

El poder de la innovación

Estamos ante uno de los más importantes impulsores del motociclismo y del automovilismo de competición en España, Jaime Alguersuari, un periodista visionario e innovador que, con grandes cantidades de ilusión y dotes de gestión, es capaz de poner en marcha toda empresa que se proponga.



En 25 años, Jaime Alguersuari ha pasado de ser director de una revista emblemática como *Solo Moto*, a presidir una gran empresa editorial y de promoción de eventos deportivos. ¿Qué siente cuando mira hacia atrás?

Para mirar atrás, se hace necesario un profundo e íntimo pensamiento, intentando comprimir el largo espacio de 25 años en una sola reflexión y vislumbrar por qué hemos progresado. Os aseguro que esa reflexión no sólo no es fácil, sino que intuyo que no es un ejercicio muy habitual entre las personas. La respuesta a esa pregunta, al menos en mi caso, la contesta una expresión: innovación. Cada 5 años,

aproximadamente, las cosas de nuestro entorno cambian, y nosotros también cambiamos. La eficiencia y la eficacia residen en aprovechar los ciclos de cambio de la manera oportuna y la forma adecuada. Hecha la reflexión, da escalofríos pensar cómo actuábamos y pensábamos hace 25 años y cómo lo hacemos ahora. Un cuarto de siglo representa al fin una exigente carrera universitaria, que no termina nunca y que, en lo general, para muchísimas personas, está llena de suspensos.

Y... ¿si hubiera escrito la historia de otra manera, si no se le hubiera ocurrido la idea de montar aquel histórico Trial Indoor en Barcelona?

No lo sé. Aquel primer Trial Indoor, innovación mundial (nunca antes se había organizado un trial bajo techo en ningún lugar del mundo) me enseñó, sobre todo, a entender la mecánica para desarrollar eficazmente la gestión de un evento. En realidad, para mí, un evento requiere inicialmente una ilusión a prueba de bombas, donde el sueño no tenga límites... A partir de ahí, vienen los límites, el cómo se rentabiliza el sueño (taquilla, publicidad, televisión, etc.). Si razonablemente la segunda parte financia la primera (el sueño), entramos en la tercera fase, en el desarrollo del evento: el riesgo.

Todo eso lo aprendí hace 25 años, con el Trial Indoor de Barcelona. Ignoro qué hubiera ocurrido si no hubiera sentido la necesidad, entonces, de organizar aquel evento, que fue una lección magistral en la gestión deportiva, que marcaría el resto de mi vida profesional.



Alguersuari en plena acción en el Campeonato del Mundo de Motociclismo. Fue durante el Gran Premio de España, en el Circuito del Jarama, pilotando la famosa Derbi. Era el año 1973...



Alguersuari probando en el circuito alemán de Nürburgring el Ralt R30 de Adrián Campos, minutos después de que el joven valenciano se alzara con el tercer puesto final del Campeonato Alemán de F3. Hasta entonces, el mejor resultado de un español en la historia. Abajo, durante una visita a El Chad, con motivo del París-Dakar, donde el gobierno proporcionó armas a las autoridades para su protección personal.

Jaime Alguersuari se siente ¿más periodista ó más promotor? ¿Cómo se describe?

El periodismo, la facilidad para escribir y, sobre todo, el arte de la comunicación, han sido decisivos para trasladarle a todos los actores involucrados en los eventos su conveniencia, su importancia y su trascendencia. El éxito de todos nuestros eventos radica en que han sido creíbles, porque en la mayoría de los casos eran necesarios. El periodismo ha sido el vehículo que me ha permitido comunicarlo debidamente.

Llega un momento en el que Jaime Alguersuari deja a un lado el mundo de las dos ruedas y se vuelca de lleno en el automovilismo, ¿a qué se debió este cambio?

Debería aclarar que en mi vida deportiva fui piloto de velocidad en motociclismo, Campeón de España en varias ocasiones y vencedor en Le Mans y Montjuic de las 24 Horas en 250 c.c., por lo tanto ninguna especialidad, ninguna otra, me apasiona tanto como la velocidad en circuito. Ni en el motociclismo ni en el automovilismo, aunque sigo todas con gran interés.

En el año 1998, el motociclismo español de velocidad había resuelto, de forma definitiva, su consagración internacional, en 1999 Crivillé se proclamó campeón del mundo de 500 c.c., cerrando un ciclo que inició Solo Moto en 1978 con una pregunta: ¿Quieres ser figura? Sígueme. Aquel Criterium Solo Moto de 1978 dio paso, posteriormente, a ganar los

“El éxito de nuestros eventos radica en que han sido creíbles, porque en la mayoría de los casos eran necesarios”

campeonatos del mundo en todas las cilindradas de la F.I.M. (80 c.c., 125 c.c., 250 c.c. y en 1999 en 500 c.c.): Herreros, Aspar, Sito Pons, Alzamora, Crivillé... Por eso, en 1998, se acabaron los retos para mí, para RPM y para Solo Moto en el motociclismo. Por otra parte, Dorna estaba y está gestionando de forma impecable el Campeonato del Mundo de Motociclismo, dándole a la españolidad una dimensión inimaginable en el deporte de la motocicleta.

JAIME ALGUERSUARI TORTAJADA nació en Barcelona el 2 de abril de 1950. Es editor y periodista y entre lo más destacable en su palmarés deportivo están sus títulos de Campeón de España y Europa de Velocidad de Resistencia de Motociclismo, subcampeón de España de 50 y 500 cc de velocidad en la década de los 70 y fue el vencedor del “Bol d’Or” en las 24 Horas de Le Mans de 1972.

Es el presidente del grupo Alesport S.A, editora de 19 publicaciones entre las que destacan Solo Moto Actual, Solo Moto Treinta, 4x4 Solo Auto y Solo Bici Mountain Bike. También creó y preside la empresa RPM Racing, promotora de diecisiete eventos deportivos como el Open Telefónica, Rally Dakar, Supercross de Barcelona, Vuelta Ciclista a Cataluña o el Rallye del Atlas.

Pero entre todos los logros conseguidos a través de su gestión de eventos deportivos, el más destacado y significativo se produjo en el año 2000, cuando el asturiano Fernando Alonso, el brillante ganador del Open Telefónica 1999 fue contratado por el equipo Renault de Fórmula 1 para cinco años, y cedido como piloto oficial en el equipo Minardi sin necesidad de aportar patrocinador alguno.





En la Plaza de la Villa, en Madrid, con personalidades y algunos ilustres participantes en el Arras-Madrid-Dakar. En la otra página, Junto a Daniel J. Young, presidente de Nissan Motor España, reunidos en el paddock del GP de España, con Bernie Ecclestone, M. Schumacher, Antoni García y Polo Villamil.

Después de las motos, ¿dónde estaba el reto?. Sin ninguna duda, en el automovilismo de circuito. Estaba convencido de que existían Crivillé, Sito Pons, Aspar... entre los pocos pilotos españoles de monoplazas. Había que descubrirlos y simplemente pusimos hilo a la aguja. La confirmación de Marc Gené y Fernando Alonso, como más tarde Antonio García, han demostrado que sólo había que poner los medios, porque el talento existía.

En 1998, el Open abrió una nueva etapa en el automovilismo en España siguiendo una trayectoria ascendente. Este año el proyecto se amplía con la Super Nissan V6 y la Fórmula Junior, ¿que nos puede contar al respecto?

El apasionante momento que viviremos a partir del año 2002, con la confirmación en escalera de tres categorías de monoplazas (Fórmula Júnior 1600 Campeonato de España, Nissan 2 litros y Súper Nissan V6 3000), internacional y en un mismo fin de semana, tiene que ver de forma extraordinaria con mi respuesta a la primera pregunta de esta entrevista. Curiosamente, se cumplirá el quinto año desde el inicio de la Fórmula Nissan 2 litros en 1998.

Cerramos un ciclo y abrimos otro más amplio y, sobre todo, mucho más ambicioso. Este país tiene en su mano mucho más que tres campeonatos con el objetivo de fabricar campeones. Tiene en su mano, si estamos todos juntos y en la misma dirección, la posibilidad de consolidarse como referencia internacional de los monoplazas en el mundo.

Si eso ocurre, y te aseguro que depende exclusivamente del colectivo que forma el automovilismo español, os aseguro que la influencia de nuestro país va a ser tanta y tan grande, que a partir del año 2006-2007 (fijaros bien, otros cinco años) en el Mundial de Fórmula 1 el español será una lengua tan hablada como el inglés. Pongo al tiempo como juez y testigo de la afirmación. La ventaja del papel es que aguanta perfectamente el paso del tiempo.

Al margen de estas acciones en circuito, su empresa represente la mítica prueba Arras-Madrid-Dakar, ¿cuál es su valoración?

Respecto a lo que espero que sea a partir de 2002 el Madrid-Dakar, creo sinceramente que representa

Open Súper Nissan V6

Jaime Alguersuari sorprendió hace cuatro años al sector del automóvil de competición con el Open, una fórmula de monoplazas que levantó muchas dudas en su presentación y que el tiempo y el éxito de convocatoria se han encargado de disipar.

Para rizar el rizo, nos llega un nuevo proyecto o deberíamos decir más bien, firme realidad, como el la Súper Nissan V6. Un concepto completamente distinto al del Open puesto que no se busca la formación de jóvenes, los que participen serán, posiblemente jóvenes, pero con mucha experiencia. Ni pretende situarse en la escalera hacia la Fórmula Uno. La Súper Nissan V6 tiene su razón de ser en sí misma.

La Súper Nissan V6 es una categoría de monoplazas de altas prestaciones, que superan incluso a las de un Fórmula 3.000,

y con una imagen externa bien parecida a un moderno F1. La clave está en el coste contenido del vehículo y los razonables costes de participación, al mismo tiempo que se genera un impresionante boom mediático que garantice el retorno para los patrocinadores.

De esta manera, se crea una categoría en Europa, aunque con vocación transoceánica, al estilo de la CART y donde excelentes pilotos de procedencia diversa puedan competir, sin pensar que su futuro pase obligatoriamente por el ascenso a la Fórmula 1.

El monoplaza está diseñado y construido por Dallara y equipa un motor Nissan de seis cilindros en V de tres litros y más de 400 caballos de potencia, lo que le permite superar los 300 kilómetros/hora de veloci-

dad máxima. Por supuesto se cumplen todos los standars de seguridad impuestos por la FIA.

El campeonato consta de nueve reuniones, siete en Europa, de las cuales cinco son en España, una en Francia y otra en Italia; más dos carreras en Hispanoamérica, una en Argentina y otra en Brasil. Ese estratégico reparto geográfico tiende un puente inigualable para los pilotos del cono sur, en su camino hacia Europa.

Uno de los aspectos más destacados está en el presupuesto. El precio del monoplaza no supera los treinta millones y el promotor asegura que el coste de participación será también muy contenido. Además, está previsto repartir entre los equipos participantes una cantidad entorno a 1,5 millones de euros.



la última gran aventura bajo control y para los deportistas de motor, que se puede hacer en el mundo. Una prueba excepcional que este próximo año también cumplirá 25 años, y que se ha sostenido por su constante innovación (observa de nuevo la importancia de la innovación). Este tipo de evento, referencia necesaria de otros de gran importancia, como la Baja España, permiten algo impensable en el mundial de rallyes o en el mundial de Fórmula 1. La convivencia entre pilotos amateurs del automovilismo y la motocicleta, y los pilotos y equipos profesionales de ambas especialidades. Todo ello en el más incomparable marco antropológico y geográfico del mundo: el África sahariana. Jamás he desarrollado algo que no me ilusione profundamente. Para mí es un orgullo colaborar con ASO-TSO en la organización y desarrollo de la más emblemática prueba del mundo en la especialidad rally-raid.

Conocemos al Jaime Alguersuari empresario, pero evidentemente hay una faceta distinta como persona, ¿cuáles son sus intereses, sus hobbies? ¿qué le gusta hacer en su tiempo libre?

Básicamente me gusta lo mismo que a la mayoría de los mortales. Atender a mi familia, leer y compartir con mi hijo Jaime sus progresos en el karting en los campeonatos de Catalunya y de España. En la lectura me considero entendido y un apasionado de la cultura andalusí que marcó el carácter de nuestro país y de las personas que habitamos en él, desde el año 711 hasta 1492 en una primera fase, y desde el año 1492 a 1609 en una segunda y definitiva. Y en cuanto al karting, el placer compartido de practicarlo con mi hijo, me ha permitido el milagro personal de conocer en profundidad la raíz y la esencia del automovilismo de velocidad. Afirmo de manera categórica, que a partir de 2002, ningún piloto que no haya sido kartista de excepción se sentará en el futuro en un monoplaza de Fórmula 1. Es la asignatura pendiente del automovilismo español y de los patrocinadores, entender la importancia estratégica y deportiva del karting, para dotarlo de las ayudas necesarias e imprescindibles.

UN PROGRAMA COMPLETO

Bajo la denominación de TELEFÓNICA SERIES se ofrece un programa completo de monoplazas. Además de la nueva Súper Nissan V6 podremos ver en acción a los fórmulas del Open y otra categoría, que es una gran novedad: la Fórmula Junior. El primer peldaño de la escalera hacia el éxito para los jóvenes aprendices de campeones. Del karting al Campeonato Junior, con un monoplaza de poco más de cien caballos, sencillo, fiable y barato.

Los chasis están contruidos por Tatus, el fabricante italiano que se hizo famoso precisamente a través de la fórmula Renault y los motores son de la casa francesa.

Un espectáculo completo que a buen seguro llenará los circuitos españoles y extranjeros donde se corra.

