Automobilisme

Situació immillorable del Circuit de Catalunya

A favor de la ubicació del Circuit de Catalunya, del qual vam parlar fa dos fies que no solament podrà esdevenir la pista de proves ideal per als nostres cotxes i motos, sinó que està destinat a ser l'escenari cada dos anys –cal no oblidar l'existència del Jarama– del Gran Premi d'Espanya d'Automobilisme, val la pena de destacar-ne la seva facilitat de comunicacions.

Que Catalunya necessita un circuit permanent és obvi. La principal indústria automobilística –Seat– és a Barcelona i, com a centre d'estudis model, a Martorell. No hi ha motocicleta espanyola que no sigui catalana. L'afecció esportiva catalana pels vehicles a motor no en té prou amb un circuit reduït com Calafat, que només admet determinades cilindrades i que, a més, té la pista de concursos massa acostada a la carretera per a fer-hi les modificacions d'ampliació. Tant pel mateix itinerari com pel que fa a l'acceptació de públic, el circuit del Baix Ebre és poc ampliable. A més, Calafat té el defecte d'ésser massa proper a la sorra i, a la vegada, massa ventós, coses que fan perilloses algunes curses.

Catalunya necessita un circuit i no el tenim. I no sabem quan el tindrem. La primera operació, només de construcció de pista, se'n va cap a quatre-cents milions, una quantitat que en aquests precisos moments sembla difícil d'aconseguir.

Però Catalunya necessita el seu circuit. El RACC, ja abans de ser traït per Emerson Fittipaldi, hi posà mans a l'obra. I, sense dir res a ningú, comença a comprar terrenys: una continuïtat de finques de les quals calia fer una de sola.

Comunicació ideal

El lloc triat resultava ideal. Si es vol, massa lluny de Barcelona, cap i casal, però innegablement ben comunicat: precisament entre la carretera de Barcelona a la Junquera i l'autopista d'origen i final iguals. Però, a més, mo a prop del nucli de Caldes de Malavella, que té estació de tren en una línea principal com és la de Barcelona-Portbou i, si es vol, amb continuació cap a Paris Ginebra i Roma. A més, a molts pocs quilòmetres de l'aeroport de Girona-Costa Brava, que pot augmentar el seu trànsit i installacions, a mesura que creixi la importància del circuit.

En aquest sentit, el Circuit de Catalunya superarà els del Jarama i Paul Ricard. Entenem-nos: el Jarama és molt més proper a Madrid que no el de Catalunya a Barcelona; el Paul Ricard, si fa no fa com el Jarama (uns 30 quilòmetres), és molt més proper a Marsella que no el de Catalunya a Barcelona. Però, evidentment, Jarama i Paul Ricard es troben molt més mal comunicats.

Creieu-me. Es molt difícil anar un diumenge, amb temps, al Jarama o al Paul Ricard a presenciar una cursa de Fórmula 1 i arribar-hi a temps. I és pitjor encara la tornada. Les cues, a la carretera o a l'autopista, són inacabables. Amb pocs recursos, tot i comptant amb moltes carreteres comarcals, la general i l'autopista, el circuit de Caldes tindrà molt més fàcil comunicació especialment gràcies al tren i a la proximitat a l'aeroport de Girona.

Millora per a la comarca

En referir-nos a l'aeroport gironí, suggerlem abans una possible ampliació, capaç d'acceptar els Fórmula 1 i els automòbils que competeixen en el campionat mundial de marques, per si sol no pot fer augmentar, en gran mesura, la importància de l'estació aèria. Però si això afegim la proximitat d'una zona eminentment turística, l'increment de vida a les comarques properes sembla assegurat.

Ideal per a proves

Encara més. El Circuit de Catalunya, per la seva ubicació i per l'ordre habitual del calendari internacional de la Fórmula 1, sembla destinat a ser preferit per totes les escuderies per a efectuar-hi totes les proves pertinents en començar la temporada europea. Durant anys hem estat sentint dir que el millor circuit mundial per a aquests entrenaments era el Paul Ricard. Efectivament, compta en gran manera l'afer climàtic en el rendiment dels cotxes, en la seva carburació i en el desgast dels pneumàtics. Enguany, però, segurament per una qüestió de preus –i els de Madrid no poden ser gaire diferents dels de Girona– hem pogut comprovar com abans de la celebració del Gran Premi de Mònaco les grans marques de pneumàtics, Goodyear i Michelin, han preferit el Jarama al Paul Ricard, si més no com a primera opció. Aquesta possibilitat de «lloguer de pista», que augmenta gràcies a la proximitat de la frontera francesa, ha de ser decisiva, més endavant, per al Circuit de Caldes.

Però potser que abandonem el conte de la senyora que anava a vendre llet i aprofundim en la realitat. Aquesta exigeix prudència. Prudència i temps.

Un handicap: esports de rics (?)

Madrid –Salvador Fàbregas ho ha corroborat en algunes ocasions– diu que hi ha esports prioritaris i jo, que estimo l'automobilisme esportiu, dic que sí, que Madrid té raó, que hem de fomentar un esport de base i que això de protegir l'automobilisme i el motorisme esportiu és, fins a cert punt, una entelèquia, quan manque pistes d'atletisme, de bàsquet, camps de futbol, de rugby, piscines, etcètera. Malgrat tot, Madrid no ignora i ningú no pot ignorar que, malgrat la crisi, el mes d'abril passat es van matricular setanta-cinc mil cotxses, xifra record a tots els nivells. I que la indústria motorística i automobilística viu íntimament lligada als esports de la mateixa especialitat.

Els del motor són esports de rics o més aviat oberts a moltes altres persones?

El paper de la Generalitat

Pel meu compte he entrat en contacte amb diverses organitzacions esportives o paraesportives i, a part dels desenganyats que es posen a fer individualment una tasca positiva, arreu hi ha la confiança i àdhuc el criteri que el Consell d'Esports de la Generalitat, la Generalitat en si, ha d'esdevenir quelcom aixi com una panacea universal.

Malament rai. Cal començar a treballar comptant amb els propis mitjans i els propis recursos i ara, quan em refereixo a recursos, ja no cal dir que no parlo dels econòmics –tots no tenim ni cinc– sinó de pensar en les tecles que es poden polsar. Que el moment financer que vivim no és el més apropiat, és innegable. Malgrat tot, el Circuit de Catalunya, pel cap baix, pot resultar una bona inversió, ja que els terrenys es diu que foren comprats per setanta milions i que ara Poden tenir un valor de més de noranta.

Josep Porter-Moix

Montseny

La pujada de demà, a punt

Demà diumenge es disputa la XV Cursa de pujada al Montseny, puntuable per al Campionat d'Europa de Muntanya, Trofeu FIA de Muntanya i per als campionats i Trofeus d'Espanya de Muntanya (coeficient 4) i de Catalunya de Muntanya (coeficient 5). La cursa és organitzada pel Reial Automòbil Club de Catalunya, amb el patrocini de la diputació de Barcelona.

La prova començarà a les onze del matí. Abans, de dos quarts de deu a les deu, es farà la presentació a la sortida, al punt quilomètric 4,100 de la carretera local de Sant Celoni a Santa Fe del Montseny. La cursa té el final al punt quilomètric 16,100, a una altitud de 903.87 metres sobre el nivell del mar (la sortida és situada a 258,69 metres snm).

Segons l'horari previst, cap a la una del migdia es farà la publicació de resultats definitius i a les sis de la tarda el repartiment de premis.

S'ha determinat que les sessions d'entrenament es facin avui a partir de les dotze del migdia. A les set de la tarda es donaran a conèixer els temps oficials d'aquests entrenaments.

Ciclisme: Bordeus-París

Demà, catorze valents recorreran sis-cents quilòmetres

Demà, des de Bordeus a París, és a dir, durant sis-cents quilòmetres, catorze valents de la ruta pedalejaran durant unes setze hores, set de les quals les faran rera moto.

Es aquesta una de les proves clàssiques de la temporada. I és lògic que, a causa del paorós quilometratge, els inscrits siguin realment pocs, encara que se suposa que amb ganes de donar la campanada, encara que sigui només per a ser a la línia de sortida en una prova d'aquestes característiques.



Zoetemelk també pot triomfar, malgrat el seu debut

La Bordeus-París d'enguany, una de les curses més antigues del vell continent –va ser instaurada l'any 1896–, acabarà a l'autòdrom de Monthléry, on és possible, perquè és un participant consumat i victoriós, que el belga Herman Van Springel pugi, amb tota la seva còrpora, al pòdium per cinquena vegada, ja que ha estat triomfador en les edicions del 70, 74, 75 i 77 d'aquesta cursa.

Juntament amb ell, hi seran Delepine, Rosiers, Den Hertog Gallopin, Beucherie, Fussien, Van Katwijk, Krekels, Zoetemelk, (que intentarà aquesta aventura per primera vegada i sembla l'home més apropiat per a batre Van Springel), Le Guilloux, Pescheux, Bertin i Rompelberg.

Hem dit que Zoetemelk pot ser un bon outsider, perquè enguany no hi ha a la cursa el belga Walter Godefroot, que quedà segon l'any darrer, però que n'ha estat el triomfador el 69 i el 76, un home, doncs, de provada experiència en aquesta maratoniana cursa.

Es clar que l'any passat Van Springel triomfà sobre Godefroot per vuit minuts d'avantatge, Esvera, doncs, pensar amb quina diferència de temps arribà el darrer classificat respecte al triomfador. L'any 77 és rodà a 40,910 quilòmetres de mitjana, cosa que no deixa d'estar prou bé.

Els corredors sortiran la matinada de diumenge, perquè si ho fessin un xic més tard arribarien que seria negra nit.

Bèlgica i Indianàpolis

Andretti, millors temps

Demà hi ha el Gran Premi de Bèlgica. El dia 28, les 500 Milles d'Indianàpolis. A Indiana, en entrenaments no oficials, Mario Andreotti batè tots els rècords del circuit. Però els entrenaments classificatoris per a la sortida al circuit nord-americà, se celebren avui; igual com els entrenaments classificatoris del Gran Premi de Bèlgica de Fórmula 1, que en primera sessió tingueren lloc ahir i avui han d'establir l'ordre definitiu de la sortida de la cursa.

Mario Andreotti, sempre a cavall de la competició americana de la Fórmula USAC i de la Fórmula 1 internacional, ha patit de córrer en dos fronts. Ara més que mai, quan tant l'any passat com aquest pogué esdevenir campió mundial, ha de córrer a Europa. Té un reactor preparat per a anar de Bèlgica a Indiana. Ahir, a Zolder (Bèlgica) féu el millor temps de la primera tanda d'entrenaments oficials de F1. Tot seguit, avió cap a Indiana. Córrer a Indianàpolis per convertir el record oficiós del circuit en primera posició de sortida de les 500 milles. Reactor cap a Bèlgica. Avui, intentar, a Zolder, superar el seu propi temps d'ahir. I demà prendre la sortida del GP de Bèlgica, de Fórmula 1, en primera posició.

De bat a bat

Adéu al millor de tots

Eddy Merckx ha dit adéu a les competicions. Des de l'any 64, que es proclamà campió del món amateur, fins a l'any 76, que cencé en la Setmana Catalana, la seva darrera cursa victoriosa important, ha deixat constància, per les carreteres i pistes europees que de corredors com ell no n'hi haurà pas gaires més. Només cal donar una ullada al seu palmarès per a admirar les seves gestes.

Merckx ha estat el corredor complet: ha rodat fantàsticament en terreny planer, sobretot contra rellotge, una especialitat que dominava a la perfecció; tenia la punta de velocitat apropiada per a batre els seus rivals en l'esprint i pujava els colls amb aquell estil ritmic tant característic que li permetia abandonar el gran grup, passar sol pels cims, davallar com un projectil i presentar-se a la meta amb una quantitat respectable de minuts d'avantatge. I això moltes vegades lluint el mallot de líder en les grans curses per etapes. Així mateix, ocupà el podi de les proves de sis dies en pista més d'una vegada.

Es a dir, que Eddy Merckx revolucionà amb el seu estil el ciclisme dels darrers anys seixanta i gairebé tots els setanta. Feia molt de temps, potser des de Fausto Coppi, que un ciclista no actuava de la mateixa manera que el corredor italià. En Merckx era aquest tarannà especial que no li permetia mai de pensar que podria ser batut en tal o tal moment. Fou aquesta voluntat de ferro, acompanyada, és clar, per unes qualitats físiques immillorables, que el mantingué tants anys a dalt de tot.

Era aquesta diguem-ne mania d'haver de guanyar qualsevol cursa en què participés, fossin les que fossin les seves característiques. Era en fi, aquesta renúncia total a estalviar forces, oblidant olímpicament que els segons que duia al segon classificat ja eren suficients per a poder respirar tranquil fins al darrer dia de la cursa.

En tots aquests anys, haver de competir amb Merckx era prou per a oblidar qualsevol temptaviva de triomf. El belga havia arribat a introduir en els escamots una mena de psicosi de la seva persona que només va poder ser trencada quan Bernat Thévent, en el Tour del 75, el va batre, finalment. I això que Merckx, en una cursa contra rellotge de la ronda francesa d'aquell any havia estat apunyegat a l'estómac per un fanàtic.

Però el Merckx del Tour del 75, ja no era, evidentment, aquell Merckx que havia vençut a tot arreu d'aquella manera gairebé insultant que feia que els altres corredors, alguns d'ells excel·lents, quedessin com difuminats.

La llàstima és que Eddy Merckx no es retirés de manera definitiva de la competició després del seus pocs èxits de la temporada 76. O potser podríem dir encara millor en acabar la temporada 75. En Merck passà allò que succeeix en molts esportistes. Que no acaben de creure que no és el mateix tenir vint-itres anys que trenta-un.

De tota manera, als seus trenta-tres anys, Merckx ha acabat cimprenent que era millor dir adéu. I serà recordat, a part de le seves victòries i de la manera com es produïren, pel seu extraordinari sentit professional, que no va fer quedar mai en ridícul els homes que el contractaren. Eddy Merckx, doncs, es mereix que des d'aquestes ratlles li diguem adéu amb admiració, alhora que ens treiem el barret.

Albert Suñé

SISA
AVUI 20 MAIG, 20 H. - PALAU D'ESPORTS DE MONTJUIC
Presenten: PACO CONCERTS i CABRA. (Tel. 310 57 50)

Avui, 1978-05-20, p. 20.
Servei de Gestió Documental, Arxius i Publicacions de l'Ajuntament de Girona (www.girona.cat/sgdap)