

Sito Pons, l'elit del motociclisme

Localitzar Sito Pons quan està preparant el proper campionat del món requereix, a vegades, una certa dosi de paciència. Els seus viatges són continuats, i difícilment el pots trobar a Barcelona. El mateix dia en què s'havia concertat aquesta entrevista, les revistes esportives informaven, des de bon matí, que Sito Pons marxava cap al Japó, per provar l'Honda 250 cc, que va donar el títol del món a Freddie Spencer la passada temporada.

La primera pregunta era obligada. ¿Quina oferta ha fet Honda a Sito Pons, de cara a la propera temporada? Tots sabien que Spencer no correria enguany amb 250 cc, i Honda ara vol oferir les seves màquines a tres pilots perquè formin el seu equip. Sito Pons explica com van començar els contactes. «A l'última cursa del campionat, a Itàlia, els responsables d'Honda em van comentar si podia tenir interès a córrer aquesta categoria amb les seves motos oficials, en el lloc d'Spencer. A partir d'aquí, vam començar els contactes. Ara m'han invitat al Japó, per provar les motos, i hi ha la possibilitat d'ocupar el lloc d'Spencer en 250 cc, ja que ell no hi participa. He d'anar al Japó a provar les motos i parlar amb ells, per veure que hi podem fer i si a mi m'interessa o no.» Per a la propera temporada, a més d'aquesta oferta, Sito té a la cartera una oferta de Giacomo Agostini per a córrer en 500 cc amb una Yamaha, al costat de l'americà Eddie Lawson, i una altra per a fer-ho amb Suzuki, a la mateixa categoria.

Sito Pons portava les motos a la sang des de molt petit, i explica els seus inicis telegràficament, com si fossin part d'un passat que ja queda massa lluny. «De petit, ja m'agradaven les motos. Als 10 anys, en volia una. Als 13, vaig tenir la primera, i a partir d'aquí vaig començar a anar amb moto de muntanya. Als 18 anys, me'n vaig comprar una per fer curses, amb la qual vaig participar en el Critèrium Solo Moto, però com un hobby.

Vaig anar fent bones curses i, a poc a poc, les coses em van anar bé. Sense

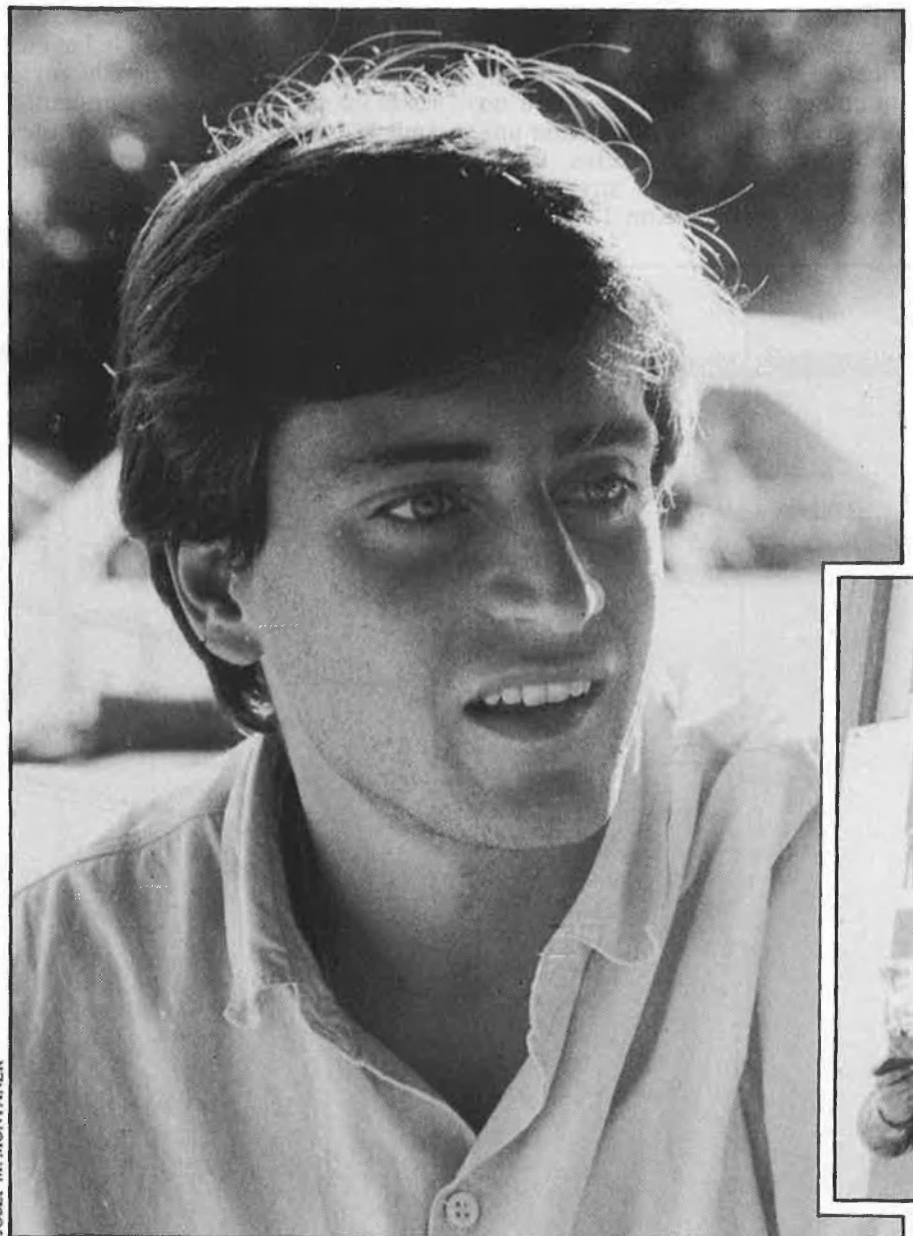
Sito Pons és un dels dotze homes més ràpids del món sobre una moto. Als 24 anys, ha entrat de ple en el motociclisme i s'ha enfrontat a noms tant mítics com Freddie Spencer, Eddie Lawson i Randy Mamola.

Núria Costa

adonar-me'n, m'he convertit en un professional.» I així, com qui no vol la cosa, l'any 81 quedà subcampió d'Espanya en 250 cc-super. L'any 82, quinze del campionat del món, en 250 cc. El 83 fa el lloc divuitè al campionat del món de 250 cc, però aquesta baixa classificació es deu a un accident que li va suposar mig any de recuperació.

L'any 84 es classifica quart en el campionat del món de 250 cc, guanya el Gran Premi d'Espanya al Jarama i puja quatre vegades al pòdium. El 85, la passada temporada, quedà dotzè al campionat del món de 500 cc, cilindrada màxima del motociclisme, i entrà en l'elit mundial del món de les motos.

Però aquell noi que als 10 anys en volia una mai no havia imaginat que arribaria a ser-ne un profes-



JOSEP M. MONTANER

sional. El seu objectiu era ser arquitecte i el fet de córrer moto només suposava una afició. Tampoc no ha oblidat el seu objectiu, i continua fent la carrera d'arquitectura, però «és difícil, perquè les dues coses requereixen el màxim de temps. Aleshores, és difícil, i cada any ho és més, perquè cada any estic més ficat en tot això de les motos i cada any em lleven més temps.»

La passada temporada va córrer per primera vegada amb una màquina de 500 cc, una Suzuki, formant part de l'equip HB-Suzuki-Campsa, al costat de l'italià Franco Unini. Més que diferència en el canvi d'equip, Sito Pons ha notat la que comporta el canvi de cilindrada. «En passar de 250 cc a 500 cc, les coses són molt més professionals, perquè en 250 cc no hi havia les cases comercials ni les marques de les motos tan fortes com en 500 cc. Ací hi ha el gran canvi: la professionalitat dels pilots, la professionalitat de tots els equips. També és molt més difícil triomfar amb 500 cc, perquè hi ha menys oportunitats i menys motos que funcionin bé. En 500 cc la diferència de les màquines és molt gran. En 250 cc, sense tenir-ne una d'oficial, podies obtenir-ne bons resultats.»

Una moto de 500 cc, amb 140 cavalls, és capaç de tocar, en circuits



JOSEP M. MONTANER

com el Paul Ricard, la barrera del 300 km/h. L'acceleració d'una moto com la Suzuki de Sito Pons és més gran que qualsevol Fórmula-1 actual. Tot això fa que el pilot sigui un autèntic malabarista, amb un sentit de l'equilibri molt desenvolupat. Saber fins a quin límit pot inclinar-se una moto, quan es traça una corba a 180 km/h, és una facultat que no tenen tots els homes.

La preparació física i psíquica dels

pilots és un factor molt important en les curses. «Necessites un bon estat psicològic i anímic, de cara a les competicions, perquè és una tensió molt gran. Has d'estar preparat per a arribar als 280 km/h amb una moto, i, això, ho aconsegueixes si et prepares físicament i psíquicament. Jo no faig res concret, res específic, però sí, en general, hores de gimnàs, cuidar-me...»

Sito Pons creu que el pilot i la màquina formen un conjunt compacte. Ni la moto és una prolongació del cos, ni el pilot és una peça més de la màquina. «Em penso que tot és un conjunt. Evidentment, la moto sense pilot no camina i el pilot sense moto no pot guanyar curses. Les dues coses es compaginen, i no es pot concebre l'una sense l'altra. Però la importància del pilot és bàsica, perquè ell és l'eix sobre el qual gira tot l'equip. Depèn del pilot que l'equip funcioni d'una manera o d'una altra i els resultats esportius.»

El món de l'esport és un món carregat de supersticions i manies per part dels qui el practiquen, i aquestes manies s'accentuen molt més en els esports on el risc és molt alt. Però aquest no és el cas de Sito Pons. «Jo, generalment, intento sempre allunyar-me d'aquestes coses, perquè entenc que són bajanades i que per a l'única cosa que serveixen és per a crear-te vicis i lligams que no són necessaris.» El risc, el fet de saber que t'hi jugues la vida, és una cosa acceptada. Hi ha dos tipus de persones: la persona a qui agrada el risc pel risc i la persona que no el suporta i s'estima la seguretat. La gent que practica esports de risc són persones que, d'alguna manera, s'estimen aquesta sensació d'estar jugant una mica, d'estar vivint al cent per cent, vivint la vida més intensament que els altres; precisament, per aquesta sensació de risc.»

El risc en una prova de 500 cc és evident. La caiguda quan vas amb una moto a 180 km/h, i amb l'única protecció del casc i del vestit de cuir, fa que depenguis de l'atzar. «Hi ha dos moments en la caiguda: l'un, quan caus, i l'altre, quan estàs intentant no fer-ho. Quan intentes no caure, és qüestió de tècnica, i també de sort. En el moment de la caiguda, tot és qüestió de sort i de constitució física. Potser també, a base de caure, un ja col·loca el cos d'un manera determinada, per l'experiència; però, lògicament, no estem entrenats per a caure, aquesta és la veritat.»

Parlar de la situació del motoci-



JOSEP M. MONTANER

«Als 10 anys ja volia una moto.»



JOSEP M. MONTANER

«No estem acostumats a caure, aquesta és la veritat».

clisme a Espanya és parlar d'una nova federació, escollida, per primera vegada, democràticament i que lluita per aixecar-lo. Per a Sito Pons, «és una federació nova, amb ganes de fer coses, i amb un nou president que —m'ho penso— ho fa molt bé. Veig que som en el millor moment, que mai no havíem estat en tots els

nivells; de pilots, d'afició, de premsa, dels mitjans de difusió. Mai tants pilots espanyols no havien participat en campionats del món, i mai la premsa i els mitjans de comunicació no havien donat la importància que ara donen al motociclisme. També n'ha augmentat molt el nombre d'aficionats, gràcies a les retransmissions que en fa la televisió».

Però el greu problema del motociclisme aquí és la manca de circuits permanents. Aquest és un fet que es va fer palès en la darrera celebració de les 24 Hores de Montjuïc. I això, segons Sito, és un problema bàsic, perquè, si un país no té circuits, és molt difícil que en surtin noves generacions de pilots. «Qüestionem sempre que no hi ha un circuit permanent. Catalunya és on hi ha més afició al motor, tant de dues com de quatre rodes, i no té un circuit permanent. El circuit de Montjuïc no és un circuit, són quatre carrers antics que abans feien de circuit, però que ara no son adequats. És un circuit superperillós i, lògicament, una cosa és fer motociclisme i una altra és jugar amb la vida d'una persona. Jo sóc partidari que les 24 Hores no es

facin a Montjuïc, sinó en un altre circuit. I, si a Montjuïc volen fer curses, que se'n facin de motos de sèrie monocilindriques, que no passin de 120 km/h, però no hi poden córrer motos a 250 km/h, perquè, per molt que s'esforci l'organització, és impossible d'aconseguir que el circuit sigui segur.»

Quan li preguntes que se sent anant a 280 km/h, et mira sorprès i s'afanya a afirmar que «no se sent res, és igual que anar amb el cotxe a 100 km/h. Durant la cursa, penses i et concentres en la corba següent. Estàs pendent del pilot que va davant i del pilot que tens al darrere. Però, la sensació de velocitat, l'assumeixes menys, perquè no tens punts de referència com quan corres per una ciutat.» Sito Pons mira contínuament el rellotge. Ja ha dit al principi de l'entrevista que està molt enfeinat amb el proper viatge al Japó. En moltes de les preguntes triga a contestar, com si, en lloc de tenir el cap a la lluna, el tingués, amb les mans i tot el cos, damunt la moto de Freddie Spencer. I és que quan un desig esdevé realitat, a vegades, només a vegades, es triga una mica a assumir-lo. □



Centre
Carles Salvador

CATALÀ PER CORRESPONDÈNCIA

CURSOS DE LLENGUA (recomanable per a oposicions, cursos, etc)

Nivells:

- **Iniciació (10 unitats)**
- **Bàsic (25 unitats)**
- **Progressiu (10 unitats)**
- **Preparació per a l'obtenció del títol de professor**

**GEOGRAFIA I HISTÒRIA DEL PAÍS VALENCIÀ
(20 unitats)**

ECONOMIA DEL PAÍS VALENCIÀ (11 unitats)

CENTRE CARLES SALVADOR
Apartat de Correus 941
46080-VALÈNCIA