Piñón de ataque

Piñón de Ataque
Manolo Burillo

Editado por:
PUNTO ROJO LIBROS, S.L.
Cuesta del Rosario, 8
Sevilla 41004
España
902.918.997
info@puntorojolibros.com

Impreso en España
ISBN: 9788417878931

Maquetación, diseño y producción
© 2019 Manolo Burillo
© 2019 Punto Rojo Libros, de esta edición

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización por escrito de los titulares del copyright, bajo las sanciones establecidas por las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de esta edición mediante alquiler o préstamos públicos.

Piñón de ataque

Manolo Burillo

"¿No tienes enemigos? ¿Es que jamás dijiste la verdad, o amaste la Justicia?"

Santiago Ramón y Cajal

"No hables con nadie de nada. Si lo haces, empezarás a perder a todo el mundo".

Jerome Salinger,
(*El Guardián entre el centeno*)

"So we beaton, boats against the courrent, borne back, ceaselessly into the past".

Scott Fitzgerald

"Tres pasiones, simples, pero abrumadoramente intensas han gobernado mi vida, el ansia de amor, la búsqueda de conocimiento y una insoportable piedad por el sufrimiento de la humanidad. Estas tres pasiones, como vendavales, me han llevado de allá para acá, por una ruta cambiante, sobre un profundo océano de angustia, hasta el borde mismo de la desesperación".

He buscado el amor, primero, porque conduce al éxtasis, un éxtasis tan grande que a menudo hubiera sacrificado el resto de mi existencia por unas horas de este gozo. Lo he buscado en segundo lugar, porque alivia la soledad, esa terrible soledad en que una conciencia trémula se asoma al borde del mundo para otear el frío e insondable abismo sin vida. Lo he buscado, finalmente, porque en la unión del amor he visto en una miniatura mística, la visión anticipada del cielo que han imaginado santos y poetas. Esto era lo que buscaba, y, aunque pareciera demasiado bueno para esta vida humana, eso es lo que, al fin, he hallado.

Con igual pasión he buscado el conocimiento. He deseado entender el corazón de los hombres. He deseado saber por qué brillan las estrellas. Y he tratado de aprehender el poder pitagórico en virtud del cual el número domina

al flujo. Algo de esto he logrado, aunque no mucho.

El amor y el conocimiento, en la medida en que ambos eran posibles, me trasportaban hacia el cielo. Pero siempre la piedad me hacía volver a la tierra. Resuena en mi corazón el eco de gritos de dolor. Niños hambrientos, víctimas torturadas por opresores, ancianos desvalidos, carga odiosa para sus hijos, y todo un mundo de soledad, pobreza y dolor convierten en una burla lo que debería ser la existencia humana. Deseo ardientemente aliviar el mal, pero no puedo y yo también sufro.

Esta ha sido mi vida. La he hallado digna de vivirse, y con gusto volvería a vivirla si se me ofreciera la oportunidad".

Bertrand Russell, (1872-1914)
Mi maestro

Prefacio

El Autor Paco Peña
Periodista

Manolo Burillo un personaje dentro de la historia moderna del motociclismo español.

Abogado de prestigio con un bufete con 14 abogados, y de repente lo deja todo para dedicarse en cuerpo y alma, a hacer realidad el sueño del joven piloto Sito Pons.

Este libro contiene sus vivencias desarrolladas durante más de cuarenta años, con diferentes pilotos y personajes.

Conocí a Manolo frente a un plato de espaguetis hará casi 40 años, y creo conocerlo, es apasionado le pone tu su alma en conseguir sus objetivos, nunca deja indiferente a nadie, era una máquina de maquinar y de dar titulares a la prensa.

Yo he viajado con él en numerosos viajes, de alguna manera se confesaba conmigo, yo le daba algún consejo, pero él siempre iba a la suya.

Hicimos largos viajes en coche, la radio apagada, pero nunca había un momento de silencio… me encanta llevarle la contraria y partir de ese momento siempre aparecía el auténtico Manolo Burillo, apasionado, cabreado que se transforma en un huracán defendiendo sus razonamientos y si tocamos los neumáticos, entonces ya es el súmmum.

He tenido el privilegio de ser primero en leer este libro, lo devore, porque el ochenta por ciento lo he vivido, en primera persona doy fe que sea ajusta a sus vivencias a lo largo de su vida en este mundo del motociclismo. Seguro que muchos de los personajes a lo mejor no están de acuerdo, porqué a veces las verdades escuecen.

Vosotros podréis conocer en este libro, situaciones que explican el por qué, las causas y razones, de muchas incógnitas que a la luz de sus explicaciones adquieren dimensiones distintas a las estableadas y nunca explicadas.

Jamás imaginé en el pasado que estaría escribiendo estas líneas sobre mi trayectoria de más de treinta años en el mundo de la competición en moto en general y en el Campeonato del Mundo en especial. Las fechas abarcan un amplio período de tiempo entre 1970 y 2010 con trasiegos antes y después. No me interesa contar mi vida sino solo esas actividades ya que he sido requerido de forma amplia y en ocasiones insistente. Y ello porque mientras nosotros empleábamos nuestro tiempo en las cuitas de esa actividad, a través de los medios de comunicación, en especial con la entrada de las imágenes televisivas, millones de personas, aficionados o no, contemplaban con indisimulada pasión nuestras evoluciones, construcciones, victorias y fracasos. Éramos para ellos como un comic del capitán Trueno que cada semana se actualizaba en las revistas especializadas de Motociclismo y Solo Moto que los preparaban para estar bien informados ante la batalla de la siguiente carrera.

Ellos, estaban ahí y solo podían expresar su tensión cuando asistían en directo a una carrera físicamente, limitándose cuando la presenciaban ante las imágenes de la televisión a dar saltos y caerse de los sofás de sus casas o las de sus amigos, También armando alboroto en lugares públicos en especial los bares que en aquellas épocas no todos disponían de un aparato de esos tan mágicos. Cuando empecé a compartir mis vivencias a través de mi perfil en las redes sociales me di cuenta, no sin sorpresa de la falta de información que se tenía de los entresijos de los pilotos y equipos en las carreras. Lo que había detrás. Y cuanto interés ponían en ello con su deseo de saber más y más y de esa forma comprender ciertos momentos que hasta entonces les parecían incomprensibles o absurdos. Me di cuenta de que su presencia, silenciosa para nosotros, había sido la fuerza que nos impulsaba y que en gratitud merecían que algún testigo privilegiado como fui yo, les diera las explicaciones posibles sobre los mecanismos de todo tipo, humanos y mecánicos que eran la explicación que siempre quedó en el alero y buscaron sin cesar. Y en ello voy a poner mi conocimiento y esfuerzo hasta que todas mis experiencias pertenezcan a todas y cada una de las personas que

fueron el viento, muy intenso a veces, que nos impulsó hacia nuestros objetivos.

Es complicado definir los primeros momentos, la chispa que pone en marcha ciertos caminos de vida. No se piensa en ello más que cuando, una vez llegado a su destino, se echa la vista atrás. Era un joven abogado de éxito en la Barcelona de la segunda mitad del siglo XX, con mucho trabajo e ingresos muy aceptables y que me permitían una vida sin grandes privaciones dentro de lo que entonces se consideraba clase media alta.

Desde muy joven había sentido la llamada de las dos ruedas tanto desde el uso cotidiano como en de la competición. Eso se puso de manifiesto con la consecución de mi primera moto una Ducati 49 CC y con mis visitas anuales al circuito del parque de Montjuic en Barcelona donde pude ver por vez primera a los grandes de la historia, Mike Hailwood, Jim Redman, Phil Read, Ramón Torras, Ángel Nieto, Tarquinio Provini, Salvador Cañellas, Benjamín Grau, Víctor Palomo… y tantos otros. No tuve la ocasión de ver nunca en directo a Santiago Herrero.

Algunas veces iba acompañado de amigos, pero otras, solo. Llegaba desde mi casa a una media

hora caminando, y casi guiado por el olor del ricino, horas antes y tomaba asiento casi siempre en la famosa tribuna de la técnica con mi cronómetro preparado para tomar los tiempos sobre todo de mis favoritos. En esos tiempos lo era Busquets porque corría con Montesa y me daba algo de rabia que Ramón Torras nos ganara casi siempre con su Bultaco.

Un día, estaba en el lado mar de la subida al Pueblo español con esas eses rápidas y viendo los entrenamientos de las cilindradas grandes, solo, apoyado y protegido por las balas de paja. Contemplaba como un piloto subía dejando tras de sí un reguero de chispas que salían de su moto y algo asustado se lo comuniqué al control que tenía más cerca por si consideraba conveniente sacar alguna bandera. Me miró y yo le señalé que ya se acercaba de nuevo el causante de mi desazón. Y allí estaba de nuevo con su incendio aparente, pero sin detenerse. El control me miro con un semi desprecio en su expresión y me dijo: "chaval ese piloto es Mike Hailwood" por toda explicación… jajaja. Luego me informé de que esas chispas eran fruto del roce de los escapes sobre el asfalto y como eso no sucedía con ningún otro piloto, The Bike se convirtió en mi imaginario como el verdadero ídolo de Montjuic y de mi habitación hasta hoy.

Empecé a correr como amateur en cuatro ruedas como copiloto de un amigo en rallye por toda Cataluña con un Seat 124 adaptado de forma muy ingeniosa. La muerte prematura fruto de un trágico desencuentro sentimental puso fin a nuestra carrera juntos. Con él aprendí los primeros pasos de la competición, gracias Antonio. Esa ruptura le llevó lejos de su mujer y un hijo muy pequeño todavía para entender esas cosas. Cayó en una depresión brutal que lo llevó al alcoholismo y a una muerte por cirrosis. En aquellos tiempos las bebidas alcohólicas no llevaban protectores hepáticos y eran puro veneno. Digo esto, y pido disculpas por ello, porque me dejo una carta para su hijo en el caso de que el muriera como sucedió. Pero en el momento de entregármela pensé que era algo de la depresión y la guardé sin más olvidándome de ella. Y la perdí. Es una posibilidad remota, es evidente, pero si ese hombre de hoy en día o gente que le conozca lee estas líneas me gustaría dejarle ese mensaje de que su padre sufrió mucho por él y le dejo su último pensamiento. Esa situación me marcó y todavía me duele. Su apellido era Forest.

Mi padre me compró un Seat 750 Especial, lo mejor que habían hecho los italianos desde la guerra de Abisinia según un amigo y a fe que no le faltaba razón. Dentro de las posibilidades de

aquella época un gran coche. Con él empecé a correr como piloto siempre acompañado con otro amigo del alma desaparecido hace tan solo unos meses, Jacinto Guergue.

Participábamos en grupo 2 en los mismos ralis que el monstruo de la época, Antonio Zanini. Duró poco porque yo era entonces estudiante de Derecho en la Universidad de Barcelona y no tenía ingresos propios así que después de cada carrera llevaba el coche al mecánico de la familia que siempre le cambiaba aros, pistones, e incluso la junta de culata achicharrada de subidas de vueltas.

Un día mi padre se cansó de pagar facturas y me dijo: "Ese coche ha salido malo, véndelo" y ahí terminó mi aventura por las rutas de montaña catalanas.

Ha llegado el momento de abrir un paréntesis hasta mi llegada a las motos de carreras en asfalto.

Dentro de ese paréntesis solo hay una vida profesional de abogado de cierto éxito en Barcelona y fines de semana, uno tras otro sin apenas excepciones en las montañas del Montseny haciendo excursiones trialeras y endureras y los desplazamientos a circuitos de la zona de Castellón y de Navarra con mis primeros pilotos en un ambiente absolutamente amateur y festivo.

Mis carreras en Moto Cros también tuvieron un final anunciado, aunque en esos tiempos ya me sufragaba los gastos yo mismo. Nos gustaba desplazarnos a la zona de Navarra, donde las carreras se celebraban en auténticos barrizales y así tenía más posibilidades porque en seco no era rápido para ir en cabeza y en barro ya se sabe. En una de ellas cerca de Estella, ante el barrizal frente a la parrilla de salida pensé: "esta es la mía", y cuando dieron la salida lo hice en tromba sin soltar el gas hasta encontrarme un verdadero lago en el que sucumbí sin remisión. Eso no fue lo peor ya que al ir en primera posición me pasaron por encima todos y cada uno de los componentes de la parrilla. Eso me alertó y decidí dejar esas carreras domingueras de Moto Cros.

Durante un par de años mantuve mi escudería de motos y algunos amigos, sobre todo el hermano de quien fue mi copiloto en coches, Juan Guergue, fue quien tuvo la suerte de pilotarlas mientras yo le hacía de mánager y mecánico, todo eso muy amateur. La época era mágica con pilotos como Domingo Gris, José Ángel Mendívil, Jorge Capapey, Toni Elías, Fernando Muñoz y la posibilidad de ver en el circuito del Vallés, legendario, a pilotos del nivel de Harry Everts o Jim Pomeroy.

Hasta que un día, como siempre pasa en estos casos y sin saber exactamente el por qué puse fin también a mi dedicación a las motos de montaña. Todo mi equipaje descansaba en el garaje de una solitaria casa, muy sencilla en las laderas de la montaña de Collserola a los pies de la iglesia del Tibidabo. Y allí se quedaron cuando la abandone para volver a residir en la ciudad que me esperaba a sus pies. Alguna Cappra, varias Pursang y una Maico, mi última y preciosa adquisición.

Durante meses, yo creo que más de un año me olvidé de todo y por un momento creí que ya nunca más volvería a montar en moto a pesar de que mi vehículo habitual en mis desplazamientos por la ciudad era una Scoopy 75, pero por mera economía de tiempo en mi trabajo profesional. Siempre era una gozada aparcar delante de las oficinas de la administración para efectuar mis gestiones. Además, en esa época no era obligatorio en uso de casco y uno podía sentir el gusto del aire en la cara. Razones más que suficientes para no dejar de usar esa pieza magnifica de Honda.

Eduardo Rubio

Durante mi trasiego con las motos de montaña reuní un grupo de amigos, alguno de los cuales conservé durante mucho tiempo, incluso hasta hoy.

Eduardo Rubio y yo hemos conservado la amistad hasta hoy, no en una relación intensa de fiestas, cines o salidas, pero siempre estamos uno al extremo del teléfono del otro. Nos unen muchas cosas y hoy en día me critica mucho porque en esa primera época de nuestros devaneos por el Mundial imagine una forma de premiar a aquellos periodistas que de alguna forma nos habían tratado bien. Y el primer obsequio fue para Emilio Pérez de Rozas consistente en un reloj marca Ferrari que según me informan todavía luce. Dice Eduardo que para él solo hubo bocatas de mortadela, jajaja.

Al cabo de los tiempos seguimos con nuestra amistad ya consolidada y aunque ya no tengo los medios de antaño y vivo de una escuálida

pensión, saber que tienes amigos no traicioneros siempre es un que en la vida.

Eduardo era, y es, un periodista sagaz y brillante, que trabajaba para Solo Moto en aquella época, con quien había recorrido todas las laderas posibles de las montañas de Cataluña. Se daba cuenta de que algo no estaba funcionando bien en mi comportamiento y que necesitaba algún reto que pusiera de nuevo mi vida en marcha lejos de la monotonía del trabajo y la acumulación de dinero. Más joven que yo, unos cinco años menos, me propuso durante tiempo y sin descanso la posibilidad de dedicarme a la competición sobre asfalto, pero yo no le hacía demasiado caso ya que mis preocupaciones personales de carácter sentimental me tenían muy descentrado, Quizá era la primera vez que sentía esa sensación que todos sufrimos en algún momento de nuestras vidas de que nada es ya eterno, ni la vida, ni los seres queridos, ni nosotros mismos y eso como todo el mundo conoce produce convalecencias a veces muy largas, que deja señales.

Por fin acepte a trasladarme con él a unas carreras que se celebraban en el circuito tarraconense de Calafal. Allí, me dijo, podríamos observar las evoluciones de una promesa de motociclismo que acababa de ganar la famosa copa Streaker

de Bultaco cuyo nombre, extraño para mí en esos momentos, era Sito Pons. Eduardo me decía: "mira, es ese de azul" mientras pasaba por la línea de meta, pero yo apenas mostraba interés, mi cabeza en esos días estaba en otros temas.

Pero aquel muchacho se empeñó en profundizar la posibilidad de que yo me convirtiera en su patrocinador. De hecho, se había presentado en los talleres de Siroko, míticos, propiedad de la empresa de frenos Recmo, hoy desaparecida que lideraba el cuñado de Eduardo Rubio, Paco Asensi, en la calle Guillermo Tell de Barcelona donde Antonio Cobas estaba dando las primeras puntadas a su primer chasis para moto. Anteriormente había hecho algo parecido para cuatro ruedas en Selex.

Es algo que nunca le podré agradecer de forma suficiente a Eduardo Rubio ya que no solo fue quien me proporcionó la posibilidad de encauzar mi vida y mi pasión por la competición hacia las carreras de moto en circuito, sino que en el camino posibilitó que conociera a Antonio Cobas una persona excepcional al margen de sus conocimientos sobre cualquier cosa que a uno se le pueda ocurrir en el tumultuoso cerebro de un joven. Sus motos, solo fueron el resultado de la aplicación de esa capacidad a un sector determinado.

Recuerdo que buscando dinero como locos Eduardo me puso en contacto con el distribuidor de Motul en España y allá fuimos los dos con nuestra maletilla en la que solo había buenas ideas e intenciones. Nada más sentarnos en la mesa del bueno de Ángel Pons, nos preguntó que cual era la moto mejor en aquellos momentos y le dijimos que la Kawasaki con la que Mang estaba ganando. La siguiente pregunta a bocajarro fue: "¿Cuántas queréis?", nos miramos y yo susurré: "pues dos" y él sonriendo nos contestó: "compraremos siete" jajaja

Pues las pidió en efecto y llegaron a Paris en donde requerían su pago y que fuéramos a buscarlas. Tremendo. Evidentemente nada de eso sucedió y seguimos nuestro camino.

A Sito le dijeron que sí, en Siroko, que muy bien, pero que hacía falta dinero, lo de siempre en los deportes del motor. Me reunía algunas noches en el domicilio de Paco Asensi para jugar a las cartas con el propio Eduardo Rubio y sus compañeras. Y allí se presentó un día Sito para intentar promover mi interés en su carrera deportiva, y con esa intención participaba en nuestras partidas de cartas y juegos varios, como una inversión.

Un día cuando nos despedimos en la calle y para sacármelo de encima le di mi dirección y le dije que ya nos pondríamos en contacto. En esa época yo tenía un Porsche 924, de esos humildes que puso en la calle con motor Volkswagen de color amarillo lo que le dejo pasmado. Y ya no me dejó en paz hasta que me comprometí a financiarle unas carreras de resistencia. Pero eso no le satisfizo y se empeñó en participar en el Campeonato de España. Me reuní con los propietarios de Siroko y me dieron la oportunidad de participar en ese campeonato en la categoría junior cuestión que traslade a Sito creyendo que de esa forma pondría fin a su acoso. Días más tarde mientras estaba con mi grupo en un bar de la Bonanova frente a una pequeña plaza al mirar hacia la calle vi a Sito sentado en un banco de la plaza con la evidente intención de asaltarme.

Y en efecto me abordó al salir y dimos un paseo. Quería correr en senior ya que se había enterado de que Carlos Cardús se había inscrito en esa clase y él no podía ser menos como ganador de la Copa…mi cabeza empezó a hacer números como una calculadora desbocada, eso significaba seguramente el doble de mi aportación y ya empezaba a preocuparme el tema.

Pero esa insistencia me ganó, mi madre me decía que quien quiere peces debe mojarse el culo

y esa decisión tan persistente de Sito, empezó a ganar mi voluntad. Al día siguiente me reuní de nuevo con Paco Asensi que me desaconsejo participar en esa categoría, en realidad él estaba entregado totalmente al proyecto de hacer rodar la Siroko con Ángel Nieto que aportaba como patrocinador a Fundador, entonces gasolina y alcohol no estaban prohibidos, pero incluso no atendiendo a las indicaciones similares de Cobas, yo ya estaba decidido a seguir y apoyar la apuesta de Sito. Y me pidió una cifra de dinero que pese a ser bastante elevada, acepté.

Y de esa forma empezó el largo trayecto que iniciamos Sito y yo hasta conseguir la corona mundial de 250 CC por vez primera para el motociclismo español.

Siroko

Siroko fue en sus principios un proyecto empresarial surgido de una fábrica de frenos para motocicletas situada en la población de Cerdanyola a unos quince minutos de Barcelona que se denominaba RECMO. Con el paso de los meses, que no años, se demostró que no tenía ninguna posibilidad de crecer en el mercado de la competición escuálido de recursos y de pequeña dimensión. Los esfuerzos de los propietarios de RECMO para mantener el valor de su inversión fueron baldíos y se convirtió en un proyecto romántico abocado a su desaparición arrastrando definitivamente a su casa matriz. Nuestra vida dentro del entramado fue difícil y plena de disgustos ya que Nieto, Xammar y en definitiva el piloto francés Hervé Guilleux, eran destinatarios de todos los recursos del equipo e incluso de los que yo aportaba para atender la financiación de Sito. Esa situación no podía perdurar en el tiempo ya que la trayectoria deportiva se es-

taba diluyendo y apagando entre roturas por fatigas de material y ausencia total de ampliación de objetivos deportivos.

Me cansé de pagar para otros. Aprovechando un desplazamiento del equipo a Buenos Aires, yo me puse en contacto con mecánicos del equipo que habían permanecido en Barcelona para que estudiaran la posibilidad de hacer una moto con piezas de recambio y desplazarnos al circuito italiano de Mugello en una prueba del europeo que allí se celebraba en las mismas fechas. Ellos, Xammar y compañía eran tan romántico como nosotros aceptaron el reto sabedor que nuestra iniciativa no sería bien recibida por el director de Siroko en aquellos momentos desplazado a Argentina. Era consciente de nuestras debilidades ante una prueba fuera de nuestro país y en un circuito largo y muy exigente y por ello le pedimos prestada una Yamaha a José María Mallol que no dudo en concedérnosla. Nos quedaba el reto de cómo llevar esa moto para entrenar en el propio circuito en unas fechas anteriores a la carrera. Después nosotros llevaríamos la Siroko acabada con piezas de recambio y alguna de nueva fabricación, Otro piloto español Quintana fue seducido por nuestra valentía y aportó un remolque al Seat

1.500 del padre de Sito. Les reservé hotel en Florencia y les di una palmada en la espalda y dinero exhortándoles a que aprovecharan el tiempo. El pacto era que los dos alternarían los entrenamientos y Sito correría con la Siroko mientras que Quintana se quedaría de espectador ya que Jose Maria Mallol vendría ese fin de semana a correr. Todo esto, ahora que lo recuerdo y escribo, me parece una fantasía digna de descerebrados. Pero entonces era pasión por levantar cabeza con unos medios muy escasos pero constantes.

Allí, en Mugello, Sito nos dio el primer aldabonazo de su talento y determinación al liderar la carrera por delante de Jean Françoise Balde vigente campeón ante el asombro del mismo Balde a su rueda con la verde Kawasaki no solo por las prestaciones de Sito sino también por aquella artesanal y humilde moto de competición que tuvo que enfilar boxes debido a una pérdida de gasolina del depósito que los mecánicos habían intentado reparar en la misma parrilla con agua y jabón. También Quintana, Mallol y Reyes estaban sorprendidos. Y yo, excitado.

En nuestro regreso a Barcelona en automóvil, Sito me dijo que no quería correr una segunda carrera del europeo, porque que se veía capaz de atacar directamente el campeonato del

mundo. Eso entrañaba muchas dificultades adicionales como se puede suponer, no solo financieras y mecánicas sino también de orden administrativo. Necesitaba una licencia internacional expedida por la Federación española y allí lo mande con la misión imposible de convencer a Cabo de León, ínclito secretario de esta. Su respuesta ante la demanda de Sito fue textualmente: "tú dale primero al manguillo".

Empezamos a andar solos vistas las ayudas que se escabullían por diferentes motivos. En esa época el motociclismo español era Nieto y colateralmente iniciativas particulares, cortas de posibilidades y muy románticas, Grau, Cañellas, Mallol, Palomo, Aschl, Samaranch…

Al cabo de un tiempo regresamos de nuevo a Madrid, a las oficinas de la RFEM, para hablar esta vez con su presidente Luis Soriano. Necesitábamos apoyo en nuestro caminar hacia el campeonato del mundo. Consciente de ciertas motivaciones políticas que eran muy importantes en aquella época, antes de entrar compre un periódico que se denominaba: "El Alcázar", de clara ideología franquista, como los señores que esperaban nuestra visita y subimos a las oficinas con Sito llevando en su mano ese periódico y con instrucciones mías de ponerlo encima de la mesa del presidente de forma distraída nada

más llegar. Es que además éramos catalanes en el reino de Nieto y por tanto sospechosamente no afectos. Así lo hizo Sito que actuó formidable dejándolo reposar de forma displicente sobre el panel de roble. Yo mientras tanto miraba a Soriano que mostro media sonrisa y una mirada de claro asentimiento y satisfacción. Prueba superada como se dice hoy en día.

Nos fijamos en Víctor Palomo y en seguir sus pasos. Yo le contaba cosas de su vida y su trasiego después de proclamarse campeón del mundo de esquí náutico. "Mira, — Sito — le decía— Víctor se encontraba en tu misma situación y no le dejaban correr por no cumplir las especificaciones de los reglamentos varios, pero él nunca se rindió. En Assen concretamente siguió al director de carrera hasta su domicilio y cuando este le cerró la puerta en las narices se puso a dormir y pasó la noche tendido ante la puerta de la casa. A la mañana siguiente como es obvio, le permitió salir, así que si quieres ser grande en este deporte haz lo mismo".

Quince días más tarde se celebraba el TT en Assen y le compré un billete con la seguridad de que no podría correr, ni siquiera desplazamos al equipo, pero yo quería enseñarle los caminos del éxito y descubrir la pasta de la que estaba

hecho. Era un viaje complicado desde luego, llegar a Ámsterdam y buscarse la vida para llegar a Assen la primera vez que lo haces no es algo fácil. No pudo hacer nada, pero estaba decidido a intentarlo de nuevo en Spa-Francorchamps.

Convencí a Antonio Cobas para que el equipo subiera a Bélgica con dos motos una para Hervé Guilleux y otra por si le daban el plácet a Sito.

Los primeros intentos fuero infructuosas ya que no había un procedimiento específico para ese tipo de situaciones y los pilotos no inscritos por sus respectivas federaciones nacionales se veían obligados a perseguir por el paddock a algún miembro del Jury que acepara defender su causa en las reuniones del comité. Todo un calvario.

Nos dábamos ya por vencidos, cuando al pasar por enésima vez ante las escalinatas de la oficina de la organización vimos descender a Ricardo Tormo y me apresure a decirle a Sito: "habla con él tal vez quiera hacer algo y le escuchen" Y así fue. Gracias a su intervención nos atendió Vito Ippolito, en aquellos momentos delegado permanente de la federación de Venezuela y propietario de Venemotos el mayor distribuidor de

Yamaha en Sudamérica, y aceptó que Sito tomara la salida con la advertencia de que era solo para una carrera.

Al finalizar en séptima posición en su primer Gran Premio Vito nos visitó exultante afirmando que habíamos cumplido y le habíamos dejado, muy bien ante sus compañeros del Jury y que por tanto podíamos participar en la siguiente carrera.

En los entrenamientos previos Sito sufrió una caída que le llevó al hospital de Northampton con peligro evidente de no poder participar en la carrera que tanto nos había costado conseguir. La cuestión es que sufrió una leve conmoción y a pesar de no tener lesiones físicas visibles querían mantenerlo veinticuatro horas en observación. Pero de esa forma nos perdíamos la carrera. Tanto insistió Sito a médicos y enfermeras que le retiraron su ropa para que no pudiera escapar.

Estábamos ya resignados, cuando apareció de visita el delegado de la RFME, el abogado Jorge Cabezas, el mejor federativo que ha tenido en toda su historia incluida la presente y que hacía las funciones de delegado en muchas carreras. Al darse cuenta de la situación se giró hacia su mujer y le indicó que bajara al aparcamiento y

que de su maleta cogiera la ropa necesaria para que Sito se vistiera y saliera a escape del hospital. Y así hicimos, aunque parecía un poco payaso ya que la talla era inferior a la de Manolo. Aquellos hombres de entonces no eran funcionarios estrictos, amaban el motociclismo y ayudaban a su progresión.

En la parrilla de salida después de ver a todos los pilotos españoles en sus filas me miró y me dijo: "qué feliz estoy, con "todas" colocadas", jaja. Y recuerdo una graciosa anécdota que muestra ese nivel de bondad y lúdico de Jorge Cabezas, cuando contemplaba como Sito en el motor-home se resistía a ponerse unas gotas de colirios que le habían recetado, yo insistía y él que no, que pican mucho y así. Entonces Jorge le pidió el frasquito y le dijo que eso no era cierto, que no picaban nada y dijo: "ya verás" y ni corto ni perezoso se puso varias gotas en cada ojo. Al momento salió del motor-home despavorido por el picor de ese líquido en sus ojos, jaja. Un gran hombre.

En realidad, Sito estuvo rodando cerca de puestos de podio, pero al no llevar separadores de goma espuma en el interior del depósito, estuvo a punto de no poder terminar la carrera cuanto al paso de meta en la última vuelta ocupaba la

quinta posición que creímos asegurada. Faltó medio litro de gasolina.

Antonio Cobas no daba crédito y estaba muy contento ya que la decisión de dejarnos la Siroko fue suya en el mismo momento en el que se aceptó la participación de Sito.

Fue ese Gran Premio en donde conocí a Paco Peña, periodista de la RTVE, y, según el mismo: "el que más empreña". Estaba haciendo unos espaguetis en nuestra roulotte y se apuntó. Allí empezó nuestra relación que con trancas y barrancas dura hasta hoy. En realidad, en ese momento se lo dije por que vino a preguntar algo sobre los entrenos y como un detalle de educación y me asustó un poco ya que yo no tenía ni idea de hacer pasta, ni siquiera el tiempo de cocción. Tuve suerte porque nadie protestó.

La siguiente carrera en la que permitieron la participación de Sito en Imola no pudimos terminar debido a una rotura de motor. Viajamos con mi Citroën desde Barcelona con Antonio y pocas horas después de nuestra llegada, Teresa, la esposa de Cobas le comunicó que su hija pequeña Patricia de cinco años se encontraba hospitalizada de cierta gravedad en el Hospital de San Juan de Dios. De inmediato intento conseguir la forma de contratar su regreso en avión,

pero no era fácil como hoy, no se usaba internet como es lógico, no existía a nivel de usuario. Pasaban las horas ante el evidente deterioro anímico de Antonio. Finalmente, ante la imposibilidad de encontrar vuelo hasta el día siguiente me acerqué a él y le entregué las llaves del coche para que regresara de inmediato. Siempre fue un gran conductor y cuando me miró interrogante le contesté que, en unas doce horas, en la madrugada, estaría junto a su hija. Y le vi partir con satisfacción.

Nosotros, Sito y yo, nos habíamos quedado sin posibilidad de regreso, pero en algún momento se acercó Ángel Nieto y se interesó por nuestro plan y al contestarle que no teníamos de momento la forma de regresar nos dijo que él partía con su motor-home después de la carrera hasta Génova y que allí tomaba el ferry hasta Barcelona. "No se hable más – concluyó — os venís conmigo". Esa noche fue como poco peliculera. Varios motor-home se unieron para una excursión nocturna algo desquiciada de pueblo en pueblo buscando discotecas abiertas y en caso contrario abriéndolas. El director de operaciones fue Marco Luchinelli. Hasta la madrugada estuvimos en una especie de cortijo de la campiña toscana en una fiesta continua en la que de todo había. Cosas que yo veía por vez primera

y Sito con los ojos como platos. Le hice ver a Ángel que no nos quedaba demasiado tiempo para viajar hasta Génova y que quizá podríamos perder el ferry. Pero él me decía que tranquilo, que no me preocupara. Llegamos al puerto de Génova cinco minutos antes de que el ferry levantara las rampas de acceso y penetramos en la panza del barco escondidos en el motor-home y posteriormente, dormitando en cualquier parte de la cubierta hasta nuestra llegada a Barcelona al día siguiente donde él siguió viaje a Madrid.

A partir de ese momento, se abre un período algo oscuro en el que la programación de Siroko nos deja un poco de lado en la habitual posición de piloto que paga y nos centramos en el campeonato de España con Luis Miguel Reyes y Pedro Xammar como puntas de lanza. No estamos felices desde luego y buscamos salida a esta situación, pero no hay demasiadas alternativas en el panorama motociclista español y aguantamos como podemos mientras la situación de Siroko se complica por momentos. Un equipo de competición y no digamos un constructor no tiene cabida en ese mercado sin fuertes inversiones de patrocinio ya que la rentabilidad era en aquellos tiempos, inexistente.

Continuamos en Siroko a trancas y barrancas porque además estaba allí Cobas que cada día

que pasaba me seducía más con sus trabajos y explicaciones de muchos temas que para mí eran chino. Pasábamos horas conversando de todo en un pequeño bar cercano a Siroko donde al caer la tarde se aglomeraban gentes del motor parta cambiar impresiones y pasar el rato. Allí aprendí todo lo que necesitaba para emprender nuevas vías de promoción y me trabajé a varios clientes de mi despacho para que aceptaran entrar en el mercado de patrocinio como en definitiva sucedió con la ginebra Gin Rolls fabricada en Vilafranca del Penedés por la empresa distribuidora de Cointreau en España.

Aun así, no conseguíamos destacar y las carreras del campeonato de España tenían como resultado rotura tras rotura debido a la fatiga de materiales y la poca dedicación técnica hacia la moto de Sito. Eso me fue convenciendo de que nuestro camino en el constructor había terminado y debíamos buscar nuevo equipo. Empecé a forzar la situación de acuerdo con Sito que estaba muy preocupado por su parón deportivo y malos resultados.

Antes de terminar la temporada Antonio me comunicó que iba a dejar Siroko y que no tenía donde ir. Yo me quedé un rato pensativo, en realidad era también su capacidad creadora la que me mantenía pegado al motociclismo de

competición y su carácter afable y contemporizador en las situaciones más complicadas de las carreras lo que le hacia una pieza fundamental e indispensable para un equipo vencedor.

Me dijo que tenía en mente una nueva moto revolucionaria y yo no lo dude más y me ofrecí a acompañarle y darle las seguridades necesarias para realizar su proyecto y mantener el equipo en pie con Sito en el campeonato del mundo. Una apuesta que excedía en mucho mis capacidades financieras, pero eso no me importó en principio porque siempre me han gustado los retos y mantenía firme una confianza plena en mi capacidad de superación de cualquier reto.

Y nos pusimos en marcha para crear las infraestructuras mínimas de maquinaria y personal mientras atacaba a mis bancos en busca de créditos y descuentos comerciales denominados en aquella época "pelotas" y que yo denominaba autofinanciación de la que los bancos se llevaban suculentos réditos. Confiaba en mi despacho que era una máquina de hacer dinero de forma segura y constante pero las necesidades de la escudería recién creada eran enormes y siempre andábamos al límite.

Soy una persona que fomenta en cualquier equipo valores de fidelidad y de lealtad, y aborrezco la traición como uno de los peores actos que una persona puede realizar en la vida. Por eso recuerdo nuestra salida de Siroko con cierto regusto amargo, ya que mis relaciones con su propietario fueron siempre no solo correctas sino también de afecto mutuo entre nosotros y nuestro entorno.

Por eso quiero hacer un inciso que se suma a la huida hacia Mugello cuando nuestro equipo no nos aceptó la posibilidad de viajar a Buenos Aires a pesar de que les ofrecí sufragar los costes.

El segundo aldabonazo fue mucho más grave por lo que representó para nuestras ilusiones y sueños. El equipo se desplazó de nuevo con Ángel Nieto a unos entrenamientos privados en el circuito de Paul Ricard al sur de Francia y tampoco incluyeron a Sito a pesar de que su moto estaba en condiciones y la escusa siempre la misma: "nuestro acuerdo es solo para el campeonato de España" ese en el que siempre rompíamos por no cambiarle las piezas a la moto. Y además les ofrecí pagar los gastos que el desplazamiento produciría, recambios o caídas que se produjeran, pero al no haber "bonus" de participación no podía ser. Yo esperaba una actuación más generosa teniendo en cuenta que no

terminábamos ni una carrera. Me enfade. Cogí el coche y puse la moto de Sito en un remolque para viajar por nuestra cuenta a los entrenamientos.

Cuando llegamos al Paul Ricard yo deje el coche en el paddock y le dije a Sito que se cambiara y saliera a pista sin pasar por el box, intuición se le llama a eso. Fui a saludar a la gente del equipo y a su propietario que me recibieron con malas caras y mucho silencio. Al momento entró Ángel Nieto y al detener su moto les dijo a los mecánicos que había gripado. Me doy cuenta del peligro y salí del box a avisar a Sito para que saliera de inmediato a pista, pero no me dio tiempo ya Ángel me seguía y al llegar casi juntos le dijo al mecánico que el director del equipo le había dicho que ya que había gripado que cogiera la nuestra mientras duraba la reparación de la suya.

Regresando a Barcelona Sito me enseñó la camiseta que llevaba debajo del mono. Llevaba grabado el logo en grande del casco de Ángel y una inscripción que decía: "Si quieres ser figura, sígueme" En ese momento tome la decisión firme de salir del equipo con armas y bagajes. Luego en la tranquilidad de mi casa me convencí de que, si queríamos salir del impasse y encontrar

un lugar en el sol del motociclismo español había dos premisas importantes que mantener a cal y canto, la primera tomar las propias decisiones sin cortapisas de nadie con otros intereses que además estaban enfrentados a los nuestros y la segunda saber y aceptar que Nieto era un poder duro, que estaba frente a nosotros y que lucharía por no dejarnos levantar cabeza. No era bueno ni malo el tema, era pura competición, nosotros queríamos hacer un camino que colisionaba con el suyo. Por eso me preparé para saltar cualquier muro que nos pusiera delante y no aceptar de ningún modo formas de sumisión a su evidente poder. Eso no predetermina mi admiración por su carrera por supuesto, pero era su vida y yo quería escribir la nuestra.

No fue fácil, claro y me creo enemistades, incomprensiones y continua tensión. Una anécdota que ya he contado quizá demasiadas veces pero que refiere muy bien aquellos tiempos en los que quien más, quien menos nos sentíamos aventureros y poníamos toda la carne en el asador.

Sucedió en los tiempos de Hervé Guilleux que supongo tenía acuerdos con el propietario del equipo como el que yo tenía y que las cosas, en muchas ocasiones he dicho y en el futuro diré más, que correr es caro, en condiciones muy caro y que eso creaba mucha tensión porque la

ilusión te llevaba, como hoy en día pasa, aunque en otro nivel, a comprometerte en cláusulas que sabes difíciles de cumplir. Un equipo de competición no tiene fondo. Si es una pequeña fábrica es un agujero negro.

La cuestión es que se empezó a desentender de Siroko quizá por las múltiples roturas que se producían en los Rotax casi seguro por la fatiga de materiales como le sucedió en Spa-Francorchamps. Allí rompió y pidió usar el motor de la moto de Sito, pero como finalmente le dejaron correr eso ya no era posible y tuvo una reacción desaforada tirando un casco con cierta violencia dentro de la roulotte. Antonio quedó impactado por eso y ya nunca fue igual su relación con Hervé. Pasado el tiempo supongo que decidió marcharse del equipo y comentaba que el motor le pertenecía. Total, que como el taller estaba abierto los fines de semana y se trabajaba de forma constante en las motos, a veces yo mismo iba por allí, estaba a diez minutos de mi casa andando y pasaba un buen rato con mecánicos y a veces pilotos. Aquel día estaba Sito por allí. El propietario me llamó y me dijo que me hiciera cargo de la situación porque él estaba de fin de semana en Salou y que si sucedía cualquier cosa rara que la impidiera, pero yo le dije que no era quien para tomar decisiones en un entorno en el

que no tenía mando ni era mío y que en todo caso lo que podía hacer era llamarle. Y así quedamos.

Se presentó Hervé que venía de Francia con la intención de llevarse el motor de su moto cosa que me explicaba a mí que le respondí que yo no era quien para meterme en sus asuntos con Siroko pero que me había comprometido en avisar si algo así sucedía. Como me dijo que lo entendía empecé una serie de llamadas advirtiendo de la situación, pero el propietario tardo mucho tiempo en tomar la decisión de venir a Barcelona. Me pidió que denunciara los hechos en comisaria a lo que no me pude negar y me fui andando a una que había cerca. De regreso con dos policías la puerta del taller estaba cerrada con candado y una perra ladraba desde dentro. Ellos se temieron algo extraño y dieron un paso atrás. Les explique que aquellos ladridos pertenecían a mi perra y que en el interior había personas, (Sito entre ellas), pero me miraban con desconfianza. Me decían: "abra la puerta" y yo les decía que no era el propietario ni tenía lleve del candado. Al poco vimos venir andando por la cera al propietario y se lo mostré a los guardias que seguían con el paso atrás y contemplándolo todo algo intrigados.

Paco, había llegado mientras yo estaba en comisaria, había cerrado la persiana del taller con

candado y se había ido a casa de un mecánico a quien le exigió la entrega del motor, cosa que hizo depositándolo en el maletero de su coche. Renunció a seguir la denuncia y abrió el taller liberando a los secuestrados. Mi perra muy contenta de verme.

A Antonio le afectó mucho esa situación sobrevenida con Hervé Guilleux, que reaccionó mal después de situaciones de crisis económicas con el grupo y se dieron situaciones rocambolescas no exentas de cierta violencia, algo que a Antonio no solo le desagradaba, sino que le dejaban absolutamente inmovilizado.

Kobas

Kobas fue un equipo de competición, pero sobre todo un constructor dedicado exclusivamente a la competición y sin espíritu de convertirse en un fabricante comercial. La ilusión de un grupo de personas de extrema capacidad apartados de los circuitos comerciales y luchando con ventaja con ellos. Venció en la pista a poderosos fabricantes de motocicletas como Honda o Yamaha y jamás se sometió a los dictados de nadie dando canales de creación a todos sus componentes en particular a la genialidad de Antonio Cobas o Eduardo Giró y en el aspecto deportivo al enorme y pausado talento de un piloto que sería con el tiempo campeón del mundo.

El proyecto no duró demasiado, solo tres años que fueron apasionantes y convulsos. Una verdadera andanada de energía en nuestras vidas. Vivíamos para Kobas, no había día o noche y casi convivíamos en Cornellá y los bares de los alrededores dejando a un lado otro tipo de actividades.

La veíamos crecer cada noche. Mirábamos los planos de Antonio intentando descubrir como serian en la realidad esas líneas. Subíamos al piso de arriba, a TCP, para contemplar cómo se iban delineando las formas de los moldes para los carenados bajo las manos ágiles y sabias de Antonio que casi acariciaba el yeso. En el taller, a las once de la noche, el matricero iba recortando plancha, y nuestro soldador de aluminio, uno de los pocos que lo hacían en España en esa época, iba uniendo la planchas que daban forma a esa máquina altiva que se iba mostrando noche tras noche con formas nuevas ante nuestra inquisitorial mirada. Era una ilusión algo desbordada por lo nuevo. Se nos olvidaba el tiempo y se hacía la medianoche casi siempre. En el restaurante de abajo sabían que a partir de esa hora empezaríamos a bajar para cenar algo y que luego iría llegando gente que se sumaría a nosotros, algún periodista, algún mecánico, un amigo, Sito.

En esa época recuerdo que, agobiado por la escasez de recursos que en algunas ocasiones frenaban el desarrollo de la creación, volví a sentarme delante del representante de Motul, Ángel Pons para pedirle al menos una ayuda con su marca. Y el buen hombre, porque lo era y mu-

cho, me extendió unas letras de cambio de vencimientos diversos con las cuales yo salí de sus oficinas como aquellas personas a las que les han comunicado que los análisis médicos demuestran que están totalmente sanos. Casi bailaba por la acera cual Gene Kelly en "Cantando bajo la lluvia".

Al día siguiente pude ver la sonrisa de satisfacción en los miembros del equipo. No podía estar tranquilo viendo sufrir a Antonio. Y deposité esas letras en un lugar seguro. De momento era un tesoro que aseguraba nuestra actividad al menos durante unos meses. El primer vencimiento se pagó religiosamente. Y al cabo de pocos días aparecieron en el despacho de Kobas el señor Pons y su señora que era la gerente de la empresa y me dijo: "¿Manolo tienes esas letras por ahí?" y claro, abrí el cajón y se las mostré. Ella ni corta ni perezosa las cogió, y rasgó en el lugar en donde se encontraba el sello y la firma de su marido. Allí me dejaron abatido y más solo que la una.

Pero no me rendí. En mi caso, ávido de impactos después de conocer y de alguna manera sufrir la mediocridad de las experiencias vitales, me planteaba día tras día si mi situación, como abogado de éxito, con una oficina a todo tren y más

de veinte colaboradores a sueldo era ya la confirmación de que mi vida valía la pena, pero la respuesta siempre era no. Por eso me arriesgué a las noches de Kobas. Gané y perdí en el envite, y del equilibrio nunca me arrepentí.