Diogo Pachenki fala da emoção da volta da Truck a Interlagos

Correr no tradicionalíssimo Autódromo de Interlagos, na capital paulista é uma situação diferente até mesmo para pilotos experientes e acostumados a grandes emoções. Depois de ficar um ano distante da pista paulistana por motivos que fugiram ao controle da organização da Fórmula Truck, a mais popular categoria do automobilismo da América do Sul está de volta. A sexta etapa acontece no próximo dia 31 de julho nos 4.309 metros do técnico traçado que exige muito de todos os pilotos. Para Diogo Pachenki, vice-líder do campeonato, correr no templo do automobilismo brasileiro é um prazer sem igual. Ali ele já conquistou várias vitórias em outras categorias e ainda corre atrás de um inédito primeiro lugar na Fórmula Truck.

“Esperamos o ano todo para correr em Interlagos, que é uma pista fantástica, gostosa, desafiadora e garanto que todos ficam contentes por estar de volta. Interlagos sempre gera um evento bacana, com bastante público e garanto a todos que é a prova mais esperada do ano. No meu caso, só perde para Cascavel, que é a minha cidade“, avalia Diogo.

Mas a vida dele não será fácil, pois além dos adversários dentro da pista, enfrentará o restritor de potência, aparato mecânico previsto no regulamento para os cinco primeiros colocados na classificação geral. Por ser o segundo colocado, Pachenki usará o restritor de 72 milímetros, que reduz em cerca de 120 cavalos a potência do motor do seu caminhão Mercedes-Benz. O objetivo ao se criar essa peça foi aproximar os líderes do restante dos pilotos. O líder Felipe Giaffone usa o de 70mm, Paulo Salustiano, o terceiro, o de 74mm, David Muffato, o quarto, o de 76 e o quinto, André Marques, o de 78mm. Os outros caminhões usam o de 80mm, exceto os três Iveco, que têm abertura de 85mm.

“Devido ao restritor, acredito que terei dificuldades enormes para ser competitivo em Interlagos, que é uma pista que exige bastante do motor devido às duas retas e à Subida da Junção. Na minha opinião, até o restritor de 74 mm, que nesta prova será usado pelo Salu (Paulo Salustiano), acho aceitável, tanto que ele venceu em Londrina com esse mesmo restritor. Mais do que isso desanima a gente. Mas como esse é o regulamento, e todos seguem, tenho de aceitar e me adaptar“, disse Pachenki.

As colocações do vice-líder do Campeonato Brasileiro – ele tem 179 pontos contra 198 de Felipe Giaffone e 164 de Paulo Salustiano, o terceiro colocado – podem ser rebatidas com a vitória de Salustiano em Goiânia e o segundo lugar de Giaffone. No entanto, ele tem a explicação na ponta da língua.

“Os caminhões Volkswagen e Ford têm um sistema de injeção de combustível que tem pressão mais elevada, quase três vezes mais, do que os Mercedes-Benz. Com isso, perdem menos potência e, assim, sentem menos dificuldades com os restritores, pois precisam de menos ar para a explosão do óleo diesel“, finaliza o vice-líder da Fórmula Truck.

CALENDÁRIO DE 2016

13 de março – Santa Cruz do Sul (RS)

10 de abril – Curitiba (PR)

15 de maio – Campo Grande (MS)

5 de junho – Goiânia (GO)

3 de julho – Londrina (PR)

31 de julho – Interlagos (SP)

4 de setembro – Tarumã (RS)

9 de outubro – Cascavel (PR)

6 de novembro – Guaporé (RS)

4 de dezembro – Curvelo (MG)

WWW.CRONOSPEED.COM.BR (12/07/2016)