

El Circuit de Catalunya ha acollit el GP de Fórmula 1

La Fórmula 1 reprèn la història

Després de setze anys d'absència, els grans premis de Fórmula 1 han tornat a Catalunya. Diumenge passat s'ha disputat el d'Espanya al Circuit de Montmeló, i la història de l'automobilisme



Aquest diumenge s'ha disputat el GP d'Espanya de Fórmula 1 al Circuit de Catalunya, a Montmeló. Desenes de milers de persones han pogut veure en viu les evolucions dels asos del Mundial de Fórmula 1, entre ells els mítics Alain Prost, Ayrton Senna, Nigel Mansell, Thierry Boutsen o Andrea de Cesaris. L'important d'això, tanmateix, no ha estat el Gran Premi en si, ni la mateixa cursa, sinó el fet que finalment, després de més de quinze anys d'espera, els aficionats catalans al motor han pogut retrobar la tradició de reunir-se una vegada a l'any per gaudir de l'espectacle multicolor de la Fórmula 1.

I això no passava des de l'any 1975, en què es va disputar l'últim Gran Premi de Fórmula 1 a Barcelona, en concret al circuit urbà de Montjuïc. En aquella ocasió el balanç fou tràgic, i la cursa havia estat envoltada de problemes des del primer moment. Els mateixos pilots ja havien advertit de la perillositat del circuit, i les seves premonicions es confirmaren durant la cursa de diumenge al migdia. Quatre morts i una dotzena de ferits fou el balanç final d'un gran premi per oblidar, però al mateix temps inoblidable.

Els esdeveniments de 1975 a Montjuïc foren, en gran part, causats per la mala sort: l'aleró del darrere del bolid del pilot

alemany Rolf Stommelen es va desprendre i va volar pels aires a més de dos-cents cinquanta quilòmetres per hora. En caure, va causar els morts i ferits esmentats, i en aquei moment Montjuïc va dir adéu a les cur-



Barcelona ha tornat a ser una ciutat de cita per a la Fórmula 1.



ses de Fórmula 1 i, amb Montjuïc, Catalunya sencera. Endarrere restaven molts anys de la història de l'esport de l'automobilisme, que aquest diumenge, al Circuit de Catalunya, ha reprès el seu curs.

La història de Montjuïc va lligada a noms mítics d'aquest esport. La muntanya barcelonina ha vist les evolucions victoroses de Jackie Steward, conegut com

l'escocès volador, que sempre havia tingut paraules elogioses per al circuit urbà de Barcelona i que, enguany, les ha tingut també per al Circuit de Catalunya. Igualment ha presenciat la conducció d'Emerson Fittipaldi, el brasiler que ara triomfa, en plena maduresa, al campionat *Indi* als Estats Units —la Fórmula 1 nord-americana. I de Graham Hill i Carlos Pace, brità-



nic i argentí, a qui el destí va unir de forma tràgica quan l'avioneta en què viatjava s'estimbà i moriren tots dos. De Jochen Rindt, austríac, mort també –però al volant del seu monoplaça a Monza. De Ronnie Peterson, suec, mort igualment durant el transcurs d'un G P de Fórmula 1; com també Françoise Cevert, company de Jackie Steward a l'escuderia Tyrrell. També de l'etern número 2 de Ferrari, el suís Clay Regazzoni, en l'actualitat paralític de cintura cap en avall a causa d'un accident en cursa. De Jackie Ickx, belga, campió posteriorment del París-Dakar i dedicat avui en dia a les curses al desert, com l'esmentada del malaguanyat Thierry Sabine. De Carlos Reutemann, argentí a qui es considerarà en el seu moment el successor de Juan Manuel Fangio. De James Hunt, britànic, campió del món el 1976, any de l'accident de Niki Lauda, amb qui es va disputar el campionat a l'última cursa, al Japó, i que va guanyar gràcies a l'abandonament de Lauda, esporuguit després de poques setmanes d'haver sortit miraculosament viu del greu accident que li va deixar mitja cara cremada. De Mario Andretti, també campió del món de la Fórmula 1, i ara competidor d'Emerson Fittipaldi a la Fórmula Indi als Estats Units, on Andretti corre amb el seu fill i el seu nebot. Etcètera.

Aquesta ha estat a grans trets la història esportiva de Montjuïc; història esportiva que té poc a veure amb la popular: els majors de vint-i-cinc anys recordaran potser el brogit dels motors travessant la muntanya olímpica i mitja Barcelona el diumenge de la cursa i els dies anteriors, als entrenaments; i els bòlids convertits per efecte de la velocitat en llampecs de colors que passaven perillosament –però tant hi feia, eren altres temps– a frec d'espectadors; i com la setmana anterior al Gran Premi es col·locaven les tanques metàl·liques –els *guard rails*– i es pintaven les línies blanques que delimitaven el



Montmeló portarà cada any els més ràpids, els més cars.

ARXIU

traçat; i com apareixien els grans camions tràilers que transportaven els automòbils i els recanvis, i com es podia emular Fittipaldi els dies anteriors i posteriors al Gran Premi amb un *sis-cents*, tot burlant la vigilància de la Guàrdia Urbana, i tantes altres coses. Tot això se'n pot recordar, de Montjuïc.

I, abans de Montjuïc, el circuit de Pedralbes –creat per la popular Penya Rhin– a Barcelona, fou també escenari de grans premis del Mundial de Fórmula 1, en concret l'any 1951 i 1954. Pedralbes va veure Juan Manuel Fangio i Alberto Ascari, vertaderes glòries de l'automobilisme esportiu de tots els temps. I de Giuseppe Farina i de Mike Hawthorn. I va veure també els clàssics Mercedes –les *fletxes d'argent* –, els Ferrari, els Maserati, els Alfa Romeo, i els BRM. I, encara abans del circuit de Pedralbes, l'Autòdrom de Sitges havia viscut vertaders dies de glòria automobilística, entre els anys 1922 i 1950, tot i que no va acollir cap Gran Premi de Fórmula 1, ja que el mundial de l'especialitat es va crear el 1950, i llavors l'Autòdrom ja havia quedat obsolet. I encara amb anterioritat a l'Autòdrom de Sitges, al nostre

país s'havien disputat diverses curses de la Copa Catalunya i del campionat d'Espanya d'automobilisme durant les dues primeres dècades de segle. No eren circuits tal i com els entenem avui dia, sinó trajectes per carretera més semblants a un ral·li actual. Tots aquests exponents de la nostra història automobilística han culminat el passat diumenge a Montmeló, amb la celebració del primer Gran Premi de Fórmula 1 en un circuit permanent a Catalunya.

El 29 de setembre de 1991 és una data que caldrà tenir present en el futur. I diem això perquè el circuit de Catalunya, des d'ara, és només un inici. Tal i com declarava en aquestes pàgines Sebastià Salvador, president del Reial Automòbil Club de Catalunya, després d'aquest primer Gran Premi s'espera que la xifra de socis del Circuit pugi fins als 20.000, quantitat que no és desgavellada si tenim present que el mateix RACC té més de 160.000 associats. I, el que no pot deixar de tenir-se en compte tampoc és que un circuit permanent és una garantia de formació de pilots que algun dia podran participar en un Gran Premi de Fórmula 1. És el següent pas.

Eduard Company