

ASPAR: «L'ANY QUE VE CORRERÉ EN 125 CC»

La victòria, als 25 anys

Doble campió del món, en la vida quotidiana Aspar no ha abandonat el seu poble ni el barri. Amb una adoració constant a «la meua gent», el pilot valencià parla ara de companys d'ofici, d'amics, pors, supersticions i possibilitats per al nou any.

A. Robles i E. Company

Més de 20.000 valencians acudien fa uns dies a Madrid per contemplar la final del Gran Premi de Motociclisme de Portugal, disputat en el circuit del Jarama. Volien veure un ídol, un guanyador de 25 anys que s'hi proclamava, per segona vegada consecutiva, campió del món de 80 cc.

Jordi Martínez Salvadores —Aspar— acaba de complir 25 anys. Cap dels regals que ha rebut no li ha fet tanta il·lusió com guanyar, per segona vegada consecutiva, un nou títol de campió del món de 80 cc. Els qui el coneixen bé asseguren que Aspar té sort, que la glòria a penes l'ha canviat. Nosaltres hem pogut comprovar que encara viu en el mateix barri, malgrat els seus ingressos milionaris, que acudeix a esmorzar al mateix bar i que continua sent fidel als mateixos amics de sempre.

Quan hem quedat amb ell, va vestit amb uns pantalons curts i una samarreta. Està assegut, bevent una orxata, i se'ns fa difícil imaginar-lo damunt

d'una moto que pesa el mateix que ell, cinquanta-vuit quilos, a 200 km per hora. «Crec que qualsevol xiquet s'estima les motos. Bé, a mi, sempre m'han agradat. Quan m'imagino a mi mateix, de menut, sempre em veig damunt d'una moto o acompanyant el meu germà Vicent a les corregudes en què participava. De totes maneres, no va ser fins el final dels quinze anys que vaig començar a prendre'm aquesta història de manera més seriosa. S'ha dit moltes vegades que la primera moto que vaig tenir me la va regalar el meu germà, però no és veritat, va ser un regal d'Adrià

Campos, actual pilot de fórmula 1». «Adrià i jo érem amics des dels deu anys. Ell portava ací a Alzira una escuraderia que es deia Avideses, i me la deixava perquè poguera entrenar-me. Anys més tard, se celebrà una copa de promoció per a joves corredors, i jo vaig participar-hi gràcies a la moto d'Adrià —una Bultaco preparada per Metra Kit—».

—Malgrat tot, les coses per a tu eren bastant més difícils. Adrià era un xiquet ric, i tu, un aficionat amb ganes.

—Sí, però Adrià per aquell temps no corria. La seua família no el deixava i ell s'esplaiava ajudant-nos. Adrià és una persona que s'ha de conèixer, és un home molt



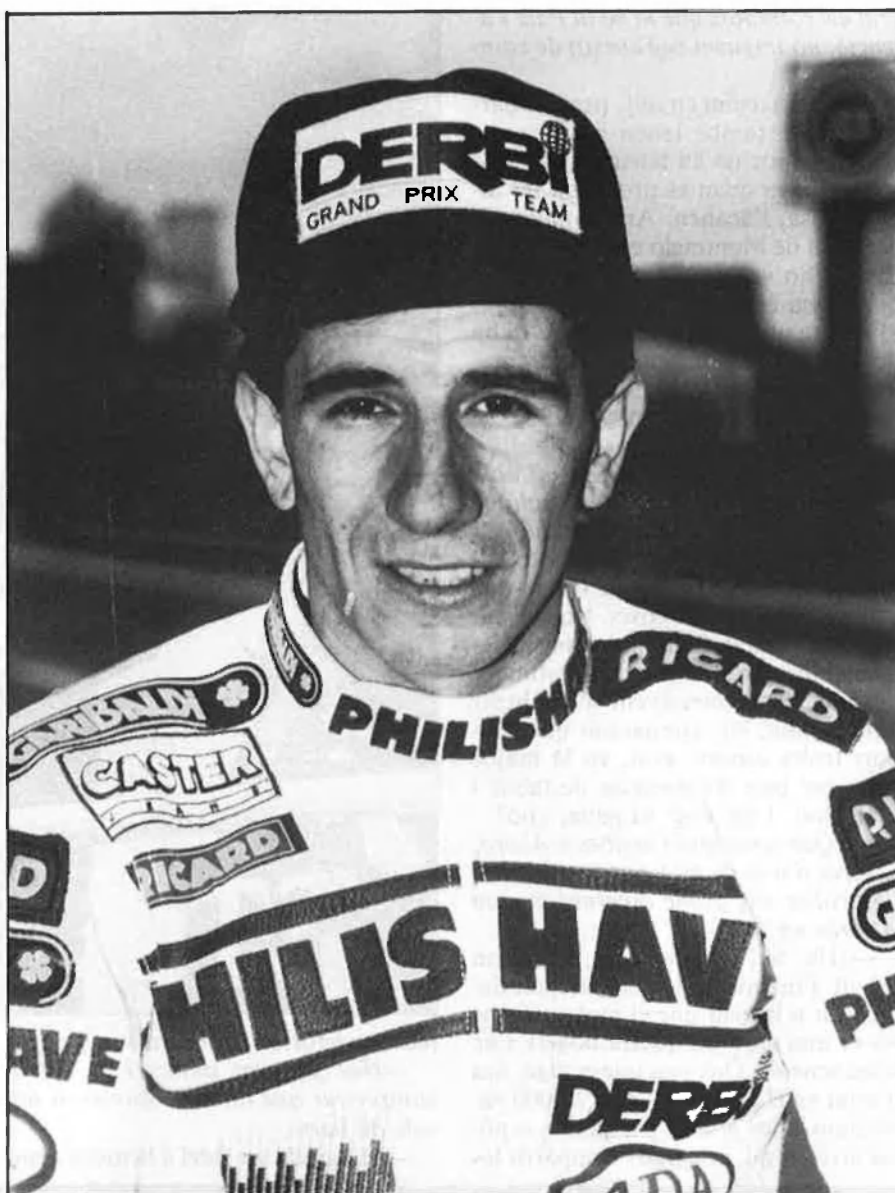
normal, molt corrent. Campos és un tio encantador... A voltes, el fet que una persona siga d'un nivell econòmic alt fa que el seu caràcter estiga en consonància. No és el cas d'Adrià.

—¿Per què et costà tant entrar en l'equip de Derbi?

—La veritat és que Derbi s'ho pensà molt a l'hora de tornar a les competicions. Quan s'estava decidint aquesta qüestió, jo era campió d'Espanya i no hi ha dubte que vaig aprofitar-me al cent per cent d'aquesta circumstància. Quan es parla d'aquest tema, hi ha gent que trau a la llum l'accident d'en Tormo i creu que a mi em va beneficiar. És absolutament fals. Quan Tormo va tenir l'accident, ho vaig passar molt malament, inclús vaig pensar de retirar-me'n i deixar-ho tot. No era por a les motos, era com una gran pena de veure com un amic i un pilot increïble s'apagava per moments. Vaig passar unes setmanes que no sabia ni qui era.

—¿Veient els reiterats intents de Tormo per tornar al motociclisme, es pot pensar que el vostre ofici és com una mena de droga que no pots abandonar?

—Tormo és increïble. Ara tornen a operar-lo i crec que li han de fer quatre intervencions més. Malgrat això, Ricardo té ja molt assumit que no tornarà a les competicions. Ha passat molt de temps des del seu accident i el



Jordi Martínez, «Aspar», damunt la moto i després d'una correguda.

motociclisme ha canviat molt des de llavors.

—Tu sempre has dit que en el motociclisme valencià hi ha un nom clau: Salvador Gascó, president del Moto Club Cullera.

—Ben cert. A Salvador Gascó, el motociclisme valencià li deu més d'un homenatge. Ell ha ajudat tothom. Ara, per exemple, està fent tot el que pot per un xic jove, Julià Miralles, que està despuntant moltíssim. Salvador, a la mínima que veu un pilot que ell creu que pot fer-ho bé, remou cel i terra per fer-li costat.

—¿Quina és la teua opinió sobre tota aquesta generació de corredors, amics teus, que són notícia diària pels seus èxits? Diguem-los un a un.

—Champi: És un gran pilot, però em pense que li falta professionalitzar-se una mica.

Garriga: Un home que ha pujat molt

en poc de temps. Està fent-ho bé, tant en 500 cc com en 250. En aquesta darrera categoria ha tingut algunes caigudes, perquè la seua moto no estava a la seua altura, però és un gran pilot. Per a mi, dels espanyols que participen en 250, Garriga és el millor.

Sito Pons: Massa conservador. S'ho pensa massa quan està damunt la moto.

Carlos Cardús: Agressiu, sí, el seu estil és molt, molt agressiu.

Daniel Matraïn: És jove. Ha participat a 500 cc a Itàlia i va acabar en el lloc que fa onze, que no està gens malament. Ell s'ha de preocupar ara per tenir un bon equip i, si és possible, una moto oficial, l'única manera d'esclatar en la classificació.

Per a mi, de tots aquests, el corredor més complet que tenim ara és Garriga.

—¿No et sembla increïble que, mal-

grat els corredors que hi ha al País Valencià, no tinguem cap circuit de competició?

—Ací no tenim circuit, però, a Barcelona, on també tenen bons corredors, tampoc no en tenen. I això que a Catalunya quan es proposen fer alguna cosa, l'acaben. Ara sembla que el circuit de Montmeló està molt avançat. Ja ho veurem. Ací a València el que passa és que hi ha algú que diu: «Fa falta un circuit», i sempre n'hi ha un altre que respon: «Bé, ja el farem». I ens passem la vida demanant i contestant el mateix. Estem a la terra del menfotisme.

—¿No creus que darrere d'això s'amaga una quasi inexistent política d'esports per part de la Generalitat?

—Sí que tenim política d'esports. El que passa és que fa poc de temps que s'han començat a fer coses. No vull encobrir la realitat. Som molt lluny de les inversions que s'haurien de destinar a l'esport. Si començàvem a analitzar aquest món, ens adonariem que l'esport troba suport, avui, en la major part, per part de marques de tabac i d'alcohol. I tot això fa pena, ¿no?

—¿Què sents quan arribes a Alzira, després d'una de les teues corregudes, i et trobes mig poble esperant-te com si fores un torero?

—¡Ha, ha, ha! Per a mi, és tot un orgull. Finalment, hem aconseguit demostrar a la gent que el motociclisme no és una cosa de quatre bogets i de «tios sonats». Què vols que et diga, has d'estar en el Jarama i sentir 20.000 valencians a les grades per poder explicar això. A mi, m'agrada compartir les



meues victòries amb la meua gent.

—Has guanyat diners i es curiós comprovar que no has canviat ni tan sols de barri.

—M'agrada ser fidel a la meua gent,

a tots els que creuen en mi, a tots els que m'han ajudat. M'agrada viure a Alzira, i segurament no trobaré un altre lloc on puga ser tan feliç com he estat ací.

Com qualsevol valencià que s'estime les motos, el dia 13 de setembre em trobava assegut a la grada anomenada *padock*, just davant de les eses de «Le Mans», vulgarment conegudes pel «super set». Prèviament havia hagut d'eixir de Monòver amb moto el dia abans, dissabte de matí.

El viatge per la Manxa no és molt interessant, però aprofites per ficar-te samarreta curta i prendre el sol. És tan violent que, quan arribes a Madrid, sembles una gamba.

El ritme és fortíssim, 200 km o inclús més. Hi ha tres punts de referència: Almansa, que mires de reüll en passar; Albacete, que ara ja no creues i utilitzes la novíssima autovia, i Aranjuez, on pares a dinar un menú obligat, però deliciós: espàrrecs, fassa al *real sitio* i maduixots. Després, cap al Jarama, on encara arribes al

Aspar i Xampi fan embogir

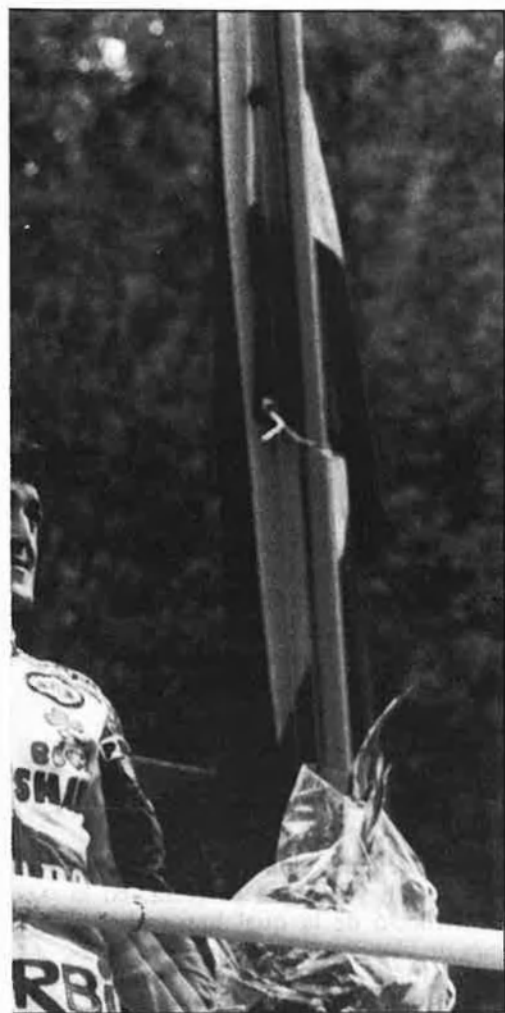
Rafael Poveda

darrer entrenament. Una vegada instal·lat en el càmping, et mudes de roba i te'n vas a Madrid, on sopes per la part vella i t'emboques un tros de carn de quatre dits d'alçada, exquisida. Més tard, cap a les dotze, pugues per la Castellana i et beus dos o tres whiskis en els diferents llocs de moda, on, per cert, només se sent parlar valencià: «¡Estos catalanes!», comenten els cambriers, seriosos. Amb el sol fora, tornes al circuit de forma temerària i fas com que dorms fins a les set, que ja has d'instal·lar-te a la grada en el millor lloc possible, on passaràs vuit hores inoblidables.

En aquest lloc del circuit, el més

tècnic sense dubte, les traques no paren de sonar. Aquest any, han tirat fins i tot palmeretes i coets de tota mena. El *xou* s'accentua quan es cremen les garbes de palla. Bombers, policia, crits i rialles amenitzen el matí, fins que comencen les curses, 125 primer. Després, 80. La gent es torna boja quan passen pel davant Aspar i Xampi.

La correguda de diumenge, la final, va ser molt moguda. El problema era que Xampi, per a ser subcampió del món, per segona vegada, havia de creuar la meta per davant de Waibel, un pilot germànic que aquest any ja havia guanyat una correguda



—Per cert, diuen que t'estàs comprant en el terme moltes terres amb els ingressos que t'estan proporcionant les motos.

—L'únic que he fet és comprar un

en el seu país, per davant d'Aspar. Al començament, el mateix Xampi es va col·locar davant, però al final de recta de meta ja l'havien empès cap enfora, amb intencions del tot violentes. Aquesta acció, feta per un pilot anglès company de Waibel, McConachie, va fer que Xampi s'ho pensara i triara atacar al final de la competició, quan ja Aspar hi havia passat ordre i anava en primer lloc. McConachie havia caigut, i Waibel es trobava acorralat entre les dues derbis. La nota discordant, la donà Àlex Crivillé. El jove pilot de Derbi, que venia des de darrere, va avançar tots, inclòs Aspar, per caure a continuació; una acció molt criticada per Aspar i Xampi, al final de la correguda. Al remat, no només Aspar tornà a guanyar. Xampi és, de nou, subcampió, i Derbi va aconseguir el Mundial de Marques. □

tros d'horta per als meus pares. No és veritat que guanye, com s'ha publicat en algun lloc, 40 o 45 milions a l'any. Ja voldria jo arrebregar-ne tants.

—¿De qui et sents hereu, d'Angel Nieto o de Ricardo Tormo?

—De cap dels dos. Cadascun de nosaltres és diferent. El que passa és que Angel Nieto va ser, durant algun temps, campió del món, i com que ara ho sóc jo, hi ha persones a les quals fa gràcia pensar que continuem una mateixa línia.

—Segons han anunciat, l'any que ve vols córrer en 125 cc.

—D'això no hi ha dubte. Aspar l'any que ve correrà en 125. Aquesta pretensió meua no vol dir que vulga deixar els 80, ni de bon tros. Pense córrer en les dues categories. Em faria il·lusió participar també en altres cilindrades, però crec que les coses s'han de fer ben fetes, i molt a poc a poc. He tingut diverses ofertes per a integrar-me en 250, però tinc la sensació que encara em queda molta corda en 125.

—¿En què penses quan prens una corba a 160 km hora?

—És curiós, però l'única cosa que pense és córrer més, anar cada volta més ràpid. Per a mi, el més important és anar cada volta més de pressa i guanyar, guanyar sempre.

—Tu, que sempre vas corrent, ¿on t'agradaria arribar amb més tranquil·litat?

—Donaria qualsevol cosa per poder arribar a casa i passar-me una setmana sense haver d'aguantar ningú. El problema és que, per ara, m'és impossible i he de buscar-me un lloc, lluny de tots, on cap persona no pugui localitzar-me.

—Per a fer això, cal diners. ¿Està ben pagat el campió del món de 80 cc?

—Jo em pense que no. Els corredors de motos tenim un risc molt gran. Esports com el golf, el tennis o el futbol, tenen a les seues files homes i dones que estan cobrant xifres milionàries. Jo, en el meu ofici, no les veig enlloc.

—El teu enemic principal a les competicions és el corredor suís Dorflinger. ¿Quina opinió en tens?

—Dorflinger és un gran pilot i una gran persona. Ha estat quatre voltes campió del món, i és l'home amb el qual he hagut de lluitar sempre d'ençà que vaig començar a participar en aquest campionat. He pogut guanyar-lo perquè porte un bon equip i perquè he tingut sort. Ell, en canvi, comença la temporada amb una caiguda a Jerez, i continuà amb molts problemes a Alemanya i Monsa. A Àustria, per exemple, va trencar. Dorflinger, quan

ix a fer una correguda, ix a guanyar-me. Si la seva obsessió no haguera estat aquesta, segurament estaria ocupant ara una millor posició en el mundial que no la que ha aconseguit.

—Recorde unes declaracions de Sito Pons assegurant que ací només es considerava els corredors quan quedaven en primer lloc.

—Estic d'acord amb ell al cent per cent. Estem molt mal acostumats als triums d'Angel Nieto. Ací, si guanyes el primer any, ets un fenomen. Si tor-



IKONO

A l'esquerra, Aspar amb Xampi, al pòdiu. Dalt, pels carrers d'Alzira.

nes a quedar primer, ets bo, però no tant. Si al tercer any hi ha un pilot més jove, tu ja t'has quedat vell i no serveixes per a res. Això, si és referint-se als guanyadors. Si, per desgràcia, quedés segon o tercer, ets un imbècil i el millor que pots fer és retirar-te.

—¿Què és «lo que hay que tener» per a ser un gran campió?

—S'han de tenir ganes, agradar-te les motos, córrer sempre amb el cor i una mica amb el cap. Amb el cor, perquè ell et diu: «Ara, accelera i arrisca't». Amb el cap, perquè et respon: «Atenció, si et llances en aquesta corba, pots caure». Un accident és el pitjor que et pot passar quan estàs en una competició. Bé, deixem aquest tema. No m'agrada parlar d'accidents.

—¿És veritat que reses a la moto quan estàs en competició?

—Rese a la moto i a Déu, però, sobretot, a la moto. La pitjor part d'una correguda és quan tan sols falten tres o quatre voltes. Passes tot el temps

Aspar: 25 anys i quinze victòries

Jordi Martínez Salvadores va néixer a Alzira —la Ribera Alta—, el 29 d'agost de 1962. És a dir, tot just no fa un mes encara que ha complit 25 anys. El sobrenom d'Aspar —ja és quasi un ritual indicar-ho— és l'apòcope que li van posar els seus amics per la professió del seu pare, «aspar-denyer», en la pronunciació local.

S'inicià en la competició de 1979 amb una Bullaco preparada per Metra Kit. Participa en el Campionat del Món de velocitat des de 1984, any en què Derbi decideix tornar a la màxima competició, després de nou anys d'haver-la abandonada. Aquest mateix any, Aspar aconsegueix el seu primer triomf, en una correguda puntuable en el Gran Premi d'Holanda, dins ja de la categoria de 80 cc. en el Mundial acaba en quarta posició. Anteriorment, Aspar havia guanyat el seu primer títol quan s'imposà en el campionat d'Espanya de 50 cc, el seu primer èxit amb Derbi. Després de ser campió en 50 cc en el 82 i en el 83, va aconseguir els títols de 80 cc el 1984, 1985 i 1986. El 1985 va ser subcampió del món en 80 cc, darrere de Dorflinger, amb tres primers premis: Espanya, Itàlia i San Marino.

El 1986 va aconseguir el seu primer títol de campió del món, després de guanyar els grans premis d'Espanya, Àustria, Iugoslàvia i Holanda. En aquesta temporada ha guanyat set dels vuit grans premis en què ha participat: Espanya, Itàlia, Àustria, Iugoslàvia, Holanda, Gran Bretanya i Portugal. En aquests moments, Aspar està considerat com el nostre pilot amb més projecció universal, després que Sito Pons travessa els que els entesos denominen com una «etapa de transició». La intenció del pilot alzirenc de córrer l'any vinent en 125 cc obligarà la seua escuderia a fabricar una monocilíndrica, a fi que el corredor pugui fer-hi el doblet. Si Derbi l'abandona, cosa improbable, Aspar ha rebut ja diverses ofertes. Ell, de moment, es nega a comentar d'on li vénen. □

pensant que qualsevol petita complicació pot enfonsar-te i això, a voltes, et fa precipitar-te. De veritat, és per a tremolar.

—¿Ets supersticiós?

—Supersticiosos som tots, jo el primer. Per exemple, he de córrer amb un casc blanc que porte un llamp en roig i taronga a la part superior. També he de portar el número cinc, que és el meu

favorit, i necessite dur una imatge amb totes les meues benediccions: la creu de Caravaca, la benedicció de Sant Francesc, dos anells i el Crist de Dalí. Amb aquesta ajuda, ja puc guanyar, ¿veritat?

—¿Durant algun moment de la temporada has pensat que podries perdre el campionat?

—Hi ha una cosa clara, quan vas en

moto, has de pensar sempre que tot anirà perfectament, i que tu ets el millor. Has d'oblidar-te dels problemes. Si no, a la mínima que tens una petita complicació amb la moto o amb tu mateix, traus gas i comences a convèncer-te que t'és indiferent ser segon o tercer.

—¿Què seria del motociclisme del país si no hi haguera hagut la Derbi?

—Si no hi ha Derbi, pot ser haurien vingut altres marques a prestar-nos ajuda, però estic segur que nosaltres no estariem ocupant els llocs on som ara. Derbi és la millor cosa que ens ha pogut passar.

—¿Ets feliç?

—Sí, de veritat, faig les coses que m'agraden, i estic content d'haver arribat on estic. El dia que veja que no puc guanyar, ho deixaré estar. L'única ambició meua és córrer mentre pugui i guanyar totes les competicions.

—Si en lloc de córrer amb Derbi ho hagueres fet amb Krauser, ¿hauries estat campió del món?

—Sí, segur. L'equip i el pilot són un fifty-fifty inseparable.

—¿Què costa una moto de competició?

—No té preu. Una moto de competició és una màquina perfecta, en la construcció de la qual han treballat més de vint-i-cinc persones, i és el resultat d'una quantitat immensa d'estudis i d'hores d'assaig. És impossible pagar aquest treball.

—Tant com t'agrada córrer, ¿respectes els senyals de trànsit quan vas per la carretera?

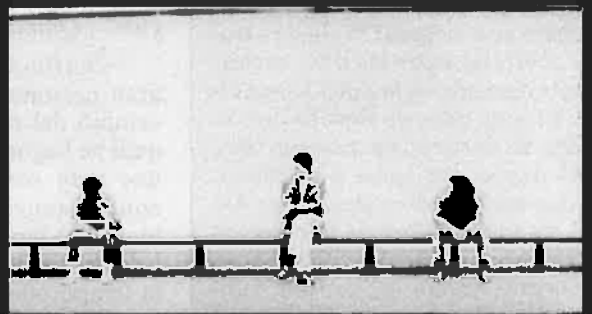
—I tant. Les carreteres són bastant més perilloses que no els circuits de competició. □

EMPRESA DEDICADA A L'ENSENYANÇA NECESSITA AUXILIAR ADMINISTRATIVA

Es valoraran: do de gents, coneixements de comptabilitat, informàtica, italià i valencià.

Interessades, presenteu curriculum, amb foto recent, de 18 a 21 h., a Misser Mascó, 6, 2a, València.

trina — **LA NEGRA**
Andreu Martín
SI ÉS NO ÉS



EDICIONS DE LA MAGRANA