

# L' SLICK

FACÍMIL PARCIAL I DEPENDENT, DELS CIRCUITS D'SLOT GIRONINS.

N.8/ FEBRER-MARÇ de 1996

## Aquí podeu llegir:

III CURSA DE TURISMES. ....	1
POLÍTICA I SCALEXTRIC .....	2
SI NON E VERO...TANT SE ME'N FOT .....	3
SI NON E VERO...TANT SE ME'N FOT(II) GRAN ESCÀNDOL. ....	4
ANOTICIES DES DE LA PLACE DE LA CONCORDE. ....	5
DAYS ARE NUMBERS. ....	6
IV CURSA DE TURISMES: SBG TREMOLA SOTA EL PORSCHE(...). ....	8
SI NON E VERO...TAN SE M'EN FOT .....	9
DAYS ARE NUMBERS. ....	10

## III CURSA DE TURISMES.

Per J.Parro.

TOT I LA PAUSA DE LES FESTES NADALENQUES, ELS PRINCIPALS EQUIPS PARTICIPANT AL CET (CAMPIONAT ESTUPENDU DE TURISMES) NO HAN PARAT NI UN MOMENT D'EVOLUCIONAR LES MÀQUINES, I SI DESCOMPTEM LES INEVITABLES "TROMPES" DE XAMPANY O CAVA, LA RESTA DEL TEMPS DISPONIBLE SEMBLA QUE S'HA FET SERVIR PER EXTREURE ALGUN CAVALL EXTRA ALS JA PROU ESCANYATS MOTORS, O BÉ PER REFORÇAR EL DIT EN PREVISIÓ DE FORTES ENGATILLADES AL CIRCUIT DE DOMINGTON PARK.

LITINES AL PODER.

És degut precisament al fet que comentàvem unes línies més amunt que un pilot abstemi s'imposés per segona vegada consecutiva amb els turismes a Domington Park, i aquest no era altre que Miquel Sararols que, gracies a que només beu aigua de Litines (i no del Carme com alguns d'altres...), no només ha disposat d'un temps extra per a la preparació física del seu dit, sinó que, tal com anunciàvem en primícia al Si non e vero... Tan se m'en fot del número anterior, ha decidit canviar d'equip, tot i seguir amb la marca de Stuttgart, amb un vehicle no tant

ràpid (el llast comença a fer notar el seu pes), però si més fiable que el que li van "preparar" els seus anteriors mecànics.

#### CLASSIFICATORIES: COMENCEN LES GARROTADES.

Nombroses sorpreses durant les classificatories. En primer lloc, Jordi Parro (un cop confiscat l'explosiu motor del seu germà Ernest) aprofitava les rectes per accelerar i les sortides de pista dels altres favorits per col·locar-se en primera posició.

Quatre trams darrera el pilot de Toyota es situava el nou Porsche de Miquel Sararols. No obstant aquesta redacció constata que la ment del pilot en qüestió es trobava més en la pizza que havia d'arribar que no pas en aconseguir una bona posició. Sens dubte la decisió d'aplaçar l'atac al plat típic italià per després de les classificatories ha afectat el rendiment de més d'un participant. Per altre banda el pilot de Salt comprovava que les suspensions del seu nou vehicle no estaven encara adaptades al circuit de Domington Park, provocant que el sofisticat xassís anés arrossegant per terra, problemes que solucionaria per més endavant entrant a boxes al crit de "Rasca, mamá".

#### POLÍTICA I SCALEXTRIC

Per J.Parro

En vista de que la IV Cursa de Turismes es disputava el mateix dia en què els principals partits polítics feien els seus mítings finals de campanya per a les eleccions. La redacció de l'Slick ha indagat a l'interior dels principals partits polítics per intentar esbrinar-ne l'origen. Evidentment i sense que això ha de ser cap taca per els scalextristes, tots els partits tenen un origen eminentment "racing".

En la majoria de casos, l'origen no està del tot clar, i és per això que us donem diverses possibilitats i que cadascú pensí el que li sembli.

PSOE:	Pilots Suïcides Organitzadors "d'Estropicis". Pilots Solidaris amb Organitzadors de curses "d'Escalextric".
PP:	Participants Perillosos. Pilots Paralítics.
CiU:	Concursants i "Urganitzadors". Cunetes intensament "Ucupades".
ERC:	Equip "Revolucionador" de Carreres. Espectadors Reconvertits en Concursants.
FE de las JONS:	Federació "Escalextrística" de les Juntes de rail On Ningú S'hi deixa la guia.

Darrera en Miquel i donant una lliçó de "modos" (i de pilotatge agressiu) a tota la resta de consagrats pilots, el Rookie de l'any... En Climent Domingo, que entrava per la porta gran al campionat, donant una gran sorpresa a la resta de participant. Tot seguit venia en Rodolf que amb el Subaru carregat de plom aguantava prou el tipus.

En Xavi Sabrià amb el seu Porsche es situava en 5ena posició, a punt per defensar amb ungles i dents la seva tercera posició al campionat.

Darrera aquest pilots una nova agradable sorpresa, ja que un vehicle que aquest any ja pertany al grup R (o a clàssics esportius) es plantava directament a semifinals; aquest vehicle no era altre que el BMW M3 de Joan Fontcuberta. Sembla ser que aquest veterà pilot ha aprofitat les vacances forçades que va patir de resultes d'un accident de moto, per fer tot tipus de test amb el seu vehicle, i la veritat és que es presentava amb diversos models de llandes i pneumàtics d'autèntica vitrina. Per cert, no sabem si la carrosseria del seu M3 és del tipus

Per A.Domingo.

\* El gust pels rècords segueix dominant la ment dels pilots. I més en veure el primer número de la revista més genial del món del SCX. Els gelos fan de les seves i tots volen veure el seu nom a les planes de la revista: Un habitual de les planes centrals, en Fontcu volia superar el rècord de salt mortal i, malgrat que hi va posar tot el seu saber, es va quedar a un trist de aconseguir-ho.

\* Varem veure molt fluix al reaparegut Toni Díaz, un home ràpid com ell anava una mica perdut en un circuit que ja coneixia. Per començar va arribar tard i a més a més tenia el dit completament rígid i rovellat acompanyat pel coco bloquejat. Mireu si ho feia espès que en una de les primeres voltes de les classificatòries fins i tot va intentar retallar terreny saltant del pas elevat al nivell inferior. Estava tant adormit que no es va adonar que així el que feia era recular terreny.

\* Els dos pilots de Cassà-Racing, l'Agustí i en Pere, segueixen la seva lluita particular per assolir el privilegi de ser el Number One de l'escuderia. Si a Salt era en Pere que perjudicava al seu company, a Cassà era l' Agustí qui el feia fora. Malauradament per el pilot del Audi era a una de les classificatòries i a la final el pilot dels taps (al capó) passava al seu company-rival per la pedra i li treia un pam ...de nas.

\* Hi ha novells que agafen mals mestres per prendre exemple i millorar. El debutant Edu Nadal s'emmirallava en els veterans i també intentava fer rècords de salt amb un Toyota de lloguer que no tenia una estabilitat gaire aconseguida però que en canvi havia hagut de pagar una fortuna per disposar-ne.

\* El Toyota Rent-a-car segueix fent meravelles, per aquesta cursa el pilot era novell però el resultat era igualment bo. En Climent amb molts pocs anys a l'esquena i poca experiència al volant (bé al comandament) feia unes classificatòries increïbles, el que provocava que els rivals busquessin desesperadament el sistema d'imant que feia servir la família per fer aguantar el cotxe a la pista. Llàstima que la sort no l'acompanyés a la semifinal i li manqués poc per entrar a la final.

\* Moltes queixes dels favorits; en Pere es queixava que a una assistència un dels novells li havia bloquejat el pas amb el jersei i per això no havia pogut guanyar la cursa. L'Agustí que si en un toc se li havia torçat la direcció del "muleto" i psicològicament l'havia afectat. En Rodolf que si la Universitat de Barcelona el boicotejava etc.(S'inventen cada excusa per justificar les seves errades aquests veteranillos).

\* El pilot local Toni Díaz volia escanyar a un convilatà seu per entendre que li havia barrat el pas a les semifinals en la seva repesca. La força pública va haver de separar-lo i intentar que les càmares de T.V. no gravessin el trist espectacle. La FIGA intenta per tots els mitjans que la imatge del campionat resti immaculada i aquests fets no li ajuden gens. Ben segur que agafarà mesures i castigarà al irascible pilot amb una cursa de suspensió.

\* Els pilots capdavaners digereixen malament els seus fracassos. Si en Toni es justificava amb un altre pilot per explicar la seva davallada, en Rodolf culpava les assistències del fet de no haver pogut entrar a la final. I es que uns pilots habituats al podi que no entrin a la final és un fet remarcable. Però hi han altres pilots que pugen amb ganes i en canvi tant en Toni com en Rodolf feien unes mànegues totalment desconegudes per ells. Contràriament al que es habitual en ells, les sortides eren nombroses i això suposa un grapat de segons perduts i difícilment recuperables amb la gran competitivitat que hi ha.

Matter, però la seva que deu ser-ho vistos els reforços de platí que incorpora a la part davantera de les barres.

A les següents posicions, i per tant condemnats a disputar les repesques es situaven Pere Xifre i Agustí Domingo. El primer tenia problemes amb l'alçada respecte a la pista, que resolvia a base de Vernel gracies a una visita al box d'en Miquel. A part d'això, es veia involucrat en un sinistre de considerables magnituds al xocar amb l'Audi de l'Agustí que s'havia sortit a sota el pont, quedant tots dos vehicles força desmuntats.

El "pastillero" de Cassà (res a veure amb la ruta del bacallà) va continuar insistint per a veure si guanyava per K.O. i tornava a sortir-se sota el pont, essent investit aquest cop per Albert Sabrià. Ja ho deia en Fontcu "Ojos que no ven... Mierda que pisas"

Darrera aquests pilots venia l'Ernest Parro amb l'Audi equipat amb suspensions reforçades en previsió de forts impactes i amb un motor més tranquil. Per tranquil·litat la seva, ja que quan córrer compta amb el gran avantatge de no tenir com a col·locador de pista a... Ernest

Parro.

Al costat contrari trobem a Toni Diaz, que amb el seu flamant Porsche 959 era seriosament inquietat per l'Ernest fins al punt de fer-li perdre la concentració i el nervis. La tàctica consisteix en fer-li un canvi d'oli durant la màniga fins que l'afectat crida allò de "el plàstic negre entre els dos ferros", i segueix a la propera màniga quan el pilot d'Audi fa un parell d'interiors suïcides. La "faena" la completa el cap d'equip del jove pilot, col·locant-se a fer assistència a la tancada paella que hi ha després de la tercera recta del circuit, que evidentment, és la corba "preferida" per en Toni per anar a comprar parcel·les. Així qualsevol!!!.

Darrera aquest pilots es classificaven en Jordi Bertran amb un Porsche de Promoservice (l'escuderia de Cassà per excel·lència) i els Toyotas dels germans Sabrià i del novell Eduard Nadal.

Destacar la varietat de vehicles (5 models diferents), que va donar peu a un comentari d'en Fontcu: "Això sí que és maco, quatre cotxes diferents en una màniga". També curiosa la gran quantitat de reglatges diferents que es troba dins els usuaris de la marca Porsche:

M.Sararols:	oli Shell	pneus Dunlop
T.Diaz:	oli Mobil	pneus Bridgestone
X.Sabrià:	oli Repsol	pneus Ninco
J.Bertran:	oli de Borges	pneus Recautxutats

Per cert que alguns dels Toyotas, després de exhaustives verificacions s'ha comprovat que sí que porten rodes al davant, el que passa és que amb les llandes de color negre sembla que el forat estigui buit. Parlant dels Toyota, els comissaris tècnics de la FIGA després de llargues deliberacions han permès la participació dels Toyotas semioficials en curses de circuits. El senyor Max Mocs-ley no ha tingut res a veure.

REPESQUES: PERE I AGUSTÍ, ELS MÉS REGULARS.

Repesca de contrastos, la primera. Mentre en Pere voltava com un rellotge sense cap incidència remarcable un cop resolts els problemes de les classificatories, darrera seu trobàvem les Porsche 959 de T.Diaz i J.Bertran que no aconseguien trobar els bons reglatges pels seus

**SI NON E VERO...TANT SE ME'N FOT(II) GRAN ESCÀNDOL.**

Per A.Domingo.

Si fins ara només eren els polítics que ens feien combregar amb rodes de molí, ara fins i tot els immobilitistes de la CORS ho fan.

En repassar els papers de les classificacions, en Miquel veia que en la suma de voltes ni havien regalat una i per tant el guanyador havia de ser en Pere i segon l'Agustí. Doncs bé per art de «Aquí pongo y allí quito» el Sr. Sararols va arreglar-ho (amb l'ajut del poder a l'ombra) i seguia com a guanyador.

Els crits del director esportiu del Cassà Racing arribaven fins als despatxos del luxós edifici de la FIGA, les discussions pujaven de to i els representants legals del Sr. Sararols tornàven a amenaçar amb l'avaria de la politja central del circuit de Saltburgring.

Com a resposta els Cassà-boys amenacen amb un bloqueig selectiu de la persiana elèctrica del garatge; instal·laran un detector anti-Miquel que baixaria el vil metall just en acostar-se el noi de Salt, o del Jarama, Calafat, Cartagena o Montmeló (que és on passa més hores darrerament). El que no hem pogut esbrinar és si la persiana baixaria pocs segons abans d'entrar en Miquel o just al moment que ell creués l'entrada, amb el resultat final imaginable.

Postdata: Si al proper número de Slick no hi trobeu la meua crònica, busqueu-me al cementiri. Amb aquest darrer apartat he provocat els poders mafiosos de la CORS; i aquests m'han amenaçat de mort. Però un servidor considera que per fer honor a la veritat cal expressar les injustícies perquè tothom les conegui.

vehicles. Per altre banda destacar el cotxe "obstáculo" participant en aquesta repesca, en mans de Eduard Nadal, i no pas en mans de Chiquit de la Calçada com algú havia especulat en veure el Toyota arrossegant-se amb estil tipus "A can de mor". Això sí, no podem negar que el seu pilotatge va ser prou regular: el temps per volta es trobava regularment per sobre dels 20 segons i el nombre de sortides de pista per volta estava regularment per sobre de dos o tres.

La segona repesca començava amb la sorpresa de veure com l'Ernest Parro guanyava la primera màniga gracies a les sortides de pista de l'Agustí, amb el conseqüent espant de la resta de classificats per les semifinals. No obstant l'Agustí aconseguia trobar un ritme còmode a la resta de les mànigues, i gracies als errors dels seu adversari s'imposava clarament. Destacar la lluita èpica que protagonitzaven els germans Sabrià per la darrera posició, que no es decidia fins la darrera màniga en favor de l'Albert.

#### SEMIFINALS: QUI ES REPESCA L'ÚLTIM CORRE MILLOR.

Hàbil tàctica la dels pilots de Cassà; no contents amb el seu superior coneixement del circuit, aprofitaven per a fer unes voltes extremes durant les repesques per tal d'anar afinant les seves màquines, i quant arribaren les semifinals van sorprendre a tota la competència amb el seu voltar segur i ràpid.

A la primera semifinal l'Agustí s'imposava clarament des del principi, i augmentava l'avantatge fins a les dues voltes. Per a la resta de posicions intensa lluita entre en Rodolf, en J.Parro i en Xavi. A falta d'una màniga l'equip oficial de cronometratge de la FIGA comptabilitzava una diferència d'un tram d'avantatge d'en Rodolf sobre en Parro i aquest dos trams sobre en Xavi. La màniga era dominada per l'Agustí, mentre que el pilot de Repsol era el primer en quedar despenjat de la lluita. En Rodolf

es sortia dos cops, obligant-lo a atacar a fons per recuperar els tres o quatre trams que li portava en Parro. Finalment, el seu atac donava resultat ja que aconseguia acabar a un tram del seu rival, empatant doncs al còmput total de voltes... de moment; ja que durant el recompte es comprovava que Jordi Parro havia perdut exactament una volta respecte al pilot de les ales blaves sobre el capó.

La segona semifinal era dominada també per un pilot de Cassà, en Pere Xifre, que deixava que la resta de pilots es barallessin per les restants places. En un primer moment semblava que en Climent Domingo podria suportar els atacs d'en Miquel, i fins i tot va arribar a inquietar-lo de tal manera, amb passades brutals a la baixada del pont,

#### ANOTICIES DES DE LA PLACE DE LA CONCORDE.

Per J.Parro

Es coneix de fonts ben informades que el Sr. Max Mocs-ley, no content amb voler posar el nas al lampionat del món de Rallis (escala 32:1) també vol comprar els drets de totes les proves del Campionat Estupendu de Turismes. Des de la nostra humil redacció farem tot el possible per que aquest presumpte senyor no pugui aconseguir els seus sinistres propòsits.

Bernie Ecclestontone ha declarat a la darrera reunió de la FIA que no pot ser que els pistards de Girona fem aquella de "Jo me lo guis jo me lo com" i te intenció d'imposar una sèrie de normes al nostre campionat, entre els quals cal destacar (o lamentar) la celebració d'una cursa cada 15 dies, cobrar comissió per les vendes de l'Slick, la oblatòrietat d'efectuar crash-test amb els vehicles abans de cada cursa i l'obligació de fer servir equips de cronometratge de la FIA. A canvi oferiran a cada participant una llauna de Pepsi-Max-Moxley per cada cursa. Estan bojós o que !?:

## DAYS ARE NUMBERS.

Per M.Sararols.

**1.8** voltes completava P.Xifre per cada volta que feia E.Nadal a la repesca. Aquesta és la diferència proporcionalment més gran entre el primer i l'últim d'una màniga. A destacar també que el temps de volta ràpida de Eduard Nadal per la pista 2 va ser 25:74; en la mateixa pista i màniga T.Diaz va fer la volta ràpida en 11:27.

**2ona i 3era** posició per els repescats P.Xifre i A.Domingo, per primera vegada els dos pilots que venien de repesques van entrar a la final (i a més van fer podi). Únicament J.Parro a la IV Cursa d'Alfa 155, també a Domington Park, va aconseguir superar aquesta actuació guanyant la cursa tot hi haver disputat les repesques.

**3** són ja les famílies que han corregut ens els campionats de circuits de Girona. Després dels Sabriàs (Xavi, Albert i Marc) i la família Bosch (Josep Maria i Aniol) ara hi ha la Domingo (Agustí i Climent).

**7ena** posició per el guanyador de les classificatories J.Parro, només E.Herrero ha aconseguit millorar la classificació "cangrejo"; va guanyar les classificatories i va quedar 8è a la II Cursa d'Alfa 155 a Saltburgring.

**10ena** posició la d'en T.Diaz amb el Porsche 959. Aquesta és la pitjor posició que ha aconseguit aquest pilot en curses de circuit. La darrera actuació "brillant" va ser el 26/11/93 a la III Cursa de PROCAR on va quedar 9è després de ser eliminat a les repesques per E.Ruiz (18.5 per 18.3 voltes).

que en Miquel va perdre la seva característica concentració i va oblidar que en Fontcu disposava de l'M3 més sofisticat que ningú ha pogut imaginar mai, i que es trobava literalment enganxat al seu aleró posterior. Una mica més, i trobem un M3 a la final... quin desprestigi per el campionat !!!.

FINALS: MIQUEL SARAROLS, SÚPER AMB PLOM.

Per donar color a la cursa, un vehicle de cada marca i tots amb serioses possibilitats de victòria es trobaven a la graella de sortida de les finals.

Sembla ser que algun dels pilots es troba infiltrat a una escuderia

anomenada "El escuadrón diabólico", ja que després de donar-se la sortida, i passades tres o quatre voltes i un parell de sortides de pista d'en Miquel, es descobria que el Mega-zero s'havia introduït als computers, havent de treure la bandera vermella i parar la cursa.

Després de la nova sortida, la màniga començava amb un Rodolf que volia menjar-s'ho tot, mentre que en Miquel continuava amb la seva afecció per les cunetes, i era el primer en despenjar-se al protagonitzar una sortida de pista només començar. A la tercera volta, passada de frenada de l'Agustí, circumstància que era aprofitada per en Pere Xifre per passar-lo i atacar tot seguit al líder. Aquest no suportava la pressió, sortint-se a la següent volta. En Pere va prendre un avantatge suficient com per poder-la administrar, mentre que darrera seu en Rodolf atacava com un posseït per el diable. A quasi una volta de distància, el pilot d'Audi es va embolicar en una lluita amb el Porsche d'en Miquel i van acabar sortint-se dies vegades cadascun, mentre que en Rodolf va caure víctima de la seva fogositat al perdre en un revolt el suport aerodinàmic, quan ja es trobava al "rebufu" del Toyota, sortint-se de pista.

Per acabar-ho d'adobar, els d'Oli peti Com putes (al lloro amb l'acudit que costa eh!) es van quedar clapats durant la cursa, i van perdre el compte de les voltes amb el consegüent sidral que es podria organitzar.

A la segona màniga en Rodolf va quedar despenjat només sortir gracies a un canvi d'oli que algun col·locador força col·locat li va fer amablement. L'Agustí es va escapar per la pista 2 i ningú el va poder seguir. Entre els altres, lluita per la quarta plaça. A la quarta volta, en Miquel es surt i li pren la plaça a en Rodolf, però en Pere no vol se menys, i no tarda ni una volta a pendre-li el privilegiat lloc al pilot d'el Porsche, gracies a una passada per l'exterior (de la

pista) a final de recta. És tan dura la lluita que l'Agustí es destaca tant que ni després de sortir-se espectacularment no perd la primera posició. A la vuitena volta en Rodolf i en Miquel seguien lluitant a distància, el primer per atrapar a l'Audi i el segon amb la vista posada a l'aleró blanc el Subaru. No obstant, una sortida de pista d'en Rodolf a sobre del pont el va distanciar definitivament del cap de la cursa, i en Miquel tot intentant trobar un forat per passar, es va sortir a la mateixa corba. Ni tant sols una altre sortida de pista a falta de dues voltes va posar en perill la primera posició de l'Audi que, a més a més, es permet el luxe de marcar la volta ràpida.

La tercera màniga va resultar fatídica per a les aspiracions d'en Rodolf, que va trencar la direcció en plena recta, essent investit per l'Audi de l'Agustí només començar. És evident que els dos vehicles quedaren afectats per la topada, especialment es Subaru, ja que les següents voltes, successives sortides de pista el deixaven fora de combat. Per acabar-ho d'adobar resulta que un dels controls del circuit es dedica al pluriempleo, i aprofita les curses per escriure les cròniques de motor de EL CASO just quan en Rodolf va protagonitzar una excursió campestre en la qual, gracies al col·locador va tenir temps de ventilar-se la truita de patates i mitja bota de vi.

En Miquel va atacar de veritat per la pista 2 (sembla que la preferida per atacar) tot i que en Pere, sense sortir-se cap cop, va aconseguir parar prou bé l'atac del pilot de Salt.

S'arribava doncs, a la màniga final, amb un avantatge de tres trams d'en Miquel sobre en Pere, i aquest al mateix temps, amb 3 trams sobre l'Agustí; en Rodolf ho veia tant pelut que ja volia marxar.

En Pere va sortir primer, a intentar eixugar els tres trams que li portava el Porsche. En Rodolf continuava el seu rosari de sortides. A la segona volta, l'Agustí li fa un interior a final de recta a en Miquel, i el Porsche surt del carril sense perdre gaire temps després de que l'Ernest aconseguís fer una assistència com cal.

A la sisena volta en Pere, que no ha deixat d'atacar, veu com els seus pneumàtics perden rendiment, degradant-se ràpidament i provocant-li dues sortides de pista seguides baixant el pont, caient a la tercera posició. L'Agustí aprofita la situació per esprintar, mentre que en Miquel es limita a controlar la situació des d'un còmoda segona posició. En Pere afluixa tant el ritme que una mica més i li costa la segona plaça final que l'Agustí intentava aconseguir. En Rodolf va fer el que podia amb un vehicle que haurà de passar pel "potro" abans no torni l'espectacle de les curses a Salzburgring.

P.D.: Per cert, un cop consultats els anuaris de la FIA (escala 32:1) podem facilitar les següents dades:

GRUP i VEHICLE	HOMOLOGAT	FI HOMOLOGACIÓ
N-A BMW M3 2302.1	1/3/87	1995
N-A TOYOTA CELICA 2000GT-FOUR ST165	1/5/88	1994
B AUDI QUATTRO	1/5/83	1994
? PORSCHE 959	No ha estat mai homologat.	
N-A SUBARU IMPREZZA 555 GC8	1/4/93	passat 1998

Per tant, i amb l'excepció dels pilots dels Subarus, la resta de participants ho haurien de fer englobats dins la categoria de grup R. Visca la nostàlgia.

# IV CURSA DE TURISMES: SBG TREMOLA SOTA EL PORSCHE DE SARAROLS ©A.Domingo

Per J.Parro & A.Domingo

MIQUEL SARAROLS AMB EL SEU PORSCHE CARREGAT DE PLOM VA FER ESFONDRAR LA PISTA DEL CIRCUIT DE SALTBURGRING SOTA EL PAS DELS SEUS PNEUMÀTICS, FENT QUE TOTS ELS ALTRE VEHICLES TROBESSIN DUES FONDES RODERES A BANDA I BANDA EL RAIL, PER ON S'ANAVA ARROSSEGANT LA POC PREPARADA CONCURRÈNCIA.

CLASSIFICATÓRIES: EL VOL DE L'HOME OCELL.

No volem que aquest titular doni peu a malentesos, i és per això que aclarirem que quan parlem de l'Home-Ocell no ens referim precisament a cap pilot de l'escuderia «Pilotos Paralíticos» (PP), sinó a Rodolf Múrcia amb el seu Subaru esponsoritzat per la UdG. El pilot saltenc sobrevolava a tota la resta de participant, encapçalats per un Josep Culubret encara exultant després del gran resultat de Carlos Sainz a Suècia, i que no donava l'abast explicant «batalletes». Per cent, tothom es preguntava (i sobretot els redactors de l'Slick) quin oli i quins pneumàtics portava, ja que l'única propaganda que llua el seu Porsche era la de «Blanco Nuclear», que retorna al món de la competició d'Slot després del patrocini a X.Sabrià en rallis a finals dels '80.

En Miquel Sararols avisava a tothom amb la seva tercera posició, tot i després de provar el vehicle carregat de plom esperava una mala cursa.

La quarta posició era per el Toyota amb xassís blau i llandes grogues (escuderia mana) de l'Evi Ruiz, que sorprenia a tothom amb una conducció molt efectiva.

Jordi Parro amb el seu habitual Toyota no acabava d'agafar el «truquillo» al ritme capdavanter, just davant del Porsche de Xavi Sabrià i el Toyota de Pere Xifre, que amb els reglatges de Domington (i el desconeixement de la pista, tot s'ha de dir) no podia donar tanta guerra com a Cassà.

L'Agustí Domingo deixava aparcats l'Audi Barclays amb el que participa habitualment, no perquè no tiri, sinó perquè te una distància molt llarga entre eixos i no passava bé «aquell coi de corbes d'allà baix» (excuses de «novatillo»); i sortia amb el sol·licitat Toyota Cèlica Repsol Rent-a-car, amb el que aconseguia la classificació directe ... a repesques.

Tot seguit trobem l'Albert Sabrià, amb el Toyota-Repsol, davant del debutant Santi Navarro que participava amb el vehicles que deixaven aparcats la resta de participants, entre ells un Audi Quattro i el Porsche Belga d'en Fontcu. Darrera seu en Mario Jacomet, amb el seu preciós Porsche 959 (les especificacions del qual també ens són desconegudes), i el trio de la copa Junior (Sabrià, Domingo i Parro Junior). El «farorillo rojo» l'ocupava en Fontcu, després que la sofisticada suspensió davantera del seu M3 rendís l'ànima al baixar un barranc (amb l'inestimable i mai prou ben ponderada ajuda de l'Ernest). El pilot de Llagostera, després de provar l'Audi de l'Agustí, i arribar a la mateixa conclusió que el seu propietari (excuses de «veteranillo»), agafava el Porsche Belga, amb el que feia molt menys mal del que podia haver fet amb el BMW.

## SI NON E VERO...TAN SE M'EN FOT

Per A.Domingo.

\* El bonifaci d'en Màrius va aconseguir omplir una nova pàgina del seu llibre particular dels rècords en aconseguir guanyar una mànega, mireu si no s'ho esperava que quan li ho varen dir ell va respondre: IMPOSSIBLE, no veus que el que marca el computer és el temps i jo soc el que el tinc pitjor. Evidentment ell tenia 10 voltes i els demés 9 i pico.

\* Després d'aquesta cursa el fair-play del Sr. Culubret ha quedat una mica malmenat. En les verificacions posteriors a la cursa es podia comprovar que el seu cotxe no portava el llast reglamentari, va tenir la gran sort de que el comissari en cap ja havia signat les actes i no el podien desqualificar. Per això el punyetero intentava passar desapercebut durant tot el míting...

\* En Fontcu va patir un nou atemptat del petit dels Parro, Ernest el "gafe", quedant amb el cotxe titular lleugerament tocadet (no sé si va quedar en tres o en quatre trossos). Sort que portava un Porsche 911 "muleto" i el va poder fer servir. De tota manera sempre té que demostrar el seu costat romàntic portant cotxes gairebé caducats. La polèmica que va engegar aquest vehicle no es va apagar en tota la nit.

\* Molt pressionat pels seus fills en Xavi intenta millorar e innovar cada dia, aquesta vegada va fer un numeret increïble i que mai de la vida havia vist ningú; ni tan sols ara cap dels assistents a la cursa entén com ho va fer. El cas és que amb el seu cotxet va engegar la propulsió subterrània i va aconseguir enlairar-se des de sota el pont, al bell mig de la recta superior. Abracadabra...

\* La tensió era evident als boxes. En Culu portava el cotxe completament blanc, un blanc sospitosament immaculat. En principi ens pensàvem que havia tornat tan impressionat de Suècia i els seus preciosos trams nevats que volia portar el cotxe igual, però més tard veiem com discutia nerviosament amb el manager del Sabrià-Team. Malgrat les recomanacions del Sr. Sainz en favor del seu "ouvreur" preferit, la gent de Repsol no ha pogut donar-li ni cinc en tenir tot el pressupost dedicat al SCX bloquejat per la família Sabrià.

\* Els veterans veuen amb inquietud com un gairebé «rookie», encara que porta molts i molts anys a l'esquena, es col·loca entre ells. Suposem que per això li havien preparat una malintencionada trampa, un dels Sabrià deixava (distretament?) el seu comandament sobre la pista en el precís moment que en Pere premia a fons l'accelerador. L'impacte fou bestial, a les graderies la gent tremolava esperant que les assistències deixessin lliure el lloc de l'accident. Sortosament el Sr. Xifre anava preparat i les seves defenses anti-comandament complien a la perfecció (Hi ha pilots que porten defenses anti-animals i en Pere ho portava anti-racionals).

\* La tensió creix dia a dia entre les dues comissions organitzadores de curses. El de Cassà protesten als de Salt que no els deixen entrenar. Els de Salt despisten perquè tenen por que els de Cassà els guanyin. Fins el moment només hi havia amenaces i discussions, però aquesta vegada els de Salt es varen passar i havien vessat oli a sota el pont perquè les sortides de pista fossin nombroses. Els pillets portaven unes rodes de contacte per solventar la «petita incidència de cursa».

De les classificatòries caldria destacar tres mànigues que relatem tot seguit.

### LA MÀFIA ARRIBA A SALTBURGRING.

És ben bé que això dels scalextrics ja no és el que era. Allò del «Savoir faire» i dels «Gentelman Drivers» només existeix als llibres de fa 30 anys. Com pot ser que en una màniga on es ajunten quatre figures com en Miquel, l'Agustí, l'Evi i l'Ernerst, en Miquel com a teòric favorit a casa seva surti darrera l'Ernest per «si les mosques», deixant que el jove pilot, davant la sorpresa, s'estimbi per si sol a poder ser sobre algun altre participant.

I com pot ser que l'Agustí intenti el suborn pagant-li 1000 peles a l'Evi si aquest fot fora en Miquel?.

I no cal parlar del muntatge publicitari que es va muntar en una màniga on participaven en Miquel, l'Evi, en Rodolf i en Parro, membre de la Rally///Art; semblava un anunci de «El apasionate mundo del Scalextric», amb sortides de pista incloses (a càrrec, com no, d'en Jordi Parro). Un muntatge lamentable.

### REPESQUES: EL TRIOMF DE DOS VETERANS.

Tot un veterà com és el Porsche Belga, un vehicle amb pedigrí i

moltes curses de tot tipus a sobre, en mans d'un altre veterà com és en Fontcu, s'imposaven davant de tota la «patuleia» de "repequistes", d'entre els que cal destacar l'Albert Sabrià, que es permetia el luxe d'avançar a l'Agustí Domingo que es trobava més pensant en els lleons i micos que caçaria a Kenya que no en la cursa en sí.

Tot un èxit per l'Ernest Parro, que aconseguia superar a pilots tant perillosos com en Mario Jacomet, en Santi Navarro, en Climent Domingo (que encara no sap quantes corbes hi han al circuit) i en Marc Sabrià.

#### SEMIFINALS; UNA LÒGICA EVIDENT.

La complicació de les corbes de sota el pont passen factura a la inexperiència. Si al circuit de Domington Park podem veure alguna sorpresa, a Saltburgring aquesta gairebé no apareix mai.

Encara que un pilot sense masses hores de dit estigui col·locat en els llocs capdavanters, acaba fent alguns errors a la zona compromesa i perd ràpidament possibilitats.

El fet es podia comprovar amb els pilots que sortien a les semifinals, a la primera ho feien en Rodolf, l'Evi, en J.Parro i en Fontcu que tots tenen el cul pelat de passejar-se pel circuit saltenc. Mentre a la segona ho feien en Miquel, en Culu, en X.Sabrià i en Pere, que potser era l'únic que sorprenia lleugerament però que aviat s'adonaria de la trista realitat.

#### EN JORDI JUGA FORT.

La primera semifinal començava amb en Jordi una mica desconcentrat doncs era l'únic que sortia diversos cops de la pista, després poc a poc anava millorant fins aconseguir el passi per la final. Però no tot era un camí de roses, per aconseguir-ho tocava, sàviament, a l'Evi fent-li perdre uns preciosos segons a la segona mànega el que va provocar unes dures amenaces per part de l'afectat.

La tercera mànega veia un dur enfrontament entre en Fontcu i l'Evi (sembla que tots vagin contra ell) amb un xoc impressionant enmig de la xicane de baixada. En Jordi sortia molt lleugerament i això no li suposava cap pèrdua de llocs.

A la darrera la tensió es disparava fins a límits inimaginables, gairebé només en Rodolf (que calladet no

#### DAYS ARE NUMBERS.

Per M.Sararols.

2 grams de penalització són els que no portava en J.Culubret en el seu flamant Porsche 959. Amb la típica excusa de que al no haver anat a la cursa anterior a Domington Park ja els descarregava, va disputar la cursa sense el plom reglamentari. La FIGA està estudiant les possibles penalitzacions.

2 trams van impedir a Rodolf M. acabar segon i mantenir el liderat del rànking de victòries en el circuit de Saltburgring. Amb l'llena victòria de M.Sararols hi ha un empat amb en Rodolf M. a primers (11), a segons (10) i a tercers (8) però els 5 quarts en front dels 3 d'en Rodolf, donen el liderat a M.Sararols.

6 models de cotxes diferents estaven presents a la sortida de la cursa. Per primera vegada tots els models homologats d'Scalextric/Tyco eren inscrits a la prova: 6 Toyota Cèlica GT4 (J.Parro, E.Ruiz, P.Xifre, A.Sabrià, M.Sabrià i C.Domingo), 4 Porsche 959 (M.Sararols, J.Culubret, X.Sabrià i M.Jacomet), 2 Audi Quattro (A.Domingo i E.Parro), 1 BMW M3 (J.Fontcuberta; només va completar un tram de volta i va recuperar el Porsche 911 que havia deixat a S.Navarro), 1 Porsche 911 (S.Navarro, que al trobar-se sense cotxe va corre amb l'Audi Quattro de l'Agustí Domingo), i 1 Subaru Imprezza (Rodolf M.).

200 sortides (3, 2, 1, ja) ha complert, a títol individual, al circuit de Saltburgring el pilot X.Sabrià. Havent estat en cursa durant 418.2 minuts per completar 2490.7 voltes (5.95 voltes/minut). Fins aquesta prova és el 8è pilot que ha fet més sortides (M.Sararols 367, Rodolf M. 348, T.Diaz 283, J.Culubret 241, J.Parro 229 i E.Ruiz 215 sortides).

feia la més mínima errada, com és habitual en el pilot del Subaru) tenia el lloc assegurat a la final. Els demés es jugaven tot a una carta.

Sortida. L'Evi impressiona a tothom amb un inici de mànega espectacular amb una seguretat i rapidesa increïbles, els seus rivals tremolen en veure que s'els pot escapar la classificació.

Malauradament comet una errada i perd totes les opcions. En Jordi sembla que el vol imitar fent un salt mortal amb el Toyota, però té la gran sort de caure bé, poder continuar i aconseguir la fita de la final.

Sorpresa en acabar la mànega amb en Fontcu i l'Evi empatats i col·locats molt i molt a prop d'en Jordi.

#### ELS "TRUQUILLOS" DEL SR. SARAROLS.

Després de la seriositat i la tensió de la primera mànega, tot el públic estava nerviós i expectant de cara a la segona. Quan tot ja era gairebé a punt per la sortida, en Miquel demana uns minuts per un suposat problema. Els nostres observadors secrets veien com, sospitosament, el noi de Salt entrava al box del TTE i els tècnics del Sr. Anderson obrien el capó del Cèlica (Agustí que no t'aclores, en Miquel corre amb un Porsche!!!) tocaven el turbo i li feien un signe de confabulació. Hi ha qui no para i no en te prou amb les crítiques rebudes pel seu comportament al món dels rallis.

Tal i com calia esperar en Miquel sortia com un coet i els demés no li veien ni la seva ombra, fins i tot es permetia el luxe de fer un avançament volant (Sí, sí, tal com ho llegiu podia avançar per sobre els seus rivals, la potència era tan immensa que li permetia volar).

#### ELS DEMES CONFORMATS

El Sr. Culubret amb el seu nou vehicle, impecable com sempre, feia la cursa sense moure ni un muscle del seu rostre impassible, sense cap concessió a la galeria i intentant passar desapercebut, amb el resultat evident: Passi a la final.

Mentrestant en Xavi feia el que podia amb alguna bonica sortida de pista per arrodonir la seva actuació i passava a endreçar el cotxe al remolc seguidament. En Pere no podia complir com ho fa als seus dominis i pagava caríssim el desconeixement del circuit. Acabava la mànega amb innombrables sortides de pista que li deixaven el cotxe molt tocadet.

#### FINALS: QUI NO CORRE, VOLA.

A les finals el ritme és tant elevat que con es diu normalment: qui no corre, vola.

Parlem primer dels pilots que corren. En Miquel practicava una conducció Evax (fina i segura) i contrarestava la seva inferioritat mecànica davant en Culu que tot i corre una mica més (sobre tot els primers dos minuts de cada màniga de les finals; el tercer minut es feia etern), tenia alguna sortida de pista que l'allunyava del cap de la cursa.

Parlem ara dels pilots que volen (conducció Evax, però amb ales), per força en Rodolf, amb aquella àliga sobre el sostre havia de volar més que ningú, i va ser qui va fer totes les voltes ràpides. No obstant, una suspensió poc evolucionada feia que en més d'una ocasió el seu cotxe arrenqués el vol més del previst i acabes contra la fusta.

Finalment, en Jordi Parro s'endugué el premi com a pilot més volador, amb una considerable col·lecció de sinistres.