

*Sito Pons, amb Honda, es troba en una immillorable posició per revalidar el títol mundial que ostenta en 250 cc.*

EL CAMPIONAT MUNDIAL DE MOTOCICLISME, A TOT GAS

## Un dia en la cursa

Després de disputar-se cinc proves del Continental Circus, els pilots valencians i catalans van agafant posicions en la taula de classificació. Les Derbi, però, no roden enguany com cal. Sito Pons, per contra, ocupa ja la primera posició en 250 cc a partir de la prova d'Itàlia.

Voro Carbonell/Víctor Mansanet

**E**l Gran Premi d'Itàlia de Motociclisme, celebrat el passat 14 de maig al circuit de Misano, ha resultat un tant decebedor per als pilots catalans i valencians, malgrat el triomf de Jordi Martínez Aspar en la modalitat de 80 cc. El corredor alziireny i el jove Àlex Crivillé, guanyador en la prova de Jerez —tots dos en 125 cc—, com també Joan Garriga en 250, no han obtingut l'èxit esperat a causa de les caigudes sofertes per cada un d'ells. Per

contra, Sito Pons, amb un pilotatge intel·ligent, quedà campió de la cursa dels 250 cc i es destaca com a líder indiscutible del mundial amb 87 punts, tretze més que el seu immediat seguidor, el francès Jean Philippe Ruggia, que es classificà en segon lloc a Misano.

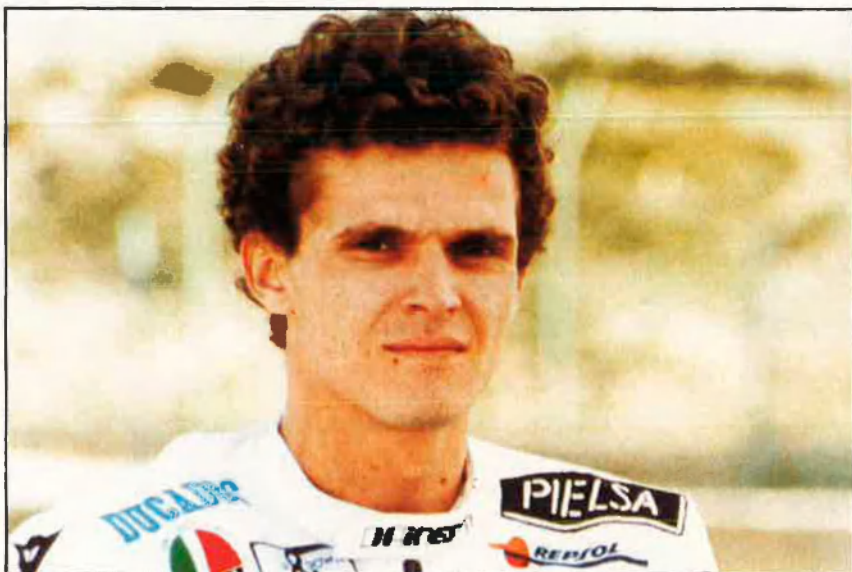
Ni Aspar ni Crivillé sumaren cap punt en la categoria de 125, per bé que el valencià, damunt la Derbi, pilotà amb molta seguretat i demostrà per què duu el número 1 sobre la seua *ba-la-roja*. Dissortadament, la màquina,

una vegada més, fallà, circumstància que aprofità inútilment Crivillé per atacar amb la seua JJ. Cobas i fins i tot superar els seus rivals, Gianola i Spaan, quan només quedaven tres voltes per arribar a la meta.

El corredor de Seva, però, va tenir un accident espectacular, cosa que permeté la victòria de l'italià Ezio Gianola, que s'anotà els vint punts del primer lloc. D'altra banda, cal ressaltar la labor lenta, segura i persistent d'un Julià Miralles que, a poc a poc, va dominant una Derbi que li és hostil, en

## Entrevista amb Joan Garriga

Voro Carbonell



**E**l públic, sobretot els teus admiradors, desitgen veure aquest any el Joan Garriga de la temporada anterior. Després de la prova de Jerez, i ara a Misano, ¿correrà per la pista el Garriga de l'any passat?

—Espero que sí, tot i que no depèn només de mi, sinó de tot el que m'envolta. Jo sóc el primer interessat que la gent vegi el Garriga de l'any passat.

—¿Per què enguany has tardat tant a acoblar-te a la moto?

—Perquè les coses han canviat una mica. La moto és diferent, igual que el xassis, i no sempre li fan a un ei que vol o el que li ve millor. La moto que ara pilote, en principi, no anava bé i, a poc a poc, l'he anat modificant. De tota manera, ara comença a anar una mica millor.

—¿Un corredor com tu, que disposa d'una fàcil adaptabilitat a la màquina, com pot tardar tant a adaptar-s'hi, mentre altres corredors, amb una moto com la teua, no han tingut tants problemes?

—Home, alguns d'aquests pilots vénen de motos petites, tenen un altre sistema de conduir. Jo sóc un pilot que he conduït moto gran i utilitze un altre sistema. Llavors, la geometria d'aquesta moto té un altre sistema de direcció i el que no puc fer és que de la nit al dia canviï el meu tipus de conducció de tota la vida.

—És a dir, que et consideres un pilot de 500.

—Pense que sí. I en definitiva és el que s'està intentant per a l'any que ve.

—¿Malgrat els resultats d'enguany?

—Sí. No hi té res a veure. Ho he dit, ho reafirmo; m'agradaria fer 500 l'any que ve.

—¿Qui creus que són els teus rivals més immediats?

—N'hi ha molts, de rivals. Tinc molta gent davant perquè he tingut la mala sort de no agafar punts als EUA i d'agafar-ne pocs al Japó. A Austràlia encara vaig aconseguir un quart lloc que em sap a poc i Jerez representa una alenada. Però cal treballar més per a estar a dalt.

—¿Què penses de les actuacions, qualificades d'intel·ligents, de Sito Pons, és a dir, d'allò d'arreglar sempre punts?

—Em sembla excel·lent. Cada pilot té el seu sistema de treballar i el de Sito és força bo. Jo el respecto totalment.

—¿L'Honda del Sito és diferent de les altres?

—Sí, ell s'ha envoltat de la gent que necessita, gent experta en xassis, i bo, està demostrant que la seva Honda va millor que les altres.

—¿Empres alguna tàctica especial en aquest campionat per intentar mantenir-te en els llocs de privilegi?

—Les tàctiques no les agafe fins que comença la cursa. Estan encaminades a guanyar, tot i que sé que m'ho posen difícil. Però per mi no queda. □



Carles Cardús, amb Honda, està fent el seu millor.

125. El d'Alberic aconseguí la cinquena posició, cosa que l'ha consolidat en la setena posició de la classificació mundial. L'actual campió del món, Jordi Martínez Aspar, només ha pogut acabar aquest any una cursa, precisament a Jerez, on entrà en segon lloc. Ara mateix ocupa el lloc 13 al Continental Circus i, segons ha manifestat, «la cosa ja no té remei, per això només puc pensar, d'ara endavant, a guanyar curses, si tinc sort, encara que m'ha passat pel cap agafar els trastos i anarme'n a casa».

### El final dels 80 cc

Això no obstant, Aspar no ha llançat la tovallola i ha guanyat, a Misano, la cursa del 80 cc. Aquesta categoria, però, està devaluada, més encara des que la Federació Internacional de Motociclisme ha anunciat, oficiosament, el final d'aquesta cilindrada. Les raons esgrimides per les autoritats federatives es basen en l'eclosió demogràfica i mecànica dels *paddock*s i *boxes*, que provoca una allau de pilots privats, amb modestos pressupostos, als circuits internacionals. A més, també influeix en la decisió l'escassa velocitat que trauen aquestes màquines i la poca espectacularitat que brinden als aficionats.

Aspar va creuar la meta davant d'un corretjós Gnani, que corria amb una moto totalment casolana. L'italià va haver de fer la volta d'honor assegut en la part posterior de la Derbi de Xampi Herreros a causa d'una avaria



ampionat.

patida tot just passar la línia d'arribada. Precisament el torrentí Herreros aconseguí la quarta posició en la cursa, cosa que el col·loca en el tercer lloc de la classificació mundial, amb 24 punts.

El pilot basc Herri Torrontegui, la revelació de Jerez, va mantenir una forta lluita amb l'esbojarrat Peter Oetl, que el tirà de la pista dues vegades. Després d'un bac d'aquest últim, Herri superà Xampi i entrà en tercer lloc. Això li aportà quinze punts, que sumats als 20 que ja tenia el col·loquen al capdavant de la classificació mundial.

### 'Sito', a revalidar el títol

Sito Pons, amb Honda es troba en una posició immillorable per a revalidar el títol mundial que deté en 250 cc. No sols guanya la cursa de Misano, que li reporta 20 punts, sinó que a més encapçala la classificació del Continental Circus en la seua modalitat, perquè el fins ara màxim i perillós rival, Luca Boix Cadalora, caigué de la seua Yamaha i restà en terra sense puntuar.

L'èxit de Sito no va ser fàcil, però. Carles Cardús i Ruggia, després d'una caiguda que havien tingut en l'última ronda dels entrenaments, es feien unes passades d'allò més arriscades i espectaculars. Aquesta aferrissada lluita entre tots dos pilots retardà el ritme de la capçalera de la cursa del GP d'Itàlia i permeté que s'hi afegís Joan Garriga amb Yamaha, que avançà Roth i Cornu en una remuntada després d'una mala sortida.

## Entrevista amb Àlex Crivillé

Voro Carbonell

**E**s tornarà a repetir la gesta d'Austràlia o de Jerez en aquest campionat?

—Això no se sap, encara que reconec que repetir les mateixes marques resulta força difícil perquè els altres participants intenten el mateix que jo. Ara bé, l'important és anar agafant punts i no arriscar per tornar a fer un altre primer lloc.

—¿Com expliques l'evolució de la teua màquina?

—En primer lloc, cal dir que la moto que pilote és una J. J. Cobas de sèrie i és a la venda al públic. Val dos milions de pessetes i qualsevol pot comprar-ne una. El que passa és que m'ajuden dos tècnics, Giró i el mateix Cobas, per posar-la a punt tant de motor com de xassís. A més, disposa d'uns bons pneumàtics Michelin.

—¿És cert que fins que no vas canviar de pneumàtics en portaves uns de convencionals?

—Fins ara he portat pneumàtics normals, però els he haguts de canviar per radials. Ara, en guanyar, m'han facilitat els radials.

—I pel que es veu, t'hi has adaptat perfectament.

—La veritat és que són uns pneumàtics que no costa adaptar-s'hi; són bons i t'hi aguanten molt bé.

—¿Els èxits d'Austràlia i Jerez et fan aspirar a tot en aquest campionat?

—Quan aspire, aspire al màxim, aspire a córrer el millor possible. No obstant això, em conforme de quedar-me entre els quatre primers.

—Tu has estat també a Derbi. ¿Què ha pogut passar enguany perquè aquestes màquines hagen fallat en el que va de campionat?

—Sens dubte, Derbi té les motos que més corren. Això ha quedat ben palès, amb quasi vuit quilòmetres més que les altres. A pesar de tot, els altres van millorant bastant els motors i també el xassís.

—¿La teua velocitat punta està també vuit quilòmetres per sota?

—A Austràlia sí, però a Jerez he millorat bastant i pense que, si la meua moto no corre igual, poc li falta.

—¿L'acceleració de la màquina que pilotes es pot comparar a la de les Derbi?

—No ho sé, exactament. De motor potser s'hi ha aproximat. Jo n'estic content i això és el que importa, ¿no?

—¿Què opines de Gianola i de l'Honda?

—¿Què puc dir-ne? Doncs, que és un pilot que va força ràpid i munta una de les dues Honda oficials. L'altra, la pilota Spaan. Crec que tots dos donaran prou guerra i al final estaran davant.

—¿Tems, especialment, algun rival?

—Home, crec que Aspar, Gianola i Spaan són els més importants contrincants que hi tinc. Tots tres van ràpids i lluiten per arribar el més alt possible en classificació. Hauran de comptar, però, amb mi.

—¿Admires algun pilot dels que corren enguany?

—Els tres que he esmentat abans, en la meua categoria. En 500 confesse que el que més m'agrada és Wayne Rainey. Va molt bé.

—Alguns diuen de tu que encara et falta experiència i fins i tot certa premsa et considera enfollit. ¿Què et molesta més?

—Tant em fa el que diguen. Els resultats canten i estic segur que ara molts dels que diuen això que has esmentat es deuen haver fet arrere.

—¿Però aquesta mena d'acusacions no et fan més solidari amb els joves pilots, motociclistes de la teua edat?

—És clar que sí, perquè sé el que costa d'arribar on sóc jo ara. Cal dir, però, que hi ha molts joves que van ràpids i estan pujant. A ells cal prestar-los tot el suport perquè acaben sent uns campions.

—¿Les motos parlen català?

—Ací hi ha molt de català, però almenys jo no tinc complexos. Em referesc al fet que parle català, però no m'emprenye perquè em parlen castellà o perquè la premsa em diga Alejandro Crivillé. No tinc mania als espanyols. Jo mateix em considere espanyol, però català. □



## Classificació provisional del campionat mundial de motociclisme Continental Circus, 1989

Categoria	Corredor	País	Moto	Punts
80 cc	1. H. Torrontegui	(País Basc)	Krauser	34
	2. S. Dorflinger	(Suïssa)	Krauser	28
	3. M. Herrero 'Xampi'	(País Valencià)	Derbi	24
	4. G. Gnani	(Itàlia)	Gnani	23
	5. J. Martínez 'Aspar'	(País Valencià)	Derbi	20
	6. J. Sáez	(País Valencià)	Krauser	20
	7. A. Sánchez	(Espanya)	JJ. Cobas	17
125 cc	1. E. Gianola	(Itàlia)	Honda	64
	2. K. Takada	(Japó)	Honda	43
	3. F. Gresini	(Itàlia)	Aprila	40
	4. À. Crivillé	(Catalunya)	JJ. Cobas	40
	5. H. Unemoto	(Japó)	Honda	35
	7. J. Miralles	(País Valencià)	Derbi	30
	13. J. Martínez 'Aspar'	(País Valencià)	Derbi	17
250 cc	1. 'Sito' Pons	(Catalunya)	Honda	87
	2. J. P. Ruggia	(França)	Yamaha	69
	3. L. Cadalora	(Itàlia)	Yamaha	65
	4. C. Cardús	(Catalunya)	Honda	52
	5. J. Cornu	(Suïssa)	Honda	42
	8. J. Garriga	(Catalunya)	Yamaha	32
	27. A. Puig	(Catalunya)	Yamaha	4
	28. S. Amatriain	(Catalunya)	Honda	4
500 cc	1. W. Rainey	(EUA)	Yamaha	71
	2. E. Lawson	(EUA)	Honda	61
	3. Ch. Sarron	(França)	Yamaha	47
	4. P. F. Chili	(Itàlia)	Honda	39

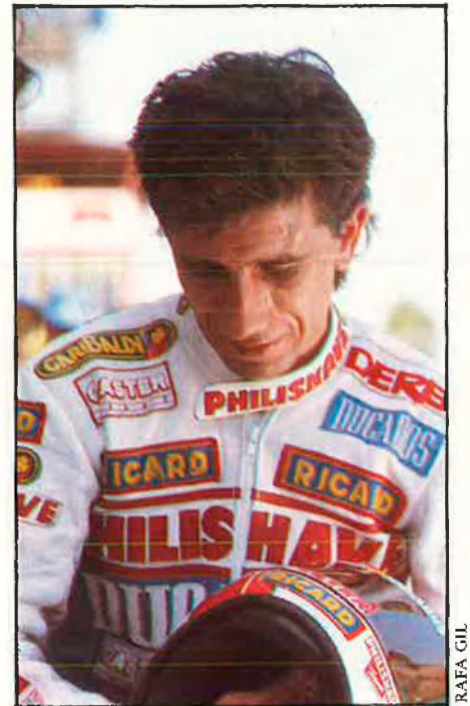
## Curses puntuables del mundial de motociclisme 1989

	Data	Gran Premi	Cilindrades	Circuit	quilòmetres
D'espaldar	26 de març	Japó	125 250 500	Suzuka	5,913
	9 d'abril	Austràlia	125 250 500	Pbhillip Island	4,454
	16 d'abril	EUA	250 500	Laguna Seca	3,535
	30 d'abril	Espanya	125 250 500	Jerez	4,454
Pròxima	14 de maig	Itàlia	80 125 250 500	Misano	3,488
	28 de maig	Alemanya	80 125 250 500	Hockenheim	6,788
	4 de juny	Àustria	125 250 500	Salzburgring	4,225
	11 de juny	Iugoslàvia	80 250 500	Rijeka	4,168
	24 de juny	Holanda	80 125 250 500	Assen	6,134
Falta d'espaldar	2 de juliol	Bèlgica	125 250 500	Francorchamps	6,976
	16 de juliol	França	125 250 500	Le Mans	4,267
	6 d'agost	Gran Bretanya	125 250 500	Donmington	4,023
	13 d'agost	Suècia	125 250 500	Anderstorp	4,031
	27 d'agost	Txecoslovàquia	80 125 250 500	Brno	5,390
17 de setembre	Brasil	250 500	Goiania	3,835	

Ja no sols d'enguany —cal recordar Jerez—, sinó des de l'any passat, Garriga té acostumat el públic a aquestes genials i emocionants remuntades, sempre buscant la màxima dificultat. No obstant això, la mala sort del voluptuós corredor català el portà a re-dolar per terra en el mateix revolt que ho féu Cadalora quan volgué, a tres voltes del final, desfer-se d'un doblat que li feia nosa. Aquest any serà difícil que pugui alçar el cap perquè no ha sumat cap punt en dues curses. Per

contra, Carles Cardús amb Honda, està fent el seu millor campionat, i en la ciutat de l'Adriàtic va demostrar que pot ben bé encimbellar-se, en pròximes proves, al capdamunt del caixó. Ara mateix, ocupa el quart lloc del mundial.

El francès J. P. Ruggia, conduint una Yamaha, entrà segon a Misano, amb el dit del peu esquerre trencat a causa de l'altercat que protagonitzà en aquest GP amb Cardús, i alhora és el segon de la taula general, cosa que el



'Aspar', tot i no trobar-se en un bon moment, no ha llançat encara la tovallola.

converteix en el rival més temible de Sito Pons, encara que és a 18 punts. La seua principal arma són les seues arribades a meta.

## La pluja, protagonista

En 500 cc no hi ha pilots valencians ni catalans. Això no obstant, aquesta modalitat resulta interessant per la forta competència existent entre els concursants. Ara bé, la prova de més cilindrada va ser interrompuda a causa dels ruixats. En conseqüència, la meteorologia impedí que els pilots eixiren a la pista, o més ben dit, s'hi negaren a participar per considerar perillós el traçat de l'asfalt sota la pluja.

L'italià P. F. Chili, l'únic que pilotava una Honda oficial, acceptà córrer amb 14 motociclistes privats i, lògicament, hi guanyà. La resta d'oficials volen, segons van confessar alguns d'ells, prendre represàlies. Llevat d'aquest cas, la resta dels pilots són a la classificació en la posició que ja ho eren a Jerez. Rainey lidera el grup de comandament, seguit de prop —a 10 punts— per l'actual campió Eddie Lawson.

Tot i que queden encara deu curses, la lluita pel triomf final és cosa de dos, Rainey i Lawson, perquè la revelació d'enguany, el jove texà Kevin Swantz, besa massa sovint el terra. Els accidents al GP dels EUA, Gardner i Magee no podran animar la cursa de Hockenheim, que tindrà lloc el pròxim dia 28 de maig. □