

La cilindrada clàssica de la Garrotxa

El club Motor Antic Garrotxa té 300 socis, que sumen 250 cotxes



Jordi Sellas en plena competició del Zanini Racing, amb un Seat 133 · Diari de Girona

L'augment del parc d'automòbils de les dècades dels setanta i dels vuitanta va fer possible l'accés dels joves als ral·lis locals. L'afició pels cotxes que va sorgir en aquella època ha derivat, en l'actualitat, en una proliferació de les proves de regularitat per als vehicles que s'usaven per a competicions de velocitat durant els 70 i els 80

XAVIER VALERI | OLOT

Hi va haver una època daurada de l'automobilisme a Catalunya. A la dècada dels 70, el concepte del cotxe com a vehicle utilitari s'havia ampliat, almenys en els somnis. Imaginacions en forma de bòlids recorrien les ments dels joves que seguien el Ral·li de Montecarlo, el de la Costa Brava, el d'Olot i la pujada a Batet de la Serra.

Alguns d'ells fins es desplaçaven per seguir en prersona les proeses de Salvador Servià i Antoni Zanini al Ral·li de Montecarlo. «La gent hi anava a veure els vehicles i els motors i si podien col·laboraven amb els pilots, amb els mecànics...», explica Albert Verdaguer, membre de Motor Antic Garrotxa. «Abans –recorda–, hi havia una companyonia que ara no existeix». Segons ell, els aficionats actuals segueixen el Mundial de Ral·lis de la manera que se segueix un espectacle. La diferència està en el fet que ara els aficionats no poden interactuar amb la competició. És a dir, no hi ha equips modestos que acceptin una mà que no sigui professional.

«Era més senzill i era més fàcil arribar a les carreres», apunta Jordi Sellas (l'olotí que llavors era president de la secció de promoció de la Federació Catalana d'Automobilisme). «La gent s'apuntava al ral·li amb el cotxe de la mare o..., de la iaia», assenyala. Ell formava part de l'organització del Ral·li Olot i de la Pujada a Batet. «Fins i tot –explica–, vàrem arribar a anar al París-Dakar, amb un Land Rover pilotat per un equip francès». Puntualitza: «Llavors, només els més aficionats sabíem de l'existència del París-Dakar».

Eren els temps, en els quals molts joves treballaven en els garatges d'automòbils que s'escampaven com una taca d'oli pels barris i pels pobles a mesura que el parc automobilístic augmentava sense fre. Començaven a sorgir els primers grans concessionaris a la perifèria de les ciutats i algunes marques que ara són habituals eren vistes com a vehicles dels estrangers que venien a l'estiu.

«La mecànica de competició era més senzilla», explica Sellas. Encara perdurava la vella ciència d'uns mecànics que coneixien la font de l'avaria segons el soroll del motor de cada marca. Cada model tenia un so particular del motor. Per exemple, si el motor feia un so sibil·lant era un Seat 127 i si el so era més gutural un Renault 12. Si el soroll del model no era l'habitual era que alguna cosa fallava. Si es tractava d'un so fricatiu l'avaria podia estar al pal·lier, si sonava lateral era el radiador. «Fa tal o fa qual só?», demanaven els experts al client que exposava el problema per telèfon. El client exposava les seves habilitats amb les cordes vocals i l'interlocutor li responia: «Porti'l, és el radiador» i ho era.

Per primera vegada, la modificació del cotxe s'havia convertit en un objecte de consum i molta gent complementava el vehicle de manera que fos el més similars als bòlids de competició dels seus ídols.

La progressió de l'afició al motor va arribar als mitjans. Van sorgir les primeres revistes monogràfiques. Amb títols com Autopista o Automóvil..., els cotxes ocupaven els llocs destacats dels prestatges del quioscs. És més de les revistes en servien els posters que decoraven les parets de les habitacions de les joves. Imatges del món fantàstic de la Fórmula 1. Llavors feien el Gran Premi d'Espanya de Fórmula 1 en un circuit semipermanent a la muntanya de Montjuïc. Eren els temps de Niki Lauda i Emerson Fittipaldi,

Per primera vegada, el motor va arribar a la televisió. Segunda Oportunidad era un programa de seguretat viària dirigit per Paco Costas. Per avisar del que podia passar amb un cotxe recreaven accidents reals. Encara que no hi havia un parc automobilístic com l'actual, llavors la sinistralitat viària començava a ser un problema.

En un àmbit més local, els dissabte entre les 3 i les 5 de la tarda, els joves mecànics i els aficionats al motor escoltaven el programa Cilindrada de Ràdio Olot. El va dirigir el mateix Jordi Sellas del 1977 fins al 1997. «Hi posàvem molta emoció perquè ho vivíem», recorda Sellas.

Les veus del programa eren les de Jordi Sellas, Pere Tubert (motocicletes), Jaume Cos (tot terreny), Josep Maria Bosch (Fórmula 1), de Jaume Pérez (ral·lis), de Meli Subirana (noticiari), Albert Fàbrega (Fórmula 1) o de Josep Duran (Modelisme). «Vàrem ser els primers de transmetre en directe el ral·li de Montecarlo a l'Estat», recorda Sellas. «També vàrem transmetre un ral·li Catalunya –afirma– en directe!...». «Seguíem totes les proves de l'Estat –assenyala– per donar noves dels pilots d'Olot i de la Garrotxa». Enumera: «Josep Lluís i Xavier Juvanteny, Xavier Riera i Marc Colomer (motocicletes)».

Els joves l'escoltaven amb els ulls closos. Es veien encabits dins d'un vehicle de competició, amb barres, ràdio d'intercomunicació, fars de boira, casc i vestit ignífug. Somiaven a velocitats inversemblants, mentre salvaven revolts tancats, voltats de neu. N'hi havia molts que adequaven el vehicle que feien servir per traslladar-se com si en veritat estiguessin prop de sortir de la rampa de sortida d'una cursa.

«Sens dubte, l'època daurada dels ral·lis de cotxes està en els orígens de l'actual afició pels cotxes clàssics»,

considera Albert Verdaguer (Motor Antic Garrotxa). «Per la seva part, Jordi Sellas explica: «És molt diferent la regularitat dels clàssics actuals de la velocitat pura d'aquells temps». Són considerats clàssics els turismes que han complert 25 anys i encara no en tenen 40.

Subirana enumera: «Tenim uns 300 socis que sumen uns 250 cotxes». El MAG Motor Antic Garrotxa està entre els clubs automobilístics més importants de Catalunya. «Vàrem començar fa uns 14 anys amb les trobades de tractors vells i vàrem derivar cap als clàssics», explica. Després de les exhibicions de tractors van venir els cotxes clàssics i les motocicletes. Ara són un club amb una massa social en augment que disposa d'un calendari anual de celebracions relacionades amb les motocicletes i els cotxes clàssics. Gairebé totes les fires i festes majors de la Garrotxa tenen una exhibició de cotxes clàssics.

Un dels socis, Albert Verdaguer (37 anys) explica que l'afició li ve de petit. Amb pocs anys, veia passar per davant de casa seva a Joanetes la prova del Coll de Bracons del Ral·li Costa Brava, llavors puntuable per al mundial. El tram de Bracons estava considerat com un dels més durs. Transcorre per una carretera secundària amb revolts molt complicats i un percentatge del 16%. El 1995 va ser guanyat per Carlos Sainz, qui al final va guanyar el Ral·li. Quan va tenir l'edat de conduir, Verdaguer va comprar un Renault 11 a la seva germana. És el vehicle que prepara i treballa al garatge de casa per poder participar a les proves de clàssics

Una de les principals proves dels clàssics va tenir lloc el passat dissabte 21 de maig a Olot. Es tractava de la dotzena edició del Ral·li dels Volcans. Cent-deu cotxes van prendre lloc a la rampa de sortida situada davant de la Torre Malagrida, al passeig de Barcelona d'Olot. L'organització va haver de tancar les inscripcions uns dies abans i deixar fora 15 demandants d'inscripció, perquè havien arribat al màxim. Els va saber greu.

Els participants van lloar l'organització. «Una de les millors de Catalunya», deien. Els elogis també eren pel paisatge. Les imatges que es veuen a les carreteres secundàries de la Garrotxa, el Pla de l'Estany i el Ripollès tenen un atractiu molt important per a la gent vinguda de les comarques de Barcelona.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2016/06/06/cilindrada-classica-garrotxa/787146.html?utm_source=rss