversión, pero es evidente que la gente esperará de ti que ganes o, por lo menos, tengas opciones a la victoria.**

-A mí me gustaría ir con un nombre falso porque, lamentablemente, ahora no podemos correr ningún trial sin que se nos obligue a ganar. Quiero tomarme la prueba como un reto, porque es una prueba de Seis Días, a su manera dura, y está claro que la gente espera que lo haga bien porque, si soy uno de los mejores pilotos del mundo, también debería serlo allí.

**-¿Y tú qué esperas?**

-Intentaré hacerlo lo mejor posible, pero no me marcó como objetivo ganar, porque soy consciente de que es muy complicado. Está claro que lo intentaré, pero sé que no es fácil, porque hay otros muchos pilotos que lo tienen todo más de cara.

Texto: **Nacho Bertrán**  
Fotos: **Sebas Romero/J.P. Acevedo (acción)**