



COSA DE TRES, DOS, O UN

Aquest any les 24 Hores Frigo de Motociclisme del Circuit rebien un augment de participació considerable respecte a l'edició del 2004.

Molts dels 72 equips s'inscrivien per passar un cap de setmana d'estiu rodant al Circuit de Montmeló per tal d'emular els seus ídols motociclistes, i per tant l'increment d'equips no feia variar la fesomia general de l'ambient del boxes: la gran majoria d'equips eren formats per grups d'amics amb ganes de passar-ho bé i amb l'objectiu fixat a acabar la prova. Un altre grup de formacions "semi-professionals" aspirant a millorar l'anterior participació o fins i tot guanyar la seva categoria, i per últim, els equips que només els val la victòria, vista la seva preparació, els pilots i la mecànica de què disposen.

ERA EN AQUEST DARRER grup on aquest any hi havia novetats; a Folch Endurance i Suzuki Català, les dues formacions dominadores els darrers 4 anys, s'hi afegia l'equip Cop de Gas BQR, que amb una Honda CBR 1000 volia portar a la marca de l'ala daurada al més alt del podi, lloc que va ocupar les tres primeres edicions de la cursa al circuit de Montmeló. L'inici no podia ser més esperançador per l'equip d'Ullastres, Tomàs i Sardà, que substituïa a darrera hora De Gea, ja que obtenien la pole amb una mitjana de temps de 1:57:670, deixant a més de mig segon la primera moto de l'equip Folch amb Ribalta, Noyes i Cabana

(1:52,325) i la primera de Suzuki Català de Forés, Lozano i Hervás amb 1:52,434, demostrant que la cursa seria cosa de tres.

Però l'inici de la prova de l'Honda vermella ja feia preveure que el final no seria l'esperat; passada la mitja hora de cursa David Tomàs, líder en aquell moment, entrava al box amb problemes amb la bomba de benzina i en sortia 12 minuts més tard amb 7 voltes perdudes respecte al cap de cursa. A partir d'aquí l'equip BQR va imposar un ritme fortíssim, rodant més ràpid que ningú, marcant la volta ràpida en cursa en 1:50,531, i aconseguint recuperar de la posició 70 a la 1a hora fins a la 6a posició 6 hores més tard. Però a partir d'aquí la cursa fou un calvari, dues punxades i la pèrdua de rendiment del motor els portava a l'abandonament passades les 9 hores i mitja de cursa, demostrant, això sí, que per propers anys s'haurà de comptar amb l'equip de Cardedeu. A partir d'aquest moment la cursa era ja cosa de dos equips.

Les motos de l'equip Folch Endurance semblaven no donar opció a les Suzukis de Català.

DEIXANT A PART LA PRIMERA HORA, on el menor consum de la Ducati número 11 de l'equip Ducati Barcelona els feia marcar en primera posició en no haver-se aturat encara als boxes a repostar, les Yamahas de l'equip Folch s'anaven alternant en les dues primeres posicions, tot i que a mitjanit Dani Ribalta patia una caiguda i no només cedia 8 minuts a l'altre moto de l'equip Tarragoní sinó que es lesionava el canell i deixava sols els seus companys Cabana i Noyes amb el difícil paper de ser només dos pilots per recuperar el desavantatge, si volien guanyar la cursa. Lluny de desanimar-se els dos joves pilots aconseguirien recuperar el lideratge just passada la mitja cursa, on començava de nou la lluita entre les dues R1 de l'equip Folch per emportar-se la victòria. No hi havia ordres d'equip i per tant ningú podia pensar en abaixar el ritme.

Fos quin fos el resultat de la cursa, l'equip guanyador no ho podria celebrar; passades les 5 de la matinada el pilot Xavier Fabra patia un inexplicable accident a final de recta, just el moment que s'incorporava a pista per iniciar el seu relleu. Aparentment l'accident no semblava greu, però de resultes de les lesions el pilot moria a l'hospital de Granollers hores després; aquest fet feia decidir els cap d'equip que la cursa continuaria però es suspendrien les celebracions finals.



Mentrestant la Suzuki amb el dorsal 2 pilotada per Forés, Lozano i Hervás es trobava en tercera posició amb una diferència que oscil·lava entre una i dues voltes respecte als líders, compensant el seu ritme més lent amb uns relleus més llargs que les Yamahas, fet que els portaria a parar al final de la cursa 3 vegades menys que les motos de l'equip Folch. Aquesta petita diferència respecte als líders els permetia tenir esperances de victòria si aquests patien algun incident, i així va ser.

A FALTA DE POC MÉS de dures hores de cursa les dues Yamahas de l'equip Folch patien una caiguda conjunta causada per l'oli que es trobava a la pista, després que la moto de l'equip dels Mossos d'Esquadra, casualment preparada per l'equip BQR, trenqués el motor, semblava que la cursa ja era cosa d'un, però gràcies a la rapidesa de l'equip liderat per Josep Maria Folch i al fet que va haver d'entrar el cotxe de seguretat les esperances d'aconseguir un sisè triomf per la marca dels tres diapasons no s'esvaïa del tot. A falta de

menys d'una hora la Yamaha núm. 1 de Monge, Martínez i Martínez havia recuperat el lideratge, però l'alegria duraria poc, una volta més tard trencava el motor i deixava, ara sí, la cursa en mans de la Suzuki núm. 2 de Forés, Lozano i Hervás, que guanyaria la cursa amb 2 voltes d'avantatge respecte la Yamaha de Noyes, Cabana i Ribalta, que tot i la seva lesió al canell feia l'últim relleu per al seu equip. En tercera posició es classificava l'equip Glaner Endurance de Lascorz, Almeda i Roda, portant 7 anys després una Honda al podi de les 24 hores del Circuit de Catalunya. Un any més s'ha comprovat que en les curses de resistència és comprova més que en cap altre tipus de cursa aquella dita de: "No guanya qui més córrer sinó qui arriba primer".

Miquel Sararols, fotos Santi Martínez

El podi final fou:

- 1.- Suzuki Català 1 (#2 Forés, Lozano, Hervás)
Suzuki GSX-R 1000 724 voltes
- 2.- Cepsa Folch Endurance (#6 Ribalta, Noyes, Cabana)
Yamaha YZF R-1 722 voltes
- 3.- Glaner Endurance (#35 Lascorz, Roda, Almeda)
Honda CBR RR 1000 713 voltes



D'ATURADES I ESTRATÈGIES

Com cada any, les 24 hores motociclistes han passat factura a l'estratègia dels equips que apuntaven a la victòria. L'entrada forçosa del cotxe de seguretat dos cops va restar prop de 32 minuts d'emoció que van impedir batre un nou rècord de voltes al circuit (que segueix en 731), moments que van aprofitar equips com Cepsa Folch per reparar els desperfectes de les caigudes que havia tingut.

LA PERSEVERANÇA i constància de l'experimentat equip Suzuki Català, fent 30 voltes per dipòsit i la puntualitat excelsa a les aturades (un minut estricte) els ha portat cap al més alt del podi. Aquesta puntualitat només s'ha vist entelada per una entrada desafortunada de quasi 8 minuts just abans que entrés el safety car de les 22:05.

Cal mencionar no obstant això, que la fortuna no va planar sobre alguns equips com Cepsa Folch i Cop de Gas-BQR, altres dos clars candidats a la victòria. El primer va patir dues caigudes que el van fer estar al pit-lane més de 17 minuts, mentre que el segon va tenir problemes de motor de bon començament (minut 34 de cursa) fins que va trencar a dos quarts d'una de la matinalada, després d'haver marcat la remuntada més espectacular de les vistes en cursa i haver rebaixat el rècord

de volta en més d'un segon respecte a anteriors edicions.

EL MENOR CONSUM de Ducati permetia realitzar 38 voltes o més amb cada dipòsit, mentre que les BMW i Suzuki s'havien de conformar amb 30 voltes seguides en pista i els equips d'Honda i Yamaha estaven propers a les 27. Aquest avantatge tàctic feia creure de bon començament que la marca italiana tindria alguna cosa a dir, però ni el so "peculiar" d'escapament, ni la bellesa de la moto, ni el seu cor bicilíndric van salvar-la d'incidències i llargues entrades a pit-lane, superant les tres hores totals d'aturades de l'equip 999R Barcelona 1.

Al podi, dos equips amb 28 aturades a l'esquena i el guanyador amb només 24. La regularitat ha marcat el primer i tercer llocs, mentre que la poca fortuna i la gran experiència s'han quedat en una gran segona plaça que, més que un premi de consolació ha de ser presa com una victòria en el més estricte dels sentits, tant per ells com per els 49 equips que han acabat aquestes 24 hores.

Altres 23 equips han perdut alguna cosa més que una plaça durant la prova: la moto, la recompensa, l'amic.

Oriol Gallemí



Anem a poc a poc que tinc pressa

Està clar que una prova de resistència es guanya o es perd al llarg de la cursa, però el primer relleu de cada equip pot donar una perspectiva de quin pot ser el resultat en passar les hores.

Dels tres equips que van acabar al podi, més el dorsal 1 que liderava la cursa a manca de menys d'una hora, hem fet un quadre amb les dades del primer relleu de cada equip: indicant el temps que va durar, les voltes que va fer i la mitjana per volta, així com el temps perdut en l'aturada. Amb aquestes dades podem saber quantes parades podien fer al llarg de la cursa, i per tant el temps que la moto es trobaria aturada i la previsió de voltes que podria completar al llarg de la cursa:

1er Relleu				Total Cursa			
	Temps	Nº Voltes	Temps/Volta	Temps aturada	Aturades	Temps aturat	Voltes totals
2	53:50	28	1:53,64	58,30	26	25:16	746
6	51:59	27	1:53,68	1:01,08	27	27:29	745
35	48:16	25	1:53,81	1:50,78	29	53:32	730
1	50:03	26	1:53,49	1:06,728	28	31:08	73

En aquesta previsió no s'ha comptabilitzat el temps de les parades de canvi de pastilles de fre i les entrades del cotxe de seguretat que fan que les voltes finals reals fa que siguin menys de les previstes, tot i això, la posició final dels equips no variaria gaire respecte a la real del final de cursa.

Com dèiem al principi les proves de resistència no es guanyen al primer relleu, però tampoc es guanyen només en pista, el nombre de parades i la seva durada també són determinants a l'hora d'obtenir un bon nombre de voltes al final de la cursa.

Oriol Gallemí