

L'espectacle sobre rodes

El motocròs és un espectacle típicament americà que cada vegada arrela més entre nosaltres. La velocitat i l'espectacle han fet que el nombre de pilots i aficionats siga cada vegada més gran.

Pot ser que el supercròs siga la modalitat motociclista més espectacular. Els grans salts dels pilots donen molta plasticitat a les proves i, a més, afegeixen un component de risc que entusiasma el públic. Aquests dos components, risc i plasticitat, són els principals ingredients d'un espectacle típicament americà.

El supercròs va nàixer a Nord-amèrica, com una nova modalitat del motocròs. La diferència entre aquestes modalitats és que el supercròs es practica en un espai tancat, de dimensions similars a les de un camp de futbol, cosa que permet la instal·lació de graderies. A més, tots els obstacles són artificials, circumstància que ens possibilita fer circuits tan selectius, espectaculars i durs com vulguem.

Amb motiu del Saló 2 Rodes, la Fira de València, conjuntament amb la Federació Territorial Valenciana de Motociclisme, va organitzar una cursa de supercròs, "I Supercròs Internacional 2 Rodes", en la qual van participar els millors pilots de la modalitat, tant d'ací com estrangers.

Fins a València van venir els nord-americans Trampas Parker, campió del món de 125 cc el 1989; Jim Holley, campió del món de supercròs el 1986 i 1987; David Hand, campió de l'Arena-cross a Estats Units; els francesos Bruno i Philippe Auquier; el belga George Cobe, campió del món de motocròs; el finlandès Istmo Vekkonen i el txecoslovac nacionalitzat alemany Estanislav Spacek.



J. BUSTAMANTE

A l'estat espanyol, les proves estan dominades pel català Jordi Elias i l'alacantí Luis López Luisake.

Entre els espanyols destaquen els alacantins Luis López, *Luisake*, i Pablo Colominas, el català Jordi Elias i el madrileny Juan José Barragán.

El supercròs està dominat pels americans. Ells són els autèntics reis de la competició. Això no és cap misteri. Simplement és que a Estats

Units es practica més, els pilots tenen el suport de les marques i dels patrocinadors i això fa que el nivell siga molt més alt. Aquests pilots només veuen amenaçat el seu domini mundial per alguns pilots europeus com Cobe, Vekkonen o Spacek.

El nivell dels pilots espanyols és molt baix per compa-

ració als europeus i als americans. El campionat d'Espanya està dominat per quatre pilots: *Luisake*, Colominas, Elias i Barragán. Luis López *Luisake* pensa que les coses estan canviant perquè "ara hi ha uns xics joves com González Raba, Alonso i Lolín que prometen. A mesura que passa el temps els veterans baixen i els nous puguen".

Malgrat els canvis de què ens parla *Luisake*, els mitjans per a fer una bona temporada, sempre se'ls emporten els mateixos, els grans. No cal sinó fer una ullada als *boxes* per a veure la diferència entre els que són dalt i els que són baix. Corredors com Colominas o *Luisake* porten un camió per al material i una caravana per habitatge. Tots dos formen l'equip patrocinat per una famosa marca de tabac, el *team Chesterfield*.

Els petits només porten una vella furgoneta, en el millor dels casos, o simplement un turisme amb un remolc per portar-hi la moto.

Els grans porten tot un equip de mecànics darrere seu. Per als petits el mecànic és un amic, un familiar o, fins i tot, el mateix pilot.

Els joves corredors es queixen de la falta d'ajudes. "No hi ha suport ni de la federació ni dels clubs. L'únic suport és la velocitat. Tot s'ho ha de fer el pilot. Nosaltres ens paguem les motos, nosaltres ens busquem la vida i hem d'eixir fora a córrer perquè ací a València només fan dues o tres curses", comenta el pilot valencià Víctor Ferri.

"El motociclisme és molt



Al motociclisme, tot s'ho ha de fer el pilot.

car i es necessita un patrocinador que t'ajude. Les dificultats per a trobar ajuda són moltes perquè els grans ho tenen tot i a nosaltres, fins que no siguem dalt, no ens ajudaran. Per això fa falta córrer i córrer molt ràpid, entrenar molt", ens explica el jove corredor barceloní de 17 anys David Domènech.

Tot i que els pilots valencians i catalans dominen les proves del campionat d'Espanya, els corredors es queixen de la falta de circuits i de proves per aquestes terres. "El que passa és que falten patrocinadors tant per als pilots com per a organitzar proves, perquè aquesta gent no veu el motocròs i el supercròs com a esports d'elit", comenta Manuel Rico, pilot mallorquí.

Si, quant a pilotatge, els que dominen són els americans, pel que fa a les mar-

ques, són els japonesos els reis de la competició. La lluita entre les quatre marques orientals és molt forta. Honda, Yamaha, Suzuki i Kawasaki són els quatre gegants grocs que lluiten per guanyar títols del món.

Honda no només vol ser la millor, la número u, sinó que vol ser molt superior a la resta de cases, vol arrasar. Per a aconseguir-ho, té un gran potencial econòmic i tecnològic. Honda vol fer motos tan sofisticades, tan complicades, que a voltes tenen problemes mecànics inesperats i porten a la casa al més estrepitós fracàs. Però, tot i així, Honda té prou capital per a recuperar-se dels fracassos.

Yamaha sempre ha estat a l'ombra de Honda. Sempre ha intentat desbancar la marca número u, però no té prou potencial econòmic per a fer-

ho. Aquesta competència desmesurada va portar Yamaha quasi al col·lapse total fa uns anys. En totes les modalitats motociclistes la rivalitat Honda-Yamaha és la salsa del mundial.

Per la seua part, Suzuki és una marca que va sempre a guanyar però sense fer una gran despesa. Fan motos ràpides i competitives, però no sofisticades com les de Honda.

Per acabar, Kawasaki és una marca propietat d'un gran industrial multimilionari japonès. La casa de motos és un divertiment. El seu objectiu és vèncer, però, a diferència de la resta de marques, Kawasaki vol vèncer per divertiment i no per interessos comercials.

Aquests són els quatre grans del motociclisme mundial, malgrat que a voltes se'ls avance alguna marca

europea o americana com la KTM.

En definitiva, per València en un cap de setmana va passar el millor en marques i pilots. "La competició ha estat molt dura. Hem tingut el bo i millor del campionat mundial tant de motocròs com de supercròs. Els participants eren molt bons i la competència ha estat molt dura", comentava Jordi Elias, pilot català, en finalitzar la prova.

Tots els participants van delectar el públic, amb els seus salts, quan deixaven anar peus o mans, o quan feien girar de forma espectacular la roda davantera. Un espectacle com aquest hauria de passar més sovint per València, on l'afició a tot allò que porte dues rodes aplega fins el fanatisme.

Paco Martínez