

# Passió i perill

A les portes del G. P. de Jerez, puntuable per al campionat mundial, resorgeix la polèmica de cada temporada que fa del motociclisme un esport atractiu. Accidents, pors, competència... Els pilots, expliquen que des de l'asfalt la visió és molt distinta.

J. Pasqual/E. Company

«Vaig sortir a fer una tanda d'entrenaments, per tal de marcar un bon crono i posar la motocicleta a punt. En agafar una de les eses del circuit japonès, la roda del davant se me'n va anar. Va ser conseqüència de la diferència de temperatura entre l'asfalt i els pneumàtics; això va fer que perdessin adherència. La caiguda va ser en ple revolt. La moto va sortir projectada de tal manera que va endur-se pel davant els daus de goma-escuma de protecció. Jo vaig anar rodant fins a estavellar-me contra el guardaraül, amb el qual vaig topar amb el genoll esquerre. De seguida, vaig adonar-me que era una cosa seriosa, i immediatament després, en ambulància, van dur-me a l'hospital».

Així relata Carles Cardús l'accident que va sofrir durant els entrenaments del Gran Premi del Japó, la primera cursa del Campionat del Món de Motociclisme de velocitat. Una banalitat, una petita errada i, en centèsimes de segon, unes conseqüències que haurien pogut esdevenir funestes. Tanmateix, el coratjós pilot català encara va sortir-ne ben parat. El genoll afectat, segons els metges que el van intervenir, presentava unes lesions encapçalades per mots com: «Ruptura completa...»; «Esquinç...»; «Fractura (...) amb enfonsament...»; «Contusió...». I el resultat ha estat d'una dolorosa recuperació a la barcelonina Clínica Dexeus, on està internat, recuperació d'altra banda molt intensiva, de cara a la seva possible participació en el Gran Premi d'Espanya, de Jerez.

Accidents com aquests són corrents en les curses de velocitat. I n'hi ha de molt més greus, mortals fins i tot. Els corredors de motos accepten aquest risc i no s'acovardeixen davant del perill. És un aspecte que a l'home del carrer li resulta difícil d'assimilar.

Segons Benjamí —o «Min»— Grau, pilot de la barriada de Sants de Barcelona, conegut sobretot darrerament per la seva trajectòria victoriosa a les mi-

tiques «24 Hores de Montjuïc», «no més penses en l'accident en certs moments d'una cursa, quan la moto et derrapa. Gràcies a Déu, de seguida se t'esborra de la memòria en tornar-te a concentrar en la conducció». I afegeix: «Si t'ho plantegessis, no correries».

L'actual campió mundial dels 80 c.c., el pilot valencià Jordi Martínez, àlies «Aspar», en pensa més o menys el mateix, i ho referma tot incidint en l'esforç que havien de dur a terme per «mentalitzar-nos per no pensar-hi».

Per la seva banda, Carles Cardús porta el tema a la vessant dels anhels: «no desitjo cap accident ni per a mi ni per a ningú».

Un accident comporta un perill, el perill indueix a la por. Pel que fa a la por, el subcampionat mundial i virtual líder del campionat d'enguany dels 250 c.c., el velocista Sito Pons, està molt lluny de negar-la: «Sí, sí que en tenim i més del que la gent pot pensar. Però és una por d'un moment, instantània. Quan vas sobre la moto i en un viratge se te'n va una mica del darrere, o sigui, que et fa un estrany i perds el control, aleshores sí que t'agafa por... Et fa un salt el cor. Però això cessa quan tornes a afiançar-te sobre la moto i continues corrent; ja no hi penses llavors en la por. El que passa és que, d'estrany com aquests, poden fer-se'n vint o trenta per cursa. És cru de dir-ho, però en un gran premi guanya qui més juga amb aquest límit, i per tant el risc augmenta com més t'hi apropes i amb el risc s'incrementa també la por».

Per a Cardús, la por és un aspecte a evitar: «No, no tenim por... Bé, sí que en tenim, però mirem de no pensar-hi». De la mateixa opinió és Benjamí Grau: «No tenim por. Si fos així, no sortiríem a cap gran premi».

Una pràctica de la qual s'estimen més no parlar és la del *dopping*, tan ocultament comuna en altres esports. La resposta de Cardús, per exemple, és contundent: «Cap corredor no consumeix ni drogues ni estimulants a l'hora de pujar a una moto».

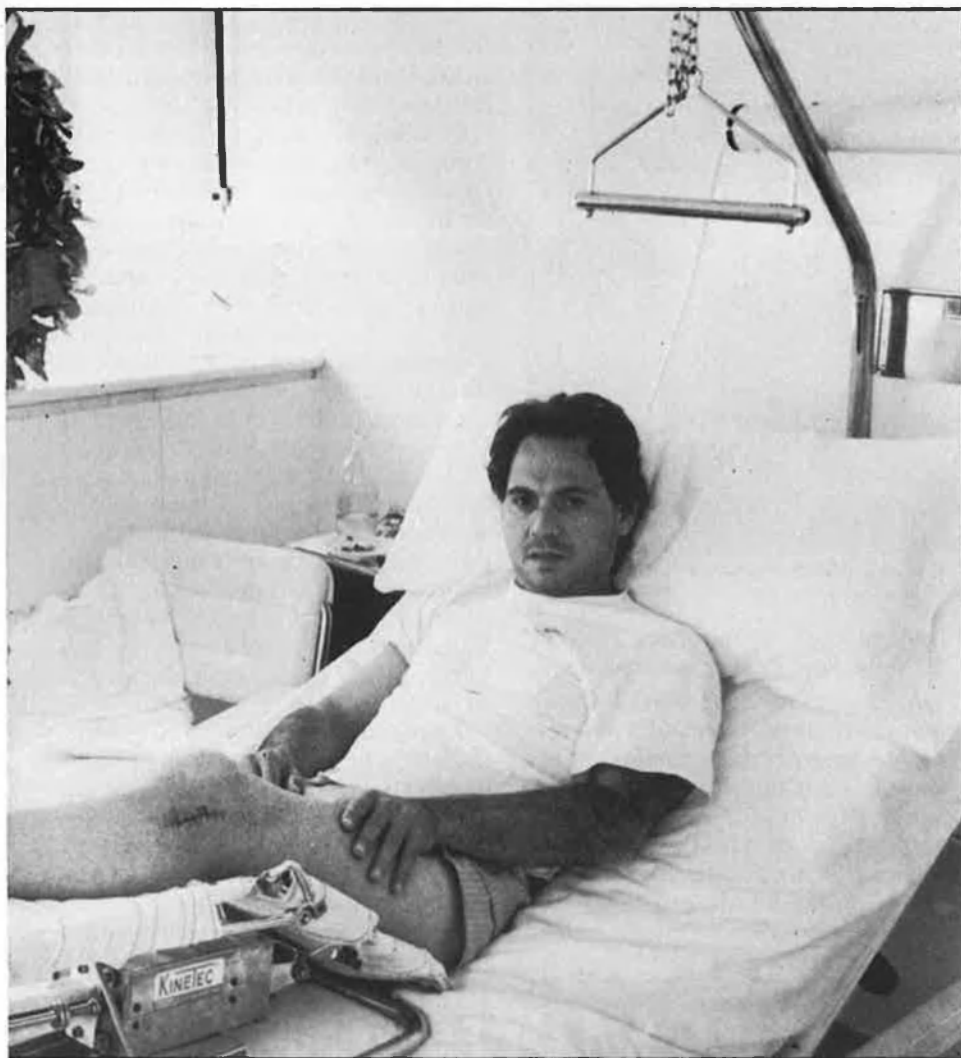
La velocitat no és l'única modalitat



del motociclisme esportiu. El motocross, per exemple, és una manera distinta de concebre les curses. L'espectacularitat és el punt en comú més atractiu d'ambdues especialitats. Tot i això, el risc és molt menor en el motocross.

Toni Elias és la figura més representativa del motocross estatal. Des que als disset anys va pujar al pòdium a la fi del campionat d'Espanya, va guanyar, fins l'any passat en què ha deixat la competició, un munt de títols en distintes cilindrades. També ha assolit bons resultats en proves del campionat mundial. A la pregunta de si va decidir-se pel motocross per evitar el risc de les curses de velocitat, respon: «Prefereixo el motocross per la impressió que produeixen els salts i les derrapades sobre el circuit de terra; sempre m'ha omplert més. Reconec que el motociclisme de velocitat comporta més risc, perquè es va molt més ràpid, però el perill no ha influït en mi a l'hora d'escollir l'especialitat».

Jordi Martínez «Aspar» va trobar-se en un dilema semblant: «Sempre m'han agradat les dues coses, el moto-



trocini —exclusiu o no— d'una casa comercial. El pressupost de partida s'apropa als cent milions en el cas de l'equip de «Derbi» i de cent vint-i-cinc per a «Honda Ducados», que dirigeix l'ex-campió del món Angel Nieto. Com bé reconeix el seu primer pilot, Carles Cardús, el motociclisme de competició «no és a l'abast de tothom, i en aquest sentit és una mica elitista». D'altra banda, la dependència respecte dels esponsors o patrocinadors s'ha posat de manifest recentment, arran de la lesió a terres japoneses del pilot d'Honda. Els compromisos publicitaris han obligat Angel Nieto a inscriure Carles Cardús al gran premi d'Espanya del pròxim dia vint-i-sis, tan sols quatre setmanes després de la seva intervenció quirúrgica. Havent fet exercicis de dotze hores diàries de rehabilitació, el corredor confia a arribar a l'engraellat de sortida a Jerez, «ni que sigui amb crossets». En cas contrari, el mànager Nieto haurà de reparèixer al damunt d'una motocicleta de l'equip que comanda i competir en lloc de Cardús.

Hi ha un altre al·licient, junt amb l'atracció per la velocitat i l'estímul dels diners, que empeny els motociclistes a saltar a l'asfalt: l'afany de victòria. Segons Carles Cardús, diu: «Quan surto a competir, busco més la victòria que no el plaer de la velocitat; si hagués de córrer sol en un pista, no sé si ho faria».

D'un temps ençà, els circuits del

cross i la velocitat. Ara, la velocitat és especial, es requereix més tècnica. Sobretot, hi ha l'emoció que se sent a dos-cents cinquanta quilòmetres per hora, que és impossible d'explicar».

Benjamín Grau parla de la relació amb la màquina com si es tractés d'una mena d'idil·li. «A dos-cents cinquanta per hora, has d'estar totalment concentrat, formar un sol cos, moto i tu; en la velocitat hi ha una espècie de romanticisme».

¿Però, només per dèria corren els motociclistes? El pilot de moto-cross manresà, ara retirat, Toni Elías, l'encertà de ple quan explicà que «en principi es fa per afició, però amb els anys ve quan un vol treure profit, sobretot si t'hi dediques moltes hores».

Actualment, els pilots catalans i valencians professionals de plena dedicació es poden comptar amb cinc dits: «Aspar», Cardús, Garriga i Pons, més Manuel Herreros, tots ells participants permanents del Mundial de motociclisme.

El finançament d'un equip motociclista professional passa per l'ajut de la marca per la qual es corre i pel pa-



*Dalt, Carles Cardús, després de l'accident, en la clínica Dexeus iniciant una ràpida recuperació. Baix, Sito Pons, virtual líder del Mundial.*



Aspar: «Realment s'ha d'estar boig per a córrer els grans premis amb la misèria que es cobra».

gran circ motociclistic reuneixen unes característiques que els fan més segurs: espais de gespa o sorra a l'exterior de les corbes, vies tangencials en els revolts més compromesos, absència d'arbres i d'altres obstacles rígids al voltant de la pista, etc. Tot, preveient les possibles caigudes dels corredors. El pilot internacional Jordi Martínez confirmà que «van en augment les garanties de

protecció per a nosaltres: millors equips mèdics, circuits ben traçats...». Però, «això es nota sobretot a l'estranger», puntualitza Aspar. «És una vergonya —comenta sense embuts el pilot valencià— que on hi ha els millors velocistes i les millors fàbriques no es contrueixi un circuit com cal. Si no, mireu tot l'embolic cada any al voltant de la seguretat de Montjuïc».

Moltes d'aquestes circumstàncies fan que la imatge dels pilots motociclistes se cenyeixi al tòpic de ser uns bojos sobre dues rodes; un tòpic extret sens dubte de l'espectacularitat d'una cursa i de l'aparatositat dels accidents. Des de fora, aquesta equivalència pot ser afirmada sense enrojolar-se gaire. Tanmateix, els pilots, que al capdavant són qui de més a prop i, sobretot, qui més profundament viuen el muntatge esportiu discrepen amb rotunditat d'aquesta visió, que troben gairebé insultant. Carles Cardús, és categòric: «No, ¡mai no hem estat bojos!». Per la seva banda, Sito Pons, capgira els termes: «No. És més, cap boig no podria pujar a una moto i ja no diguem de córrer en un gran premi de velocitat». Benjamín Grau és més explícit: «Mira, jo penso que avui dia és més perillós circular pel carrer d'Aragó (de Barcelona) o per qualsevol de les carreteres que hi ha pel món que córrer en un circuit».

En resum, segons els mateixos pilots, la bojeria de què se'ls acusa es torna lucidesa i «savoir faire», si no és que es fa cas de l'irònic Aspar, quan afirma que «realment s'ha d'estar boig per córrer els grans premis amb la misèria que es cobra...». □

# EDITORIAL EMPÚRIES

## NOVETATS DEL DIA DEL LLIBRE

### Col·lecció TROS DE PAPER

Joan Vinyoli / Miquel Martí i Pol  
**Barcelona / Roda de Ter**  
**Correspondència**

Vicent Andrés Estellés  
**La parra boja**

Manuel Joan i Arinyó  
**Mateu, el fill d'en Marc**

Albert Draper  
**Vuit dies de juny**

Maria Mercè Roca  
**El col·leccionista de somnis**

Josep Bras  
**Exemplar gratuït**

### OBRES COMPLETES

Miquel Bauzá  
**Obra poètica 1959-1983**

### Col·lecció MIGJORN (poesia)

Feliu Formosa i Joan Casas  
**Amb efecte**

Blai Bonet  
**El Jove**

### L'ODISSEA Narrativa per a joves

S.E. Hinton  
**El Noi de la Moto**

### EL VENTALL Nova col·lecció de poesia de butxaca, a preus populars

Gabriel Ferrater  
**Da nucs pueris**

Eudald Puig  
**Parc de gessamins**

Joan Vinyoli  
**Llibre d'amic / Cants d'Abelone**

Carles Riba  
**Esbós de tres oratoris**

## PREMIS 1987

Dolors Oller  
**La construcció del sentit**

*Premi Crítica Serra d'Or d'assaig.*  
*Premi Generalitat de recerca en literatura.*

Wang Wei  
**Vell país natal**

Traducció de Marià Manent i M. Dolors Folch  
*Premi Crítica Serra d'Or de traducció poètica.*  
*Premi Generalitat de traducció poètica.*  
*Premi Ciutat de Palma a la millor traducció poètica.*

Olga Xirinacs  
**Marina**

Il·lustracions d'Asun Balzola  
*Premi Crítica Serra d'Or al millor llibre infantil*  
*Premi Generalitat a les millors*  
*il·lustracions llibre infantil.*

Miquel Martí i Pol  
**Bon profit!**

Il·lustracions de Carme Solé Vendrell  
*Premi Generalitat a la millor obra de creació per a infants.*

Distribució: **Paidós,**  
Marià Cubí, 92 - 08021 Barcelona