



entrevista a **Jorge Martínez** **“Aspar”**

Director del Aspar Team



Héctor Barberá. Gran Premio de Indianápolis 2011

El mundo del motociclismo le atrapó muy pronto. Con apenas siete años, Jorge Martínez “Aspar”¹ ya soñaba con subirse a la moto y se escapaba de casa para “tocar” las dos ruedas con la pandilla de su hermano mayor. La oportunidad surgió pronto y no la desaprovechó. En 1979 corrió su primera carrera sobre una Derbi de cuatro velocidades, que todavía conserva, y acabó segundo.

El sueño había comenzado a hacerse realidad. Dos años más tarde consiguió su primer título de campeón de España y, tras firmar un contrato con la firma Metrakit, su primer podium mundialista. La llegada de la marca Derbi a su vida, en 1984, lanzó definitivamente su carrera y desde entonces su trayectoria fue imparable, aunque siempre habrá hueco en su memoria para su primer triunfo en el Gran Premio de Holanda, en la categoría de 80cc.

En 1985 consiguió imponerse en el Gran Premio de España celebrado en el circuito del Jarama y en 1986 su primer título mundial, revalidando su corona en los años siguientes. En 1988 la victoria fue por partida doble al ganar en las categorías de 80cc y de 125cc.

Su última temporada en Derbi, en 1989, fue bastante complicada, pues le acompañaron varias lesiones y averías. Al año siguiente se embarcó en el proyecto J.J-Cobas para afrontar las categorías de 125cc y de 250cc, primero con motor Rotax y después con motor Honda, pero las cosas no salieron todo lo bien que esperaba, aunque consiguió algunos títulos importantes. Y en 1992, todavía como piloto, decidió montar su propio equipo, pensando en el futuro. Había nacido el “Aspar Team”.

Tras unos años difíciles y algunas actuaciones tan brillantes como esporádicas en la dos y medio, Aspar continúa en 1994 su carrera en la pequeña cilindrada de la mano de Yamaha, donde consiguió su último Gran Premio, en Argentina. Después comenzó la etapa con Aprilia y se hizo con el título de campeón de Europa. En 1997, colgó definitivamente el mono, dando por finalizada su carrera como piloto, para centrarse en el equipo que había creado para no abandonar su sueño: el mundo de las dos ruedas.

¹ Recibe el apodo de la palabra “espardanyer” (pronunciada “aspardanyer”, alpargatero en castellano), profesión que ejercía su abuelo en su ciudad de nacimiento.

“El motociclismo español es un ejemplo en el mundo que hay que mantener”

“Afortunadamente, dentro del motociclismo ha habido grandes cambios en el ámbito de la seguridad, tanto en la calle como en la competición”, dice Jorge Martínez “Aspar”. Es una leyenda en el mundo de las dos ruedas, al que hoy sigue unido como *manager* del “Aspar Team” y que define como “un equipo con mucha imagen, muy unido y en el que los pilotos se encuentran en familia”.

¿Cómo recuerda hoy su primera carrera, en 1979?

Con mucha añoranza. Era un niño y tenía una ilusión enorme por correr y, evidentemente, por ganar. Pero lo que jamás pensé, en ese momento, es que podría llegar a ser campeón del mundo. La verdad es que el motociclismo de entonces no tenía nada que ver con el de hoy. El mundo de las dos ruedas estaba mal visto, muchos pensaban que sólo se trataba de unos locos que corrían con las motos, pero los grandes pilotos españoles han demostrado todo lo contrario: que un piloto de motociclismo tiene que estar muy cuerdo no solo para correr, sino para correr, no caerse, poner la moto a punto, hablar con los técnicos, los ingenieros, la prensa... Y la verdad es que esa primera carrera nunca la olvidaré al igual que otras competiciones a lo largo de mi vida deportiva.

¿Qué echa de menos de su etapa de piloto?

Muchísimas cosas. Era todo muy divertido. Hacía lo que me gustaba. Me considero una persona afortunada, porque desde el año 79 hasta



Un piloto de motociclismo tiene que estar muy cuerdo no solo para correr, sino para correr, no caerse, poner la moto a punto, hablar con los técnicos, los ingenieros y la prensa

¿Qué le parece que la primera curva del circuito de Cheste tenga su nombre? Es algo muy bonito, sobre todo, cuando estás fuera de la competición, porque te recuerdan



el 97 que me retiré, estuve compitiendo a nivel mundial y conseguí un palmarés deportivo que jamás pensé. Recuerdo bien todo lo de esa etapa, lo bueno e incluso lo malo, como las caídas.

Espíritu luchador y ganador

Cuando un piloto está en la pista, ¿en qué piensa?

Cuando yo competía solo pensaba en correr, correr y correr; y por supuesto, en ganar, ganar y ganar. Siempre he sido luchador y ganador, y cuando salía a la pista lo que quería era dar el 100% y conseguir la victoria.

Su carrera se centró, sobre todo, en los 125cc.

Eran otros tiempos. En los años ochenta, poder competir en 250cc era un sueño y en los 500cc, algo imposible. Afortunadamente todo ha cambiado y hay grandes pilotos españoles que han llegado a 500cc o Moto GP y somos líderes en

cualquiera de las cilindradas; pero en aquellos años era muy complicado.

Premio Nacional del Deporte (1987); Medalla de Oro de la Real Orden del Mérito Deportivo (1993); Medalla de Oro de la Generalitat Valenciana al mérito deportivo, hijo predilecto de la ciudad de Alzira. ¿Cómo valora todos estos galardones?

Muchos de ellos te dan un plus, una alegría especial cuando eres campeón del mundo, de Europa, de España y además te lo reconocen en tu país, tu ciudad, tu tierra. Da confianza y seguridad. Son muchas cosas que, al final, van formando al deportista pero, sobre todo, a la persona, y que te enorgullecen.

¿Qué le parece que la primera curva del circuito de Cheste tenga su nombre?

Es algo muy bonito, sobre todo, cuando estás fuera de la competición, porque te recuerdan. En este caso, la curva de Cheste es la primera del circuito, una curva muy rápida, pero

“Sin las aseguradoras todo sería más complicado”

Correr a este nivel también implica enfrentarse a grandes riesgos. ¿Reciben los pilotos formación en el ámbito de la seguridad?

Afortunadamente, dentro del motociclismo ha habido grandes cambios en el ámbito de la seguridad, en todos los sentidos, tanto en la calle como en la competición. Hay que decir que los circuitos donde competimos todos los años se homologan. Cuando termina un gran premio, una comisión de seguridad analiza todo el circuito, empezando por los arcones, el asfalto y la escapatoria de una curva, entre otras muchas cosas. Se piden mejoras y se hace un seguimiento de las modificaciones y si no se llevan a cabo, no se compite. Hay un nivel de seguridad excelente, en todos los sentidos: en la pista, en los cascos, los monos de los pilotos, la protección de la columna. El motociclismo se ha profesionalizado muchísimo.

¿Qué aporta el sector asegurador al mundo del motociclismo?

Es fundamental y necesario estar asegurado como piloto o como persona. Sin las aseguradoras todo sería más complicado. Además, en el caso de los pilotos, si tienes algún problema puedes ir al mejor médico y volver a competir cuanto antes.

La siniestralidad motera se ha reducido en un 40 % en los últimos 10 años. ¿Qué falta por hacer?

Queda muchísimo trabajo. Hay que intentar como sea mejorar la educación vial desde la base, con niños de doce, catorce años, en los colegios, con pequeños circuitos de seguridad vial. Para que todo el mundo aprenda y se conciencie de la importancia de este tema desde pequeño. Difícilmente vemos pilotos que compiten corriendo por la calle porque conocen los riesgos. Si intentamos inculcar la seguridad vial desde la infancia, estoy convencido de que las cosas todavía serán mejores.

Si intentamos inculcar la seguridad vial desde la infancia, estoy convencido de que las cosas todavía serán mejores

también hay otras curvas con mi nombre, por ejemplo, en Albacete o en Jerez. Y también tengo calles con mi nombre en varios pueblos de España y me siento muy agradecido por ello.

Aspar Team: una familia

¿Si tuviera que definir el “Aspar Team” a alguien que no lo conoce, cómo lo haría?

Es un equipo especial, distinto, una gran familia. El Aspar Team nació en 1992, cuando yo todavía competía, con la idea de que al colgar el mono pudiera continuar en este mundo, que es mi mundo. Fueron unos años difíciles, porque ser piloto y propietario a la vez, me supuso un gran esfuerzo. Pero la verdad es que poco a poco hemos ido buscando la manera de crear un equipo de competición con mucha imagen, muy unido, y en el que los pilotos se encuentran en familia y me siento feliz de cómo hemos crecido.

¿Cuáles han sido los grandes hitos del equipo desde su constitución hasta el momento actual?

Desde el año 2000-2001 no hemos parado de crecer como estructura, a nivel pilotos, a nivel técnico y a nivel resultados. Hemos conseguido 117 victorias y 4 títulos mundiales. La verdad es que si sumamos el palmarés del equipo, es impresionante.

¿Con qué temporada se quedaría?

Con ninguna en concreto. Evidentemente, el primer título con Álvaro Bautista fue muy especial, pero las temporadas son siempre diferentes. El pasado año, por ejemplo, fue una temporada difícil con la lesión de Julián Simón en Barcelona, pero luego tuvimos la gran alegría de que un piloto valenciano, Nico Terol, volviera a ser campeón del mundo. Son contrastes del mundo de la competición. Tenemos tres categorías y hay de todo. Por eso, no me quedo con una temporada concreta. Hay momentos especiales en cada una de ellas.

Buscamos pilotos con mentalidad luchadora, que les guste ganar tanto como a mí o más, y que quieran aprender y compartir con el resto del equipo



Héctor Barberá. Gran Premio de Italia 2011

¿Qué características le llevan a elegir a sus pilotos?

Buscamos pilotos que sean, por una parte, ganadores y por otra buena gente, y que se adapten a nuestra forma de ser como equipo. Buscamos pilotos con mentalidad luchadora, que les guste ganar tanto como a mí o más, y que quieran aprender y compartir con el resto del equipo.

Patrocinios y marcas

¿Cuál es el secreto para contar con tantos patrocinadores?

El secreto es trabajar, darles lo que buscan, colaborar con ellos, encontrar sinergias de negocio. Son muchísimas cosas, pero en suma, la clave es tener una buena relación y trabajar juntos.

¿Y cómo se concreta el compromiso con las marcas de motos?

Las cosas han cambiado una barbaridad. Hace unos años, en el campeonato de motociclismo del mundo, algunas fábricas dominaban las categorías y con ellas tenías que negociar o pactar; pero en estos mo-

mentos las cosas están cambiando porque con la situación de crisis, las marcas están perdiendo fuerza y los equipos ganan en importancia, y eso nos está ayudando a tener mejores condiciones.

2011 ha sido un año muy importante para el equipo: la consolidación de una estructura valenciana en la máxima categoría; el debut de la primera mujer española en el Mundial de Moto2; la consecución del último título de la ya extinguida categoría de 125cc por Nico Terol. ¿Con cuál de estos logros se queda?

Me quedo con los tres. El título de Nico Terol es algo increíble y más aún cuando se trata de un chico que empezó conmigo, con apenas diez años; parece un sueño. Pero también el caso de Elena Rosell es algo muy especial. Y, por supuesto, me siento muy feliz de estar en las tres categorías. Son todos logros muy importantes, no puedo escoger.

¿Qué objetivos se han marcado para 2012?

La pretemporada fue bastante buena pero lo cierto es que no siempre marca lo que puede



La historia en cifras

- ▶ **Nombre:** Jorge Martínez Salvadores "Aspar".
- ▶ **Lugar y fecha de nacimiento:** Alzira (Valencia), el 29 de agosto de 1962.
- ▶ **Cuatro títulos mundiales:** tres en 80cc (en 1986, 1987 y 1988); y uno en 125cc (1988).
- ▶ **Un título europeo:** en 125cc (1996).
- ▶ **Doce títulos nacionales:** dos en 50cc (1981-1982); seis en 80cc (1983-1984-1985-1986-1988-1989); tres en 125cc (1988-1990-1994) y uno en 250cc (1990).
- ▶ **37 victorias y 24 podiums en GP** (14 veces segundo y 10, tercero).
- ▶ **42 poles y 30 vueltas rápidas.**
- ▶ **Primer gran premio:** España (Jarama), 1982.
- ▶ **Primera victoria:** Holanda (Assen), 1984.
- ▶ **Última victoria:** Argentina, 1994.
- ▶ **Año de retirada:** 1997.
- ▶ **Máquinas:** Bultaco (1982); Metrakit (1983); Derbi (1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989); JJ-Cobas (1990); JJ-Cobas/Honda (1991); Honda (1992); Honda (1993); Yamaha (1994 y 1995); Aprilia (1996 y 1997).

ocurrir, por ejemplo, en Moto3 hay un poco de incertidumbre y hasta que no pasen de tres a cinco carreras no sabremos cuál es la situación real, pero estoy convencido de que tanto con Héctor Faubel como con Alberto Moncayo, podemos optar a ser campeones del mundo. En Moto2, con Toni Elías y Nico Terol, también podemos ser otra vez campeones. Efectivamente es la categoría más difícil, porque hay una igualdad enorme, pero estamos seguros de que tenemos grandes pilotos, una gran moto y un gran equipo, y todas las opciones para ganar. Y, en Moto GP, antes teníamos un piloto y ahora tenemos dos: Randy de Puniet y Aleix Espargaró. Estamos arrancando un nuevo proyecto en la categoría CRT y creo que también podemos ser ganadores.

El mundo del motociclismo

El motociclismo español se ha situado en la cima, siendo campeones y subcampeones en las tres categorías. ¿Qué queda por hacer?

Seguir luchando por mantener todo lo que he-

mos conseguido. El motociclismo español es un ejemplo en el mundo del deporte que hay que mantener.

¿Qué opina de los cambios en los reglamentos FIM para 2012: cilindradas, entrenamientos, CRT?

Van en muy buena dirección, pues una cosa está clarísima, en la situación actual de crisis en la que vivimos, la única solución es cambiar los reglamentos para que los costes sean menores. Por ejemplo, ahora en el nuevo concepto de CRT, el coste es mucho menor y, además, la tecnología y las motos son de nuestra propiedad. Son cambios que están ayudando a las estructuras privadas, como la nuestra, a tener un potencial de futuro.

El porcentaje de mujeres moteras aumenta cada año (se cifra en unos 5 millones). ¿A qué cree que es debido?

La verdad es que el motociclismo no se entendería sin mujeres. Cada vez hay más mujeres compitiendo: en el campeonato de España, el campeonato del mundo; y cuantas más, mejor. Me parece maravilloso.

Me parece maravilloso que haya cada vez hay más mujeres compitiendo en el campeonato de España y en el campeonato del mundo