



“No em considero successor de ningú”

Enguany sí, enguany ha estat l'home a batre. El pilot Àlex Crivillé i Tàpia (Seva, 1970) és a un pas de guanyar el campionat del món de motociclisme de 500 cc. Diumenge, al circuit valencià de Xest, pot fer el pas decisiu cap al triomf.

Havia arribat a odiar els números 2 i 3, que l'han acompanyat aquests darrers anys i que indefectiblement assenyalaven que no havia arribat a l'1, que és el símbol del premi, l'estendard que només pot exhibir qui ha estat a dalt de tot del podi. Enguany en “Crivi” té la gran oportunitat d'erigir-se en el rei absolut del motociclisme, un somni només a l'abast de pocs privilegiats, de persones que, com l'Àlex, mai no s'han deixat tòrcer. Fa catorze anys va disputar la primera cursa de motociclisme; a disset anys debutava amb Derbi en 80 cc,

Sud-àfrica. Llavors l'Àlex ja es podrà tractar amb els llegendaris Lawson, Rainey, Roberts o Doohan. Però que tothom tingui per segur que res no farà canviar el caràcter discret i reservat d'aquest amant de la perfecció. Res no canviarà el “Nen de Seva”. Bé, només que la mare, que ja no li diu allò de “nen, no corris”, podrà enregistrar en vídeo —mai veu les curses en directe— l'anhelat triomf final. Llavors podran enviar ràpidament la cinta al Papitu, el pare, que ho deu contemplar satisfet des d'algun punt del firmament. Tan ràpidament com l'Àlex vola cap al títol.



ARXIU

“L'experiència és molt important. Assolir un grau de maduresa que et permeti controlar al cent per cent les situacions que es donen en una cursa, només s'aconsegueix a base d'anys de dedicació.”

—Ja sé que no li agrada gaire de fer pronòstics, però no em digui que no es veu campió del món?

—Encara no, perquè queden sis curses per disputar, que vol dir un total de 150 punts en joc. Si és cert que tinc 51 punts d'avantatge, una situació certament molt favorable, també ho és que encara hi ha molt camí al davant.

—Què li sembla que ja l'hagin nomenat successor d'en Doohan? Podem parlar del principi de “l'era Crivillé”?

—No em considero successor de ningú, ni crec que puguem parlar d'etapes ni d'eres diferenciades. Guanyar el Mundial és el meu objectiu, i allò que vindrà després ja ho veurem.

—El Doohan va començar a guanyar títols a l'edat que té vostè [vint-i-vuit anys]. Què és l'experiència, la clau de tot plegat?

—L'experiència és molt important. Em penso que assolir un grau de maduresa que et permeti de controlar al cent per cent les situacions que es donen en una cursa, amb el coneixement tècnic necessari, només s'aconsegueix a base de treballar i d'anys de dedicació.

—Parlem de les sis curses que manquen per al fi-

i a dinou ja era campió del món dels 125 amb JJ Cobas. L'any 1992 va fer el gran salt a la cilindrada reina i ja va ser capaç de fer una gesta inèdita en qual-sevol pilot del nostre país: guanyar una cursa del mig litre. A partir d'aquest triomf l'Àlex Crivillé es va anar situant entre els millors, però sempre darrere l'etern campió, Mike Doohan. Enguany tot ha estat diferent. Diumenge pot aconseguir a València els punts necessaris per a situar-se a un pam de la glòria, que esperem que pugui assaborir a Austràlia o

nal del campionat. A partir d'ara farà ús de la calçadora o continuarà batallant de totes passades?

—Ja he dit unes quantes vegades que hi ha una tàctica infal·lible per a guanyar el Mundial, que és la de guanyar totes les curses. Ara, aconseguir-ho o no ja depèn de circumstàncies diverses, que no sempre es poden controlar.

—Quin rival li pot aigualir la festa?

—Tant Okada com Roberts han demostrat que tenen una gran forma, i les diferències que ens separen a la classificació no són, ni de lluny, insalvables. Caldrà estar atent a les seves evolucions perquè són dos corredors molt bons.

—O és que potser el gran rival ara ja només podria ser l'infortuni?

—Això és un supòsit que queda fora del meu control. Es pot donar, ben cert, però no hi penso, perquè tampoc no podria posar-hi solució.

—Quins són els factors determinants que el duren a la corona de la màxima cilindrada?

—Els meus rivals sempre han corregut i correran de totes passades, no hi ha dubte, i jo hauré de mirar de neutralitzar-los. És ben senzill...

—En què ha canviat l'Àlex Crivillé que va guanyar fa deu anys el campionat del món de 125 cc del que amb tota seguretat guanyarà en 500 cc?

—No hi ha dubte que he madurat en un entorn que ha canviat molt. Ara el Mundial és molt més professionalitzat, el seguiment mediàtic és enorme i la tecnologia ha evolucionat fins a límits inimaginables fa deu anys. Si, a això, hi sumem la meua experiència, hi trobem la clau del canvi a millor.

—I com a persona. Com es porta això de ser el millor pilot del món?

—Jo no em considero el millor pilot del món, crec que sóc un professional que la seva feina apassiona, que té un objectiu molt clar i que treballa al màxim per aconseguir-lo.

—Com és que sorgeixen tan bons pilots dels Països Catalans?

—No ho sé, potser per tradició o per caràcter. Els catalans som, en general, gent que tenim les coses molt clares, que som conscients que costa assolir objectius i que cal treballar de valent, si vols fer-te un lloc entre els millors.

—Parlem del circuit Ricardo Tormo de València. Quina opinió té del traçat?

—El concepte és interessant, és com un gran estadi on l'espectador pot tenir una visió directa d'una bona part del circuit. Hi he rodat dues vegades, i l'asfalt no es trobava en les millors condicions d'adherència, però espero que això s'hagi solucionat abans del Gran Premi. Pels molts viratges els pilots de 500 cc són els qui ho hem de passar pitjor damunt l'asfalt, perquè no podem treure el màxim rendiment de la potència de les motos. Ara, també és cert que això és per a tothom igual, i no toca més re-mej que adaptar-s'hi.

—La progressiva potencialitat mecànica i tecnològica de la moto pot superar excessivament les limitacions físiques de l'home?



—Les motos evolucionen, i els motors podrien donar potències increïbles, si existissin els pneumàtics adequats per a transmetre aquesta potència a l'asfalt. Però els enginyers tenen present que, sobre la moto, hi va un pilot, que ha de ser qui ha de dominar la potència. Fer una moto de 300 CV no serviria per guanyar curses, si ningú no era capaç de dominar-la.

—Què és més fort, córrer a 300 km/h o tirar-se amb paracaigudes a 4.000 metres [afecció que li ha agafat fort d'ençà que la hi va recomanar el seu amic Sete Gibernau]?

—No sabria dir-ho, què és més fort. Ara, sí que és veritat que tirar-se amb paracaigudes és una sensació indescriptible, i que la descàrrega d'adrenalina que impulsa és ben comparable a córrer a 300 km/h en un circuit.

—A qui pensa dedicar aquest títol de 500 cc que tots esperem que arribi ben aviat?

—M'agradaria més d'esperar que les coses es concretessin abans de parlar de celebracions o de dedicatòries.

"Fer una moto de 300 CV no serviria per guanyar curses, si ningú no era capaç de dominar-la."

Jordi Finestres