

Dominical



Entrevista
Un corredor de fons
Isidre Fainé, president de La Caixa, recorda els seus inicis i la seva trajectòria i exposa els seus objectius de futur.

PÀGINES 6 i 7



Entrevista
El mite Ferrari

La marca centra una exposició a Vilajuïga. PÀGINES 2, 3 i 4

Reportatge Un Adrià cada 200 anys El prestigiós cuiner japonès Yukio Hattori elogia la creativitat del xef d'El Bulli PÀGINA 5.
Reportatge Veles històriques a Palamós Participants en una regata de grans velers fan escala al port gironí PÀGINES 8 i 9.



El paradís més a prop que mai

Menorca

www.visitmenorca.com

Portal oficial de Reserves on line d'Hotels, Apartaments i Cases




www.visitmenorca.com
a menorca des de casa

Raons per somiar...



FOTO PORTADA: LLUÍS BUSQUETS (ISIDRE FAINÉ, AL SEU DESPATX DE «LA CAIXA»); MARC MARTÍ (CARLES BALET AL DARRERE D'ALGUNS DELS FERRARI QUE EXPOSA A VILAJUÍGA).

15 de juliol de 2007

SUMARI

5 Reportatge

Un Adrià cada 200 anys

Yukio Hattori, un dels cuiners més influents del Japó, elogia el xef d'El Bulli de Roses i en destaca la imaginació.

6 i 7 Entrevista

Isidre Fainé

El nou president de «La Caixa» repassa els seus orígens, la seva formació i els seus projectes de futur per a l'entitat d'estalvis.

8 i 9 Reportatge

Veles històriques

Diversos vaixells participants en una regata de grans velers per la Mediterrània fan demà una escala al port de Palamós.

11 Arquitectura

Parc de Bombers de Banyoles

13 Gastronomia

El tofu

15 Salut

Al·lèrgies alimentàries



Dominical
Passeig General Mendoza 2.
17002 GIRONA.
Telèfon: 972 20 20 66

Director
Jordi Xargayó

Cap de redacció
Alfons Petit

Disseny
Martí Ferrer

Administrador
Miquel Miró

Publicitat
Paco Martí

Dominical

2 Dominical
Diumenge 15
de juliol de 2007



Carles Balet, (Barcelona, 1946) un informàtic retirat instal·lat a Figueres fa deu anys, és un especialista en el col·leccionisme de vehicles a escala. El 1963 ja era comissari de cursa al circuit de Fórmula 1 de Montjuïc. En sap un niu, d'automobilisme. I de vegades les xifres, els models i els anys aclaparen una mica l'oient.

Ha canviat molt el col·leccionisme? Els primers cotxes de fa vint anys ja eren de metall. Abans eren en plàstic. I amb kits que s'havien de muntar, de llimar. L'arribada del metall va ser un alleugeriment. Perquè t'havies de passar molt de temps muntant-los. El primer que vaig tenir va ser un model de l'any 1952. No es podia ni comparar amb els de metall. Ara tenen una finesa i una exactitud en l'escala.

Són reproduccions perfectes? N'hi ha que sí i ni hi ha que no. Tinc aquests models Alberto Ascari, de l'any 1952 i 1953, els primers campionats del món que va guanyar Ferrari. I estan fets pels millors fabricants de reproduccions de metall. Un nord-americà i un alemany. Però tot està fet a la Xina.

El disseny és europeu i la fabricació xinesa? Sí. Uns ho fan millor o pitjor, però tot està fet a la Xina. L'últim Crossfire va ser fet a la Xina, i va ser un drama. És un poble i tothom vivia de Ferrari.

Hi ha algun model que li agradi molt? Te-

nim el 166- FS Dino, del 1966. Un cotxe de joguina, a corda. És una escala no exactament d'1:18. És l'únic model d'aquest cotxe que existeix, i és millor tenir-lo que no tenir-lo. Les úniques reproduccions del B3 i del T5 són aquestes, amb una escala 1:14. Hi ha reproduccions amb el motor perfectament definit. Tenen un altre preu. Es paga el detall, la perfecció, les reixetes del motor són autèntiques.

Hi ha un mercat de col·leccionistes a Europa? Aquí no. Però a Europa, sí. Entres a Ebay (el portal de subhastes per Internet) i et mors. Els amos són els alemanys. No només per Ferrari.

O sigui, que no és per Schumacher. No, home. Tenen un especial deliri per Schumacher, però el col·leccionisme els agrada molt. Mira a E-bay Alemanya: hi ha botigues especialitzades, publicacions...

Quan vol una peça nova, la compra per Internet? Hi ha un parell de botigues a Barcelona que hi compro. I també hi ha peces que l'importador no comprarà, i s'han de comprar a fora. L'importador més gros és Mattel. I allà on són bons és a fer Barbies. I això se'ls en refot, tot i que tenen un acord d'exclusivitat amb Ferrari. I un altre fabricant, molt bo, paga uns drets i segueix fent un producte de qualitat.

Té contactes amb altres col·leccionistes?

CARLES Balet Col·leccionista de reproduccions a escala de vehicles

Més d'un centenar de reproduccions de Ferrari conformen l'exposició «El mite Ferrari», que es pot visitar fins al 22 de juliol al Celler Espelt de Vilajuïga. A partir de la col·lecció de Carles Balet, la mostra proposa un recorregut pels seixanta anys d'existència de la marca italiana del Cavall Rampant, amb milions de seguidors a tot el món.

Entrevista

3 Domicil
Diumenge 15
de juliol de 2007

El mite Ferrari

TEXT: MOISÈS DE PABLO FOTOGRAFIA: MARC MARTÍ



“

Ferrari és especial perquè ha aplicat solucions automobilístiques abans que els altres.

I perquè té 5.000 victòries en competició. Audi té molta història, però no es pot comparar amb Ferrari. Té pilots mítics.

Tens un Lauda, un Villeneuve. Un Schumacher. Un Ascari

”

Europeus, no. I aquí sí, però poc. El col·leccionista és un bitxo estrany. Si troba alguna cosa és per a ell. Hi ha un mercat cada primer de mes a Barcelona, tot i que s'inclina més per l'Scalextric. Aquí no hi ha fires com les de l'estranger, com a França, Itàlia i Alemanya.

Quants cotxes té a l'exposició? Més d'un centenar. Són els que són, però no són tots els que podrien estar, per manca d'urnes. Que he dissenyat i construït jo.

I a la seva col·lecció? De Ferraris, uns 150. Faig Porsches, Mercedes, Le Mans, Fórmula 1. El Zanini va venir a inaugurar l'exposició. És l'únic pilot que va guanyar un campionat estatal de Ral·lis amb un Ferrari, el 1985. Era ideal que vingués, per reviuire i sentir això.

Quins models destacaria de la col·lecció? M'agraden els més antics. L'exposició està dividida en cotxes de carrer, circuit i Fórmules 1. Els de circuit i ral·lis porten decoracions molt atractives. Tinc dues peces molt i molt rares, que intento millorar. Una és el 308 GT 84. Enganxant adhesius. Aquest no tenia fars, eren adhesius. I intento que s'assembli al màxim a l'original. L'altre és el 288 GTO Evoluzione. Aquest té una història: a l'E-bay hi ha venedors que només es col·loquen al seu país. Un dia, per casualitat, el vaig trobar. I faltaven cinc minuts per tancar la subhasta! Vaig anar a per ell!

És fiable E-bay? Sí. He tingut un parell d'enfurats. Però tu ho denuncies, i si pagues per *pay-pal*, t'ho reemborsen.

Ja hi ha mètodes per evitar que et passi? Si tu veus un paio que només té tres referències, pot ser perillós. Però si trobes un altre que té centenars de referències, i centenars de vendes, i un coeficient de satisfacció del 98%, és ideal.

Què és el *pay-pal*? Un sistema de pagament d'E-bay. Dónes una paraula de pas i les dades del teu compte no circulen mai pel sistema. Tens una contrasenya. És molt fiable. Pensa que porto comprades 200 peces. I ja se sap.

Quantes peces té la seva col·lecció? Unes 1.300. Pensa que cada any em compro onze Fórmules 1 dels diferents equips. No me'ls compro tots, com fan alguns.

Ja té el de Raikonen? Encara no ha sortit. Surten al novembre. Ja en tinc cinc de l'any passat. I a Alemanya ja estan tots a la venda fa un mes.

Ha estat a Maranello, on es fabrica Ferrari? Sí, vaig anar a celebrar els seixanta anys de la firma. Es va fer una festa. També vaig estar al maig a Barcelona. Un grup de Ferraris van passejar-se per tot el món. Van fer una etapa Vigo-Madrid-Barcelona. I hi vaig participar.

Per a una persona que no sigui especialista, per què Ferrari és tan especial? Perquè Ferrari ha aplicat solucions automobilístiques abans que els altres. I perquè té 5.000 victòries en competició. Audi té molta història, però no es pot comparar amb Ferrari. Té pilots mítics. Tens un Lauda, un Villeneuve. Un Schumacher. Un Ascari.

Vostè té un Ferrari? Sí. Vaig participar a la festa amb el meu Ferrari, a Barcelona. A l'etapa. Convocaven la gent que té Ferraris. Es van fer tres voltes al circuit de Montjuïc. Sitges, Vilafranca i tornar. I ens van fer un regal a cadascú.

I com a conductor, què pot dir d'un Ferrari? He tingut Mercedes, BMW, Porsche i quan vaig agafar un Ferrari, em tremolaven els genolls. No és incòmode, però no és còmode. Un Ferrari és dur en tot. No porta servodirecció. Sí porta servofre. Vas a onze centímetres del terra; i el seient va enganxat al terra del cotxe. Les marxés van al revés. L'embragatge és dur. No el pots carregar, perquè es rosteix. Els darrers models són molt més racionals.

És molt salvatge. Sí. El meu és dissenyat el 1989 i fabricat el 1992. Ara els fan molt més potents. Són molt més còmodes, més confortables. I són dirigits per microordinadors.

Els despersonalitza? (s'ho pensa) Fan la conducció massa fàcil. Es (Continua a la pàgina 4)



FERRARIS A VILAJUÏGA. Fins diumenge que ve, 22 de juliol, es pot visitar al Celler Espelt de Vilajuïga l'exposició «El mite Ferrari», basada en la col·lecció de Carles Balet. El gruix de la mostra el formen rèpliques a escala de vehicles de la firma italiana, però també hi ha cartells, pòsters i d'altres objectes relacionats amb la marca del Cavall Rampant. Entre les maquetes hi ha el segon model més antic, del 1948, que agafava 208 quilòmetres per hora; el 250 GTO, un vehicle mític, del 1962; el Daytona, de 1968, que corria a 280 per hora; el model Dino, de 1969; l'Enzo, amb una fabricació de 300-400 vehicles màxim per sèrie i un preu de 80-90 milions (se n'han venut per 170 milions), considerat un autèntic Fòrmula 1 en format esportiu que accelera de 0 a 100 en 3 segons i 65 dècimes; rèpliques de vehicles de Fòrmula 1 amb els que Michael Shumacher es va proclamar campió del món de Fòrmula 1, etc...

(Ve de la pàgina 3) controla des del volant. Si dius direcció assistida, estàs portant un Fòrmula. Si dius superassistida, portes una berlina, la més tranquil·la que vulguis. No se te'n va per enlloc. Però per a mi els models *guapos* són els dels anys vuitanta.

Els clàssics? Tenen una línia molt similar. Ferrari treu un model nou o revisions cada dos anys. És una afició en la qual vas entrant mica en mica.

Quant val un Ferrari? El 430 surt per uns

trenta milions de pessetes. I el Scaglietti i el Fiorano se'n poden anar als setanta milions, tot i que parteixen d'un preu d'entrada de quaranta milions. Però és com els Mercedes: et diuen set milions, però quan comences a posar coses, són deu milions! Collons! Això no són les empreses, sinó els concessionaris.

Sí. Un 30% més. Ara, si jo conservo el cotxe trenta anys, valdrà un munt de calés! És una inversió. En una fabricació, d'entrada, molt petita.

Tenint un cotxe d'aquests, on l'aparca quan

surt? Són molt baixos. No es pot aparcar en línia. Perquè el de davant se't menja els fars.

L'ha posat en un circuit? A Itàlia vaig intentar pujar a 5.000 voltes. Quan el vaig posar a mil voltes, se'm va posar a 200 km/h. I vaig dir: ja en tinc prou. El circuit l'has de tenir per a tu sol, perquè et pot venir un esbojarrat i destrossar-te el cotxe. En tinc prou d'anar a les trobades, on tens els grans pilots vius de Ferrari. Al circuit els vam tenir a tots fent demostracions. En Massa, en Kimi i en Schumacher fent números ben sonats.