

## CIRCUIT DE MONTJUÏC, UN PARCOURS HISTORIQUE

Si le sport mécanique possède un lieu emblématique dans notre pays, il ne peut s'agir que de Montjuïc, la *montagne magique*, c'est ainsi qu'on l'appelle, où les pilotes roulaient à fond et risquaient leur vie, manquant de s'écraser contre un arbre, un trottoir ou un réverbère. Dans le tournant d'Ángulo et dans Rosaleda, ils passaient si près du public qu'on pouvait apercevoir leur visage... Dans ce décor eurent lieu les essais du Grand Prix de *Penya-Rhin*, les 24 Heures d'endurance moto, les essais des sportives Pegaso fabriquées dans le quartier de la Sagrera, des premières Formule 1 modernes - Lotus, Brabham, McLaren, Tyrrell -, des Seat 600 et R -8 TS lors des populaires championnats de promotion...

Cela fait déjà trente sept ans que le vrombissement des voitures de course a cessé de faire partie du paysage sonore de Montjuïc (le dernier Grand Prix de Formule 1 a eu lieu le 27 avril 1975), même si chaque été les motos redevenaient les reines du parc lors des 24 Heures tant attendues jusqu'en 1986.

Malgré les années passées, la *magie* du Parc demeure fortement ancrée dans la mémoire citoyenne grâce aux dizaines de courses de voitures et de motos, qu'elles aient été de vitesse ou d'endurance, au niveau local, national ou international. La passionnante histoire de Montjuïc - recueillie par le maître des journalistes Javier del Arco dans chacun des volumes consacrés respectivement aux deux et quatre roues, publiés par le RACC et la Fondation Can Costa – avait débuté en 1931 lorsque le pilote allemand Rudolf Caracciola, en visite à Barcelone, suggéra d'aménager les voies parcourant le parc pour en faire un circuit, sur le modèle existant déjà à Monaco pour le Grand Prix.

Aussitôt dit aussitôt fait, on inaugura la piste seulement deux années plus tard en juin 1933. A ses débuts de grands noms y furent associés : Louis Chiron, Luigi Fagioli, Rudolf Caracciola, Bernd Rosemeyer, Jean-Pierre Wimille ou Tazio Nuvolari. La victoire du *Mantovano Volante*, le 7 juin 1936 au volant d'une Alfa Romeo 12C, laissa une trace indélébile dans l'histoire de la course automobile et l'expression « tu roules comme un Nuvolari » fut intégrée dans le langage populaire pour désigner quelqu'un qui roule très vite. Le poète Josep Maria López Picó, qui avait assisté au triomphe de l'Italien, se souvient « d'une foule extraordinaire et bien disciplinée », dont il dit « qu'il semble incroyable qu'il s'agisse de ce même peuple d'extrémistes politiques et sociaux qui nous afflige ».

Il convient aussi de souligner que les Alfa brillaient souvent par leur présence dans le Parc : une 8C 2600 Monza avait remporté la course en 1933 aux mains du Chilien Juan Zanelli, et l'année suivante le pilote italien Achille Varzi s'imposa grâce à une P3. La National Pescara courut aussi en 1932 et fut le seul véhicule du Grand Prix catalan de l'époque, construit par les frères Pateras, rue Badal à Barcelone.

La guerre terminée, on transféra les courses les plus importantes à Pedralbes, où furent célébrés cinq Grands Prix entre 1946 et 1954 ; c'est là qu'en 1951 pour la première fois l'Argentin Juan Manuel Fangio fut proclamé champion. A la suite de ses cinq victoires, l'expression « tu roules comme un Fangio » se répandit sans surprise. Quinze ans plus tard, vers le milieu des années soixante, Montjuïc accueillit à nouveau la Formule 1 et lui redonna toute sa splendeur, en alternance avec le nouveau circuit madrilène du Jarama, siège du Grand Prix d'Espagne. Quatre essais uniquement y ont été réalisés (contre onze à Madrid) mais ils ont fait grand bruit. Les courses ont non seulement attiré la population mais ont aussi recueilli toute l'attention des monstres sacrés. Oriol Regàs a arboré l'écusson Bocaccio sur la monoplace de Piers Courage tandis que Joaquím Jordà et Jacint Esteva ont créé sur le circuit l'atmosphère propice aux quelques scènes du film *Dante n'est pas uniquement sévère*, produit par Ricardo Bofill, et, Enric Sió a consacré au Grand Prix d'Espagne de 1968 quelques épisodes de sa bande dessinée *Le Gholó*. Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Clay Regazzoni, Jacky Ickx entre autres, s'y sont promenés, arborant casquettes en velours et longs favoris à nouveau en vogue . Côté mode précisément, Leopoldo Pomés fit le portrait du pilote écossais, l'un des premiers à utiliser son image personnelle à des fins publicitaires, pour la campagne d'une marque de slips renommée.

C'est ainsi que nous avons eu le loisir de voir à Montjuïc des voitures mythiques y passer comme la Tyrrell 003 qui remporta la victoire aux mains de Stewart en 1971, la Lotus John Player Special 72D pilotée par Fittipaldi qui se vit attribuer l'essai en 1973, ou la McLaren Texaco-Marlboro M23 de Mass, le premier bolide à courir sur le dangereux circuit du Grand Prix de 1975 après lequel la F-1 abandonnerait le Parc... Mais la compétition d'élite n'était pas la seule représentée. Le circuit de Montjuïc était si populaire que des machines beaucoup plus modestes pouvaient y rouler : la Fiat Topolino, la Citroën Traction, la Goggomobil, l'ineffable Seat 600 et un groupe de 850, R-8 TS qu'elles soient peu ou très préparées .

Des figures emblématiques comme Paco Godia firent leur apparition sur le circuit à bord de voitures très différentes (Delahaye 135, AC Cobra 427, Renault Dauphine...), Paco Bultó avec une de ses deux Porsche 356, le Sabadellien Juan Fernández, souvent remarqué au volant d'une Porsche sport, et la barquette Chevron jaune et vert sponsorisée par Tergal avec laquelle Josep Maria Juncadella défendait les couleurs de l'écurie Montjuïc. Le Club 600 montait des essais d'endurance comptant pour le championnat européen, et le Tour de France automobile y fit même un arrêt. Les pilotes catalans apprirent ce qu'était courir sur un véritable circuit qui suscitait par ailleurs la curiosité des promeneurs du dimanche.

Jusqu'ici les voitures ont été mises à l'honneur, mais Montjuïc était aussi une montagne sacrée pour les motocyclistes autant que l'était Montserrat pour les catholiques, surtout s'il s'agissait des 24 Heures. « Que vous ayez été quelqu'un dans le monde du motocyclisme barcelonais, que vous ayez couru ou prétendu courir les 24 Heures ; que vous ayez été celui qui ne se risquait pas à courir sur le circuit de la Montagne, vous ne manquiez jamais le second week-end de juillet à l'heure du départ, à minuit, à l'aube ou à l'arrivée. Toutes les

personnes que pouvait compter la ville se pressaient à Montjuïc, motard ou non motard », écrivit il y a quelques années le journaliste vétérinaire Javier Herrero, ancien directeur de la revue *Motociclisme*.

Celui qui s'est rendu une fois sur place saura parfaitement de quoi nous parlons. Atmosphère, bruit, couleur, odeur, profusion d'odeurs – d'essence, de Castrol, de caoutchouc brûlé, de saucisses frites, de fleur de jasmin et autres herbes - et la foule, une multitude de personnes assises ou allongées de tous côtés, allant d'un point à un autre pour trouver le meilleur endroit où voir passer les motos, chantant et dansant ou dormant sous les tentes, ou à la belle étoile dans n'importe quel recoin tandis que le rugissement des moteurs résonnait à quelques mètres de là... Un décor idéal pour tourner un film, ou pour être utilisé en toile de fond, comme le fit Lluís J. Comerón en 1974 dans son film *Longue nuit de juillet*, une histoire intrigante de policiers et de voleurs.

Des milliers de personnes, certaines venues de très loin, attirées par la magie d'un circuit compliqué et unique : presque 4 km (3.790 m) de descentes et de montées (90 m de dénivelé entre le point le plus haut et le point le plus bas), peu de lignes droites et courtes (400 m celle de la tribune), des virages aux rayons inimaginables tracés entre arbres et bâtiments au pied de la piste et portant un nom spécifique : Font le Gat, la Pèrgola, Teatre Grec, Guàrdia Urbana... Un véritable calvaire pour tout pilote qui prendrait part pour la première fois à une course. Les plus courageux (ou masochistes) recommençaient chaque année, comme s'ils n'en avaient pas eu assez, et ils étaient nombreux...

Cette grande fête (l'essai allait compter pour le mondial (TT-1 et TT-2) prit fin brutalement il y a plus de vingt cinq ans en 1986 quand Mingo Parés perdit la vie dans un accident. Ce pilote très chéri par le milieu et membre de la grande famille barcelonaise des motards avait débuté sa carrière trois décennies auparavant. Ce fut la goutte d'eau qui fait déborder le vase : on annula l'édition suivante et le parc fut plongé dans le silence.

Montjuïc restera à jamais lié à toute une série de noms propres. À l'origine des essais, des personnages, des familles, des clubs et des marques qui avancèrent ensemble et dont le nom a perduré dans le monde de la course automobile d'une manière ou d'une autre au fil des générations. On peut citer les Elizalde, Giró, Sirera, Batlló, Soler Bultó, Bordoy, Millet, Marsans, Rocamora, Rodés, Fargas, Grau, Cañellas, Palomo, Mallol, Tejedo, De Juan et tant d'autres, en grande partie unis les uns aux autres par des liens familiaux ou professionnels. De leur environnement naquirent plusieurs marques qui donneront ses moments de gloire au motocyclisme catalan comme Bultaco, Derbi, Montesa, Ossa, Rieju, Ducati-Mototrans ou Sanglas.

Si à leurs débuts les 24 Heures étaient un *tête à tête* entre petites cylindrées, Montesa et Ducati surtout, leur rapide internationalisation permit d'ouvrir les portes aux équipes officielles les plus en vue d'Europe. Dans les années 70, les moyennes des 24 Heures se sont approchées plus que jamais de celles des GG PP. Mais déjà vers le milieu de la décennie précédente, l'ère des grandes motos aux moteurs 4T avait commencé – hormis le triomphe de la Bultaco 360 en 1972 – avec l'avènement de marques et l'arrivée de pilotes étrangers, surtout

anglais tels Darvill, Price, Degens, Godard... et français. On peut y distinguer Godier-Genoud, Roche-Lafond et tout spécialement Léon-Chemarin, deux fois vainqueurs avec leur Honda (1978 et 1979).

Mais seul un homme fut capable de briser cette hégémonie. Un pilote qui a été quinze fois champion d'Espagne en différentes catégories, y compris l'endurance, et si polyvalent qu'il gagna le titre des 50 cc avec une Derbi et celui des 750 sur Yamaha la même année (75). Le roi de la montagne n'est autre que Benjamí Grau, plus connu sous le nom de *Min*, recordman de l'essai avec sept victoires, la première sur Bultaco en 1972 et le reste toujours sur Ducati. Quatre podiums consécutifs sur les quatre dernières éditions, il est associé à des figures de renom du niveau de Quique de Juan et aux champions du monde Luis Miguel Reyes, Carlos Cardús et Joan Garriga ou encore à un autre grand *monstre*, Salvador Cañellas, le pilote le plus multidisciplinaire que le sport mécanique de notre pays nous ait apporté.

### **Manuel Garriga**