



D'esquerra a dreta, Tito Rabat (Moto 2), Marc Márquez (MotoGP) i Àlex Márquez (Moto3), campions del Mundial de Motos en les seues respectives categories. La fotografia correspon al Gran Premi de la Comunitat Valenciana disputat a Xest.

**A** les balconades de Cervera les banderoles amb els números 93 i 12 rivalitzen amb les estelades. És dissabte 15 de novembre i aquest municipi, capital de la Segarra, que compta menys de 10.000 ànimes, es prepara per retre homenatge a dos dels seus veïns més il·lustres, el Marc i l'Àlex Márquez, un tàndem de genis que han aconseguit el que mai fins ara no havia assolit ningú: que dos germans es coronen un mateix any campions del món de motociclisme en les seues respectives modalitats —el primer a MotoGP, el segon a Moto3—. Es mire on es mire, apareixen els rostres d'aquests dos joves procedents d'una família humil i treballadora. Als aparadors de les tendes, a les tanques de l'escola pública Josep Arqués, als mostradors dels bars hi ha referències a aquesta parella de mestres de les dues rodes. Fins i tot del campanar de l'església de Santa Maria penja una gran fotografia amb el seu rostre. "El Marc és el millor del món. Inigualable",

## Terra de campions

En un escenari d'independència, Catalunya seria una potència mundial en motociclisme, com han posat en evidència les victòries de Marc Márquez, Tito Rabat i Àlex Márquez al Mundial. L'impuls d'una afició que es canalitza a través dels nombrosos clubs que hi ha a Catalunya; l'existència d'una bona infraestructura; la tradició d'una indústria motociclista potent; l'aposta dels patrocinadors; i, sobretot, els esforços de la Federació per promocionar el planter expliquen aquesta etapa daurada del motociclisme català.

explica Carla, que cursa tercer d'ESO i s'ha desplaçat des de Sabadell fins a la capital de la Segarra amb tota la seua família per veure en primera persona el seu heroi. A la sala d'exposicions temporals del Museu Comarcal de Cervera, on abans se'ls han dedicat mostres a personalitats com Josep Solsona o Manuel de Pedrolo, hi ha una riuada de gent vestida amb samarretes roges o blaves. Des de fa dos anys i mig aquest espai és consagrat al més gran dels germans Márquez i aquest dissabte és un punt de visita obligada per als milers d'aficionats que, procedents d'altres punts de Catalunya, es delecten veient els guants que fa servir el seu heroi quan cavalca a sobre de la seua Honda. Al final del dia, s'hi comptabilitzen a la vora dels 1.000 visitants, quan en un dissabte normal no arriben als 100. "Ha estat una bogeria", diu la dona que ven les entrades a tres euros. A fora, l'estrepitosa cantarella d'una moto de gran cilindrada avisa que la festa és al punt. Ni tan sols als Aquel·larres hi ha, a Cervera, el guirigall d'avui.

L'ocasió bé és mereix aquest xivarri. El motociclisme català està d'enhonorabona. Tres corredors nascuts al Principat s'han encimbellat a la part més alta del podi: Marc Márquez, en la modalitat de GP; Tito Rabat en Moto2; i Àlex Márquez, en Moto3. No és la primera volta que els catalans acaparen el caixó. Ja va succeir l'any precedent. Aleshores, els protagonistes de la gesta foren el mateix Marc Márquez, Pol Espargaró i Maverick Viñales. Siga com siga, l'esport català de les dues rodes travessa el moment més dolç de la seua història. Perquè més enllà de les curses de velocitat, els pilots catalans regnen en la resta de modalitat esportives sobre dues rodes. Marc Coma (Avià, 1976) s'ha proclamat en quatre ocasions guanyador del ral·li Dakar; David Checa (Sant Fructuós de Bages, 1980) ha guanyat el Mundial de Resistència; Laia Sanz (Corbera de Llobregat, 1985) ha estat 13 voltes campiona del món de trial, dues voltes d'enduro i 3 del ral·li Paris-Dakar; i Toni Bou (Piera, 1986) s'ha emportat a casa en 16 ocasions el campionat del món de trial (vuit en exterior i vuit en interior), xifra que el converteix en el pilot que més campionats del món ha guanyat mai, per davant de Dougie Lampkin (12) i Jordi Tarrés (7).

L'aclaparadora supremacia dels catalans en el Mundial de MotoGP actua, doncs, de punta de llança. A hores d'ara els catalans ostenten un domini absolut en les curses de velocitat. Però quines són les raons que expliquen aquesta hegemonia? Per què Catalunya ha estat capaç de col·locar 12 pilots en el campionat rei de velocitat? Quin és el secret?

**Cadells de gran cilindrada.** Són les 12 del matí del dissabte 15 de novembre i Valentín Perrone es prepara per fer rodar la seua moto pel circuit d'Alcarràs (Segrià) on de fa hores molts altres *motards* cremen neumàtics. Té set anys i no pesa ni 30 quilos però això no li impedeix dominar a la perfecció la seua moto mini GP 110. L'any passat va quedar cinquè en el campionat de Promovelocitat del RACC. "Valentín era un xiquet tímid. La moto li ha donat seguretat i l'ha ajudat a prendre decisions en mil·lèsimes de segon", explica Ruth, la seua mare, que surt d'una caravana. Aquest habitacle s'ha convertit en la seua llar de cap de setmana d'ençà que Valentín va descobrir la seua passió per la velocitat. La família Perrone Cantón viu a Viladecans però els dissabtes i els

diumenges els passen fora, allà on hi ha alguna prova o opcions d'entrenar-se. "Açò és un estil de vida", explica Ruth.

Valentín és un de tants que, a Catalunya, aspiren a emular les proeses dels Márquez, els Espargaró o els Rins. D'oportunitats per fer rodar els seus somnis no els en falten a la canalla. Catalunya compta amb un calendari de proves i campionats per als cadells de la gran cilindrada com cap altre lloc del món. És precisament en el treball que s'ha fet en les categories inferiors des de la Federació de Motociclisme de Catalunya on rau el secret de l'èxit actual. Ara fa 15 anys aquest organisme va plantar la llavor i aquests últims anys ha anat arplegant els fruits. Marc Márquez és, de moment, la peça més excelsa.

L'origen de tot plegat, però, cal anar a buscar-lo a França. Jordi Pons, que avui és president territorial de Lleida de la Federació Catalana de Motociclisme, n'és en bona mesura responsable. Mòter de tota la vida, membre del Moto Club Segre –segurament el més actiu i més professionalitzat dels vora 180 clubs que hi ha registrats al Principat– acabava de ser nomenat responsa-



A l'esquerra, J. Moreta, acompanyat de l'ex-pilot Àlex Crivillé. Jordi Pons és president territorial de Lleida de la Federació Catalana de Motociclisme. La família Perrone Cantón, amb Valentín en primer pla.





**Toni Bou, 16 voltes campió del món de trial.**

ble de velocitat de la Federació. Corria el final de la dècada dels 90, anys en què l'afició és delectava veient els intents d'Àlex Crivillé per fer ombra a Michael Doohan. "Hi havia campionats d'enduro, de trial i de motocròs per a nois, però no de velocitat. Vaig pensar que això s'havia de resoldre", explica Pons. A través d'un amic industrial va saber que en un poblet proper a Nîmes (Alès) hi havia un fabricant (Conti) que podia proporcionar-los allò que buscaven: una moto de velocitat adaptada a les capacitats físiques de les criatures i que, a més a més, disposaren de canvi de marxes. Aquest segon element ha estat fonamental per entendre les fites actuals. Com explica Jordi Mas, vice-president de la Federació, "mentre a altres països en les categories inferiors competeixen sense marxes, ací ho fan amb marxes. Així, quan arriben a les categories superiors, els corredors tenen completament interioritzats aquests automatismes i això els dóna avantatge". "Els xiquets són com esponges, ho agafen tot de seguida", afegeix Jordi Pons, qui d'aquella primera visita al taller se'n anà amb una comanda tancada de quinze motos.

**Escola de campions.** Els vehicles per iniciar aquesta nova etapa ja hi eren; ara només calia posar-los en bones mans i començar a competir. Fou en aquest punt que, amb el suport del RACC (Reial Automòbil Club de Catalunya), es va crear la Copa Conti, la primera prova de promoció de velocitat en què als participants se'ls ofería per una xifra assequible la moto, el casc, la granota, els guants i la llicència. A més, el Racc ofería beques per fer front a les despeses. "Aleshores hi havia l'Àlex Crivillé i el Carlos Checa, però detectàvem que no hi havia ningú per arreplegar el seu testimoni. Érem conscients que calia treballar en les categories inferiors", explica Joan Moreta, membre de la junta directiva del Racc i anterior president de la Federació Espanyola de Motociclisme. Pilots com Toni Elías, Marc Márquez, Jordi Torres o els germans Pol i Aleix Espargaró van iniciar-se en la competició en la Copa Conti o en l'Open Racc. Catalunya donava els primers passos per convertir-se en una escola de campions. "El talent és essencial —observa Jordi Mas, vice-president de la Federació Catalana—; però pel camí els corredors han de trobar-se els instru-

ments per desenvolupar correctament les seues virtuts innates". La Federació Catalana l'havia encertada i el model de la Copa Conti fou ràpidament copiat. Aprilia va llançar la seua pròpia copa de promoció (on va competir Lorenzo), com també van fer Telefónica (on es va descobrir Dani Pedrosa) o Bancaixa (on sobretot han pogut exercitar-se els pilots valencians). "Des de fa 15 anys la filosofia és clara: ampliar la base de corredors per tal d'aconseguir qualitat", explica Joan Moreta.

**Cultura 'motard'.** En les pistes de motocròs on Marc Márquez va començar a rodar, al terme municipal de Bellpuig (l'Urgell), avui regna la tranquil·litat. Per a qui no està familiaritzat amb aquest esport costa entendre que algú sigui suficientment temerari per botar aquestes rampes. Conegut com Montperler, el Circuit de Motocròs de Catalunya va acollir des de 1994 a 2010 el mundial d'aquesta modalitat de les dues rodes. El recinte, que és a només 20 quilòmetres de Cervera, és gestionat pel Motor Club Segre, al qual pertanyen els pares dels Márquez. "El seu pare, Julià, estava a la taquilla i la

## “Un campió, sense les eines adequades, no arriba a ser-ho mai”

Àngel Viladoms (Bages, 1950) fou president de la Federació Catalana de Motociclisme entre 1996 i 2012. En l'actualitat presideix la Federació Espanyola.

—Com s'explica que el motociclisme català estiga donant tan bons resultats?

—Crec que la clau principal ha estat l'aposta tan decidida que vam fer des de la Federació Catalana per la base. Quan jo presidia la Federació vam arribar a un acord amb el fabricant Conti per tal que ens fes unes motos que s'assemblessin com més millor a les que utilitzaven els adults. La idea era que com abans millor dominessin les màquines amb què un dia haurien de competir en categories més avançades. És amb aquestes motos que ha crescut aquesta generació de motociclistes. En els campions sempre hi ha alguna cosa d'innata, però per molt de talent que hi hagi, si no se'ls donen les eines, difícilment poden progressar. Els resultats ens avalen: Catalunya, amb 4.000 llicències, té un bon grapat de campions, mentre França, amb 60.000, o Itàlia, amb 80.000, enguany no n'han tingut cap. Un campió, sense les eines adequades, no arriba a ser-ho mai.

—En quina mesura explica aquest fenomen l'existència d'una indústria de motos que fou potent, amb marques com ara Montesa, Ossa, Bultaco...?

—L'existència de Derbi, Bultaco, etcètera, ha estat fonamental per crear i alimentar l'afició. Els catalans vam ser capdavanters en el desenvolupament de determinats avenços aplicats al món del motor que van utilitzar una tecnologia que malauradament s'ha perdut. Els primers canvis amb càrters de magnesi, per exemple, els van fer tècnics catalans.

Si a això afegeixes que tenim un campionat bo a Catalunya, un de molt bo a Espanya, que Dorna està radicada a Catalunya, que gaudim d'un bon clima que permet entrenar-te amb regularitat i que hi ha unes bones infraestructures, ho tens tot a favor per convertir-te en una gran potència motociclista. Tot plegat ha provocat que Catalunya es converteixi en el lloc on resideixen molts

pilots. Entre Sitges i Sant Pere de Ribes en viuen un bon grapat. Jack Miller, per exemple, viu a Tarragona. I no s'ha de perdre de vista una cosa: aquí no només es formen pilots, sinó també enginyers i mecànics de primera fila que desenvolupen les seves habilitats al voltant del món del motor. Estem exportant enginyers catalans al món.

—No tem que la preponderància catalana faci perdre atractiu al motociclisme en altres països?

—Em nego a pensar això. Soc d'una època en què sempre guanyaven els anglesos. Després va venir l'etapa dels italians i després, la dels americans. Ara ens ha tocat a nosaltres i tard o d'hora algú ens avançarà. Personalment crec que nosaltres hem fet un treball més sòlid i això ens permetrà estar ben amunt durant més temps. L'altre dia comentava amb Carmelo Ezpeleta [director general de Dorna] que la prova reina dels Jocs Olímpics és el 100 metres lliços i sempre et trobes que la final l'acaparen els jamaicans. I no per això la prova perd atractiu. A mi, personalment, m'agrada que hi hagi disputa pels títols, perquè altrament no



valorem les victòries.

—I arribats a aquest punt, hi ha marge de millora?

—Es pot tornar a repetir el triplet l'any vinent. Però tampoc no és una obsessió. Crec que hem de continuar fent bé la nostra feina.

—En aquests moments, hi ha algú capaç de disputar-li el títol a Marc Márquez?

—Marc és un xicot fantàstic. A voltes tinc la sensació que es riu de nosaltres, en el bon sentit de l'expressió, i encara té alguna cosa guardada per sorprendre'ns. En aquests moments superar-lo és molt i molt difícil. Però arribarà algun dia que apareixerà algú més bo que ell.

—En un escenari hipotètic d'independència, Catalunya seria una potència en motos.

—Sí, sí, serien els millors. No hi hauria cap problema.



**Laia Sanz, 13 voltes campiona del món de trial i 2 vegades campiona del món d'enduro femení.**

seva mare, Roser, venia entrepans”, explica Jordi Pons, qui s’ha descomptat del nombre de voltes que ha vist els Márquez enfilar-se per aquestes costes.

Com els Márquez o els Pons, són munió els qui, al Principat, viuen els esports de motor amb una passió devota. Perquè més enllà dels qui s’hi dediquen professionalment (uns pocs) i dels milers de persones que el practiquen des de l’amateurisme (la Federació té registrades 5.032 llicències), hi ha molts altres que, per tradició familiar o perquè s’han deixat seduir per la intrepidesa o simplement perquè sí, participen d’una manera o altra de la cultura motera. A tot Catalunya hi ha més de 180 clubs registrats. Jordi Mas, vice-president de la Federació, apunta a aquesta xarxa social com una de les potes que sustenta aquest univers i el consegüent èxit en les competicions oficials. Són la gent que ven loteria per finançar els clubs; que fan 400 quilòmetres per anar a animar els seus fills; que ajuden a col·locar les bales de palla després d’una cursa de motocròs. “La xarxa social que formen els motoclubs de voluntaris és essencial per entendre el fenomen de les motos a Catalunya. Cada cap de setmana tenim entre 600 i 700 motoristes movent-se pel territori per practicar el seu esport o donar-hi suport”, diu Mas. A més, com apunta Jordi Pons, que va ser membre del Motor Club Segre fins a l’any 2000, a pesar de ser associacions amateur “treballem amb uns nivells molt alts de

professionalitat” quan s’han d’organitzar curses.

Alhora, tota aquesta passió pel motor no s’entén ai no es té en compte la importància que en el seu dia va gaudir la indústria motociclista. A la dècada dels 60 i 70 marques *made in Catalunya* com Montesa, Sanglas –que foren absorbides per companyies estrangeres–, Bultaco, Ossa i Rieju –que van desaparèixer, encara que Ossa ha ressorgit– o Derbi van marcar tendència. Respecte a això, Joan Moreta no s’està de remarcar la figura de Paco Bultó, fundador de Montesa i Bultaco. “Per a ell, la moto



**Marc Márquez, al principi de la seua carrera.**

anava íntimament lligada a la competició. Abans que ell, es veia simplement com un mitjà de transport. A partir d’ell, s’hi introdueix l’element competitiu”, explica qui va ser president de la Federació Espanyola de Motociclisme, qui encara recorda com, mancats de circuits, els aficionats feien curses pels polígons, una pràctica que “ara seria inconcebible”. Pràctiques amateur a banda, avui a Catalunya tenen lloc disset campionats entre velocitat, trial, enduro, motocròs, resistència de terra, supermotard, clàssiques d’asfalt i quads.

D’ençà de la dècada dels 80 l’augment de l’afició i la seua canalització a través de les associacions ha estat acompanyat per la millora i l’increment en el nombre de circuits. Catalunya compta a hores d’ara amb unes infraestructures destinades a la pràctica del motor com cap altre territori a Espanya i segurament a Europa: en total, es comptabilitzen 56 circuits i àrees de motor on practicar.

**‘Rufea Team’.** D’entre totes elles, segurament la més popular a hores d’ara és el Circuit Municipal de Motocròs de Rufea, una partida dins el terme municipal de Lleida. És en aquest circuit envoltat d’arbres fruiters, a què fa tres anys van incorporar una pista de *dirt-track*, que es passen moltes hores els germans Márquez i també Tito Rabat, el guanyador de Moto2. Diuen que aquesta modalitat els ajuda en els derapats quan competeixen en Mundial de Motociclisme. Al trio d’asos que enguany ha monopolitzat el campionat els han batejat com el “Rufea Team”, per la pista on tots tres perfeccionen la seua tècnica.

“Els èxits que va aconseguir aquesta generació de corredors supera totes les nostres expectatives –reconeix Joan Moreta, qui va participar en la compra d’aquelles primeres motos de la Copa Conti–. Aspiràvem a uns bons resultats, però no imaginàvem guanyar d’aquesta manera. Això que està passant ara és insuperable. És com quan el Barça ho va guanyar tot. Hem tingut la sort de viure una fornada de corredors excel·lents”. “Catalunya –afegeix Jordi Mas– és la primera potència mundial de motociclisme, però ara hem de continuar treballant-hi. No podem abaixar la guàrdia”.

*Violeta Tena*