

“Ferrari és molt més que un cotxe, és un mite. Només cal assistir a una cursa per comprovar-ho.” Així de clar s’expressa Josep Maria Roger, vicepresident del Ferrari Club Catalunya. “Som independents, però alhora ens regim segons les directrius de la marca”, explica. En altres paraules, “Ferrari no intervé en les activitats de l’entitat. L’únic que pretén Ferrari és que els clubs funcionin, com el nostre. Val a dir, en aquest sentit, que tenim una excel·lent relació amb el distribuïdor i el concessionari de la marca a l’Estat espanyol.”

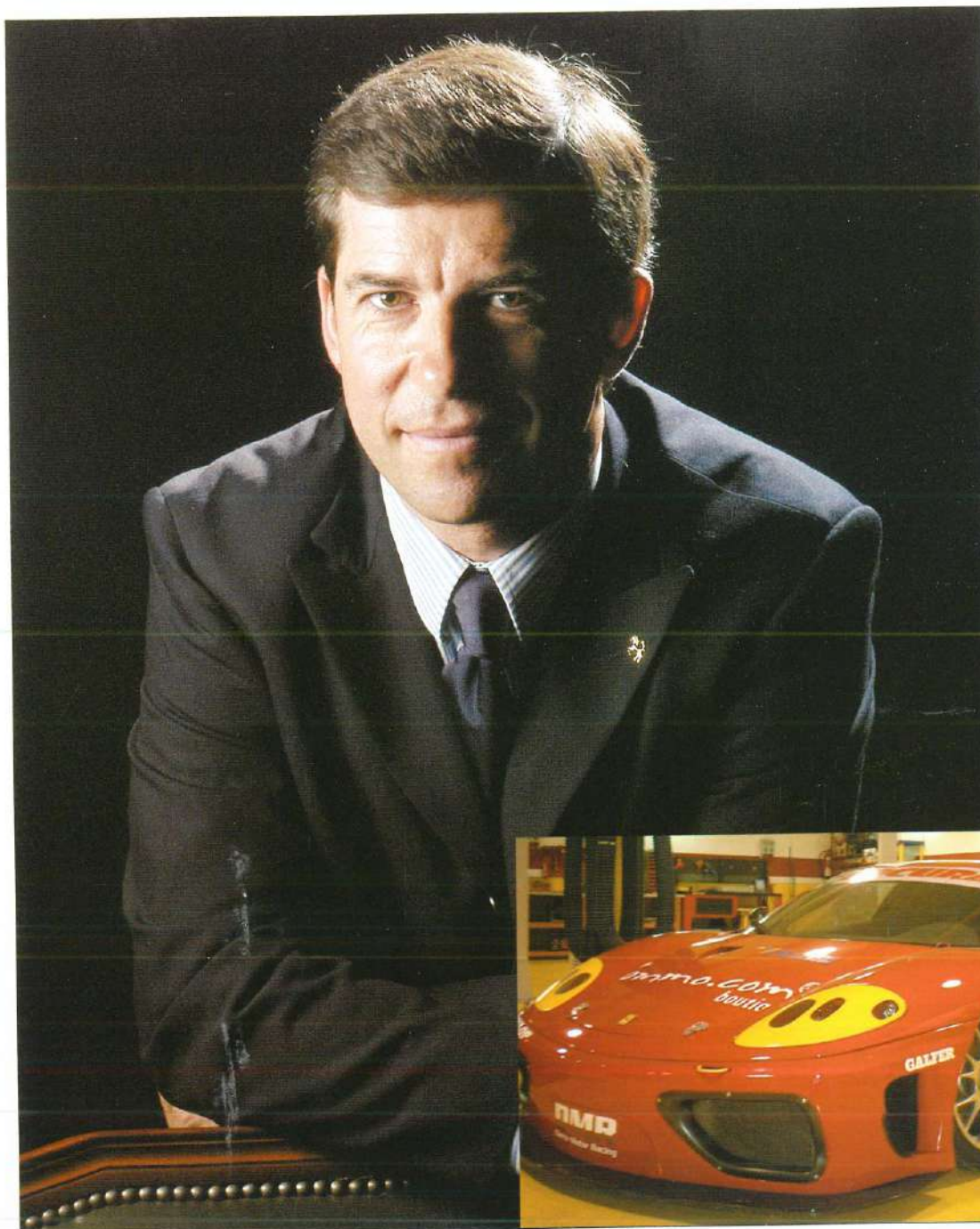
Amb 160 socis, es tracta d’una agrupació plural, amb les portes obertes a tothom. En aquest sentit, cal deixar enrere certs estereotips: “El ferrarista soci del Club és una persona a qui li agrada el cotxe per allò que representa des del punt de vista esportiu, no pel que val. A l’aficionat li apassiona anar amb el vehicle, però no perquè el vegin, sinó per gaudir-ne. Ho demostra el fet que quan condueixes normalment duus la gorra, les ulleres, etc., de manera que és difícil que et reconguin.” Això sí, darrere el món de l’automòbil, i especialment quan parlem d’un nom com Ferrari, “hi ha tota una cultura. En el cas de Ferrari, el que marca la diferència és la Fórmula 1, on els nostres cotxes sempre han estat presents, amb patrocinador o sense, mentre vèiem que altres marques desapareixien i en sorgien de noves. D’aquí prové el mite. Un mite, reitero, vinculat a l’esport, no al cost. Vet aquí, al meu parer, la clau de Ferrari.”

És la velocitat un dels atractius dels aficionats a aquest vehicle? Perquè els límits establerts per Trànsit semblen contradictoris amb la velocitat que pot arribar a assolir aquest cotxe: “Els límits no haurien de ser els mateixos per a un utilitari de 60 cavalls que per a un vehicle de la capacitat dels que parlem. Altrament, resulta contradictori que els fabricants produeixin cotxes tan ràpids, si després el propietari no en pot explotar totes les possibilitats. Evidentment, hi ha zones en què cal controlar la velocitat, i a totes complir la normativa, però hi hauria d’haver un marge.” I afegeix: “Nosaltres, per pal·liar aquesta contradicció, organitzem carreres sempre en circuits, al llarg de les quals els propietaris poden gaudir al màxim de la seva màquina”, comenta. Val a dir que “el fet que el Ferrari sigui un cotxe de competició comporta haver-lo de posar a punt amb molta més freqüència que qualsevol altre vehicle. No et pots limitar a posar-hi benzina i prou. El propietari d’un Ferrari es passa moltes hores mimant el seu cotxe.” L’esforç té les seves compensacions, però, “i és que els nostres cotxes transmeten unes sensacions impossibles de percebre amb cap altre vehicle: la frenada, l’acceleració, el soroll...” “Recentment, el Club ha passat per un moment de transició important, a causa del canvi de Junta, que ha implicat un relleu generacional”, puntualitza. Actualment, “la mitjana d’edat dels socis és de 45 anys, i també n’hi ha que encara no han fet els 40. Per què? Pel fet que Ferrari potencia cada cop més el vessant esportiu.” Una altra de les novetats, “potser també relacionada amb aquest canvi en la mitjana d’edat”, és que “ara el Club no se centra tant en el col·leccionisme d’última generació. Abans el més usual era que els socis tinguessin més d’un Ferrari, i els vehicles clàssics eren els més nombrosos. Ara, en canvi, els membres nous del Club són usuaris que adquireixen el cotxe per conduir-lo.” Per a aquest nou perfil de soci, “l’entitat constitueix el mitjà perquè puguin gaudir del cotxe.” I és que “el propietari

del vehicle en gaudeix més en companyia d’altres conductors.” El representant de l’entitat considera molt beneficioses aquestes renovacions, “altrament les agrupacions s’endopeixen.” Aprofita per subratllar que, en totes les associacions, “sempre hi ha alguns que empenyen, que porten les coses endavant desinteressadament. És imprescindible fer un bon repartiment de les tasques que es desenvolupen a les entitats. La suma dels esforços de tots els integrants és el que fa que el Club funcioni.”

La institució organitza freqüentment sortides de caràcter divers: “N’hi ha que es prolonguen durant un matí i finalitzen amb un dinar, i també preparem viatges de cap de setmana.” Ara bé, “el gran esdeveniment, que celebrem un cop l’any, té una duració d’una setmana. L’any passat la sortida va consistir a recórrer totes les comarques d’arreu de Catalunya, amb Barcelona com a punt de partida. Hi van prendre part un total de 45 cotxes. Aquest any vam batejar la sortida amb el nom de Volta FERIA, i vam conduir fins al sud de la Península.” Recentment, l’entitat va superar el rècord Guinness de concentració de Ferraris a Espanya: “Vam reunir al Port Olímpic de la capital catalana propietaris d’arreu de l’Estat espanyol i Europa. Fins i tot, hi va haver una trentena de cotxes que van arribar des de Gènova a bord d’un vaixell noliejat expressament. En total, sumàvem 128 cotxes.” La trobada va incloure un sopar i una desfilada per la ciutat comtal, escortats per la guàrdia urbana. A més, “l’Ajuntament de Barcelona va entendre que es tractava d’un esdeveniment cultural, de manera que ens va permetre llogar un bus turístic per mostrar la ciutat als visitants d’arreu del continent. Entre els italians hi havia el director de màrqueting de l’equip de Fórmula 1 de Ferrari, que es va sorprendre molt amb tot el que la nostra entitat havia estat capaç d’organitzar.” Sens dubte, el poder de convocatòria que aquell dia va demostrar el Ferrari Club Catalunya és la millor prova de fins a quin punt “la trajectòria de la nostra entitat és singular. De fet, actualment és el més destacat dels clubs dedicats al món del Ferrari que hi ha a l’Estat espanyol. La nostra manera de fer s’ha convertit en una mena de fum que, a poc a poc, es propaga. Comencem a ser coneguts dins el món Ferrari.” El cas és que els visitants italians de la monumental trobada “ja han organitzat un esdeveniment similar i ens hi ha convidat.”

La didàctica també ocupa un lloc important al Ferrari Club Catalunya: “Des de fa dos anys, organitzem regularment cursets sobre diversos aspectes: conducció sobre asfalt mullat, en terrenys lliscants... D’aquesta manera, el conductor sap com actuar en una situació de perill. De fet, l’Administració hauria d’esmerçar molts més esforços perquè els ciutadans que obtenen el carnet de conduir adquirissin molts més coneixements, de manera que fossin sempre ells qui controlessin la màquina, i no a l’inrevés, com passa massa sovint. Cal que cada conductor conegui els seus propis límits. D’aquesta manera, evitariem molts accidents a la carretera”, conclou. Josep Maria Roger sap molt bé de què parla, no en va és pilot de carreres. De la seva experiència als circuits, ens pot revelar que “només guanyes quan gaudeixes de la cursa”, una afirmació que sens dubte és aplicable als automobilistes que no participen en competicions. “Qualitat i sensibilitat” són les paraules que millor defineixen el *savoir faire* d’aquesta institució catalana: “Les coses surten bé quan es fan amb afecte, i així és com Ferrari Club Catalunya les fa.”



“És imprescindible
fer un bon repartiment
de les tasques
a les entitats;
la suma dels esforços
de tots els integrants
és el que fa
que el Club funcioni”



Image cedida per J. M. R. E.

Josep Maria Roger Ezpeleta - Barcelona