

MOTOCICLISMO

Aún hay conversaciones con Coronas

'Aspar' se da un plazo de diez días

ALFONS SASSELLI • BARCELONA

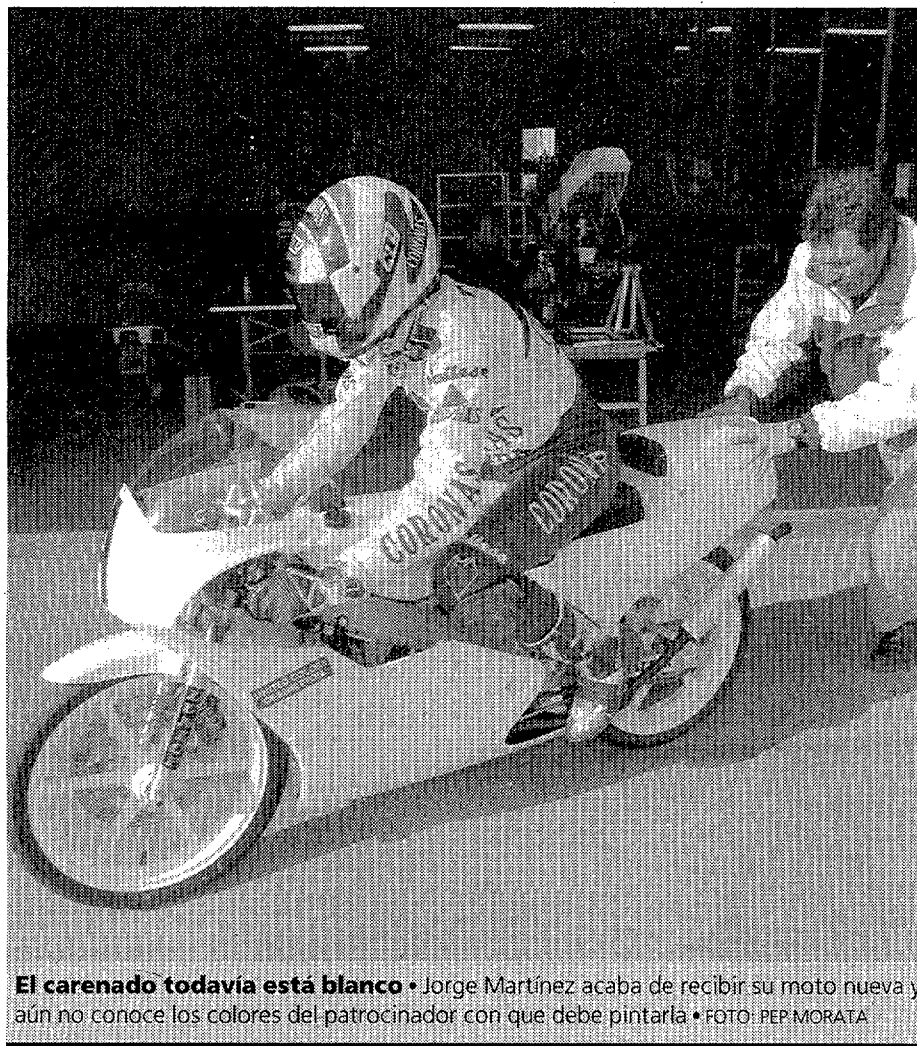
Durante la jornada de ayer el Circuit de Catalunya vivió una actividad febril. Muchos equipos empezaron a poner a punto sus máquinas de cara al ya próximo Mundial 93 de velocidad. Entre los pilotos que rodaron se encontraban 'Aspar', junto a los restantes miembros de su equipo, Luis D'Antin, el alemán Stefan Prein y una representación del 'team' italiano Semprucci. Jorge Martínez explicó que su objetivo "es el de siempre: ser campeón del mundo".

Motos de 250 cc. y 125, la mayoría pertenecientes a las más modestas escuderías del 'paddock', estuvieron rodando en Montmeló con el único propósito de hacer kilómetros con las nuevas motos: la crisis no sólo afecta a los españoles y ayer el Circuit se llenó de máquinas con carenados prácticamente blancos. La ausencia de patrocinadores es un mal generalizado. Muchos pilotos aún no tienen ultimados sus presupuestos a falta de menos de un mes y medio para el inicio del Campeonato del Mundo.

'Aspar' trabajó intensamente. Sobre el Mundial de velocidad de este año, el piloto valenciano comentó que "aún es muy pronto para hablar de lo que puede pasar. Las motos están 'blancas' porque las hemos recibido hace dos días. Todo es muy nuevo y estamos ocupados en cambiar muchísimas cosas".

"Es muy lamentable la crisis de los sponsors que se está sufriendo este año. Para poder tener posibilidades de ganar hay que disponer de medios económicos cada día más grandes. Si no hay dinero es imposible contar con medios mecánicos y humanos", continuó explicando.

En cuanto al patrocinio del equipo, Jorge aún no tiene atados todos los cabos. El ambicioso proyecto que se planteó el valenciano con tres pilotos y 300 millones de presu-



El carenado todavía está blanco • Jorge Martínez acaba de recibir su moto nueva y aún no conoce los colores del patrocinador con que debe pintarla • FOTO: PEP MORATA

puesto todavía está en el aire. "Ahora mismo estamos ultimando partes del presupuesto para esta temporada. Esperamos que en un plazo máximo de diez días esté todo solucionado. De lo contrario habrá que tomar medidas. Aún no se sabe cual será el patrocinador 'fuerte'. Estamos puliendo detalles, pero esperamos que sea o bien Coronas o bien la Generalitat Valenciana a través de una de sus marcas, que puede ser Mediterrania", explicó 'Aspar'.

En la jornada de ayer 'Aspar' disponía de "una moto standard del 93, pero ésta no 'lleva' nada, y además hay una del 92 con muchos cambios que estamos probando tanto de chasis como de otras cosas. La tarea de esta sesión de ensayos es hacer kilómetros con la moto del 93 y ver cómo van las

modificaciones en la que corresponde al año pasado".

A partir de hoy el equipo del piloto valenciano empezará a evolucionar las motos, pero ya fuera de la pista. "No nos quedaremos más días en el Circuit porque todo es aún muy nuevo. Ahora hay que ir al departamento de carreras a trabajar", matizó Jorge.

En el mismo box de Aspar, el número 12, ponían a punto sus máquinas Batiste Borja, Emilio Alzamora y Gelete Nieto. Junto al joven piloto estaba su padre. Ángel Nieto no paró de darle instrucciones a su hijo. Seguramente la presencia de Ángel tuvo algo que ver con el hecho de que en el box contiguo luciera el rótulo 12+1. El resto del año ese compartimento es el número 13.

"Que Gelete se lo tome con mucha calma"

Gelete tendrá la suerte de debutar sobre dosruedas en el equipo de Jorge Martínez. 'Aspar' le aconseja que "se lo tome con mucha calma. No esperamos resultados. Ante todo creo que debemos tener, no sólo el equipo sino también la prensa y la gente, mucha paciencia con él porque es un chaval que tiene 15 años y da un paso muy grande. Además de ser hijo de quien es no tiene la iniciación del Criterium, lo que es un problema grande para él. Gelete ha decidido meterse directamente en el Open Ducados. Para él puede ser muy importante, ya que acumulará mucha experiencia, pero al mismo tiempo supone un riesgo muy grande".



31



Sá

23 ENE

1993

FORMULA-1

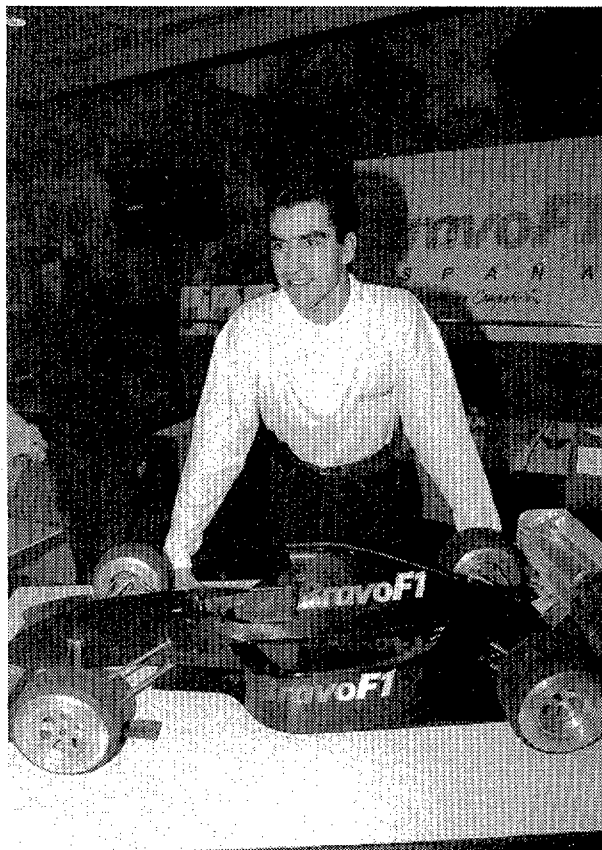
Gené afirma que su situación es "delicada"

Bravo confirma su ausencia en el Mundial

ALFONS SASSELLI • BARCELONA

El equipo Bravo F-1 confirmó, en un comunicado oficial hecho público ayer, que "el pasado 20 de enero de 1993 la escudería hizo saber a la FISA su decisión de aplazar hasta la temporada 1994 su presencia en el Mundial de F-1". El comunicado continúa explicando que "Bravo ha tomado esta decisión de común acuerdo, tanto con sus sponsors como con el piloto oficial de la escudería, Jordi Gené". Este retraso de la escudería española debería conllevar que en 1994 Bravo presente un coche mucho más competitivo. Y el proyecto de los responsables del equipo pasa por que el coche se construya en España.

Según ciertas informaciones, Bravo habría comprado unos locales cerca del Circuit de Catalunya para que se fabricara el monoplaza. Esto significa que la colaboración entre el equipo y la firma británica Symtek no se mantendrá. El equipo se hará con los servicios del diseñador argentino Ser-



El sueño de Gené se ha roto • Jordi no quiere limitarse a ser un mero piloto probador de Bravo • FOTO: PEP MORATA

gio Rinland, avalado por una amplia experiencia. Rinland estuvo en Brabham en las mejores épocas del equipo. Gené no se ha mostrado muy tranquilo tras la renuncia de Bravo. El jueves por la noche se pasó colgado del teléfono hasta las 4 de la madrugada y tratando de recuperar algunas de las ofertas a las que contestó con negativa cuando era piloto de F-1.

"Tendrán que dar explicaciones muy convincentes de esta decisión, que me deja en una situación delicada. No

"Tendré que repetir la F-3.000"

Tras saber que no participaría en el Mundial de F-1, Jordi Gené estaba ayer desconcertado y se lamentaba de que "a estas alturas es casi imposible encontrar nada interesante. Si no voy a la F-1, tendré que repetir la F-3.000. Para correr el Mundial de F-1 necesito aportar 300 millones de pesetas. Hace poco una escudería italiana me propuso subirme a un F-3.000. Todavía siguen abiertos a esa posibilidad. Quizás halle allí la solución", dijo el piloto de Sabadell.

puedo pasar un año inactivo, aunque me hayan propuesto probar y poner a punto el primer monoplaza Bravo. Si me quedo en el paro, en 1994 no estaré ni al 20% de mis posibilidades, con lo que habrá terminado mi carrera deportiva", aseguró Gené, que había firmado con Jaume Magrans, patrón de Bravo F-1, un contrato en el que no se contemplaba indemnización alguna en caso de ruptura unilateral por parte de la escudería.