

LA CARRERA

Autor: Pelayo Díaz Acebo

pelayoda@hotmail.com

Gijón, 2003

Capitulo I

La llamada

El reloj de la desconchada pared, empapelada con antiguos posters de motos que hacia años habían desaparecido de los concesionarios, marcaba las 10 de la noche y Javier estaba a punto de dar por finalizada su jornada de trabajo. No había sido un buen día en el taller de soldadura que regentaba, lamentablemente con la llegada de los termoplásticos y materiales cerámicos de última generación, la gente ya no necesitaba tanto como antes de sus habilidades.

Justo cuando se acercaba a la puerta, el teléfono sonó. Estuvo a punto de no descolgar, pero la posibilidad de que fuese un trabajo que necesitaba, le obligó a contestar a pesar de que debido a ello perdería el autobús de regreso a casa. La voz femenina le sorprendió, no solo por ser absolutamente desconocida y porque allí no suele llamar mas mujer que Loli su esposa, sino por preguntar por el señor Don Javier Rodríguez de la Serna.

¡¡¡ Joder!!!, pensó.

Hacia mucho tiempo que nadie le llamaba así, quizá en el último juicio por conducción temeraria allá por el 2009, pero eso había sido hace mas de 20 años. Para todo el mundo, él no era más que Javi el soldador ese al que le gustaban las motos.

La señorita al otro lado de la línea parecía muy atareada y con mucha prisa pues se limitó a comunicarle con fría profesionalidad, que el Excelentísimo Sr. Don Jorge Díaz Acebedo, le citaba para pasado mañana, día 09 de Agosto, en la inauguración del Recientemente finalizado Circuito de Velocidad del Principado de Asturias.

Las instrucciones incluían la necesidad de acudir con todo el material necesario para encargarse de la asistencia en Boxes de un joven valor local, que iba a disputar una copa de promoción que tendría lugar como previo de las carreras mundialistas y al cual conocería en cuanto llegase al circuito.

No fue una proposición, más bien parecía una orden, pero bueno, supuso que mas o menos, algo le pagarían por lo que acepto sin pensárselo dos veces. Al fin y al cabo desde que ya no emitían el mundial de velocidad, mas que por Canal Láser Digital, el cual no podía permitirse, no tenia nada que hacer los fines de semana mas que aguantar las protestas de la parienta las 24 horas del día.

Una vez asegurada de que había comprendido y anotado el mensaje, la desconocida señorita cortó la comunicación tan fríamente como la había comenzado.

Cuando colgó el teléfono y tras sobreponerse un poco de tan extraña llamada, se pregunto quien era ese tal Jorge y porque se atrevía a darle ordenes de aquella manera utilizando a su secretaria como frío interlocutor. El caso es que ese nombre le resultaba familiar, sabia que lo había escuchado alguna vez, pero no conseguía asociarlo a ninguna cara.

De pronto, sin darse cuenta, sus ojos se posaron sobre la portada de la edición en papel del diario El Comercio Digital de aquel viernes 07 de agosto del año 2025. En ella se hablaba de la compra de la empresa Google por parte de la multinacional que aparentemente dirigía el hombre de la portada: Jorge Díaz Esa cara la había visto en otra parte -pensó-

Hace muchos muchos años, pero ¿ donde ?, se pregunto.

En un instante de algún profundo lugar de su oxidado cerebro, cientos de imágenes salieron a la luz. Eran imágenes de jóvenes melenudos montando en moto, eran imágenes de amistad, de aventuras, de historias que habían permanecido olvidadas en su memoria durante años mientras la ilusión, la esperanza y su juventud se desvanecían. Y entre todas aquellas imágenes, destacaba la de ese mismo rostro con pero con 30 años menos. Un rostro que le miraba ya no solo desde la foto del periódico, sino también desde el interior de su casco replica de un gran piloto fallecido largos años atrás. Ahora ya le conocía, ya sabía su nombre.

El de la foto en el periódico, el hombre que le había llamado después de tantos años no era otro que El Jordi su compañero de piques de juventud.

Cuando llego a casa y tras ser recriminado por su gorda mujer e ignorado por sus 4 hijos, se sentó en el sofá del salón y comenzó a hacerse preguntas.

¿Que quería El Jordi después de tanto tiempo?

¿Por qué lo eligió a el como mecánico ? si a lo máximo que había llegado en el mundo de la competición, fue a asistir, hacía nada menos que 30 años a cutres carreras de scooters, Y sobre todo: ¿ Porque pensaba que seria capaz de poner a punto una moto que jamás a visto, en un circuito recién estrenado que no conocía?

El, que nunca tuvo el suficiente dinero para rodar en circuito y durante años se vio obligado a arriesgar su vida por carreteras de montaña como el Pedrosu y Pajares para calmar su insaciable pasión por la conducción deportiva.

Pero el caso es que le hacia ilusión ver de nuevo a su viejo amigo y sobre todo le hacia mas ilusión todavía el poder acceder al circuito con el que tanto habían soñado el y sus colegas en su juventud y a cuya esperada inauguración como sede de la 3ª prueba del Campeonato del Mundo de la temporada 2025, se había visto obligado a renunciar al estar todas las entradas agotadas desde hacia mas de un año.

A pesar de las protestas de su mujer empeñada en ver el programa especial nº 4000 de Crónicas Marcianas emitido en directo desde la nueva base China en la ardiente superficie del planeta rojo, se acostó pronto. Mañana sería un día muy largo lleno de preparativos. Había llamado a una par de viejos amigos de su época de quemados con los que aun mantenía el contacto para que le ayudasen, pero se sorprendió tanto como ellos, al saber que todos habían recibido una llamada similar y también iban a estar muy atareados.

Esa noche tras muchos años, volvió a soñar con motos

La furgoneta, repleta hasta los topes de herramientas, derrapaba dando bandazos mientras ascendía a toda velocidad por las curvas del Infanzón, amenazando con desparramar toda su obsoleta carga en cada curva. Sin embargo nuestro protagonista conducía relajado con un ilegal cigarrillo Ducados en una mano y la otra al volante de la destartada furgoneta que había pedido prestada a la empresa de transportes de un amigo.

La escena aparentemente temeraria, no dejaba de ser normal para Javier. Al fin y al cabo conocía ese trozo de asfalto como la palma de su mano después de tantos años subiendo y bajando totalmente al límite a bordo de algunas de las motos más potentes y salvajes de la historia. Aquel estilo de conducción con el que la furgoneta dejaba atrás coches de 10 millones era para él un ritmo "De ir de tranqui" por mucho que las marcas en el asfalto de Michelin Pilot 25 (supuestamente incapaces de derrapar), dijese todo lo contrario.

Había tenido suerte, el circuito estaba construido en los amplios terrenos situados entre Gijón y Villaviciosa, que durante años estuvieron cubiertos de eucaliptos y ahora por fin tenían alguna utilidad. Gracias a ello podía darle caña a la furgo por aquellas carreteras que también conocía. O que creía conocer, pues ese nuevo cruce que había sustituido a la rápida de izquierdas del Puente Arroes y el semáforo que se llevo por delante, habían logrado la primera Transit semi descapotable de la historia. Gracias a Dios era soldador y podría arreglar el impresionante boquete con forma de semáforo del lateral de la Hyundai antes de devolvérsela a su confiado amigo. El cual por supuesto, no tenía ni la más remota idea de la ligera transformación que tenía lugar en el cerebro de aquel humilde y aparentemente tranquilo soldador cuando se subía en algo con más de una rueda unida a un chasis.

Sin previo aviso, a la salida de una curva ciega de derechas, apareció en el horizonte un gigantesco y espectacular arco plateado que de tan alto parecía querer alcanzar las cumbres de la cercana cordillera cantábrica. Era la puerta de entrada "Al Circuito" pues, desde el momento en que esa tarde los primeros motores rugieran por su perfecto y virgen asfalto, a ninguna otra pista del mundo se le podrá dar tal calificación.

Sin lugar a dudas era el acceso que se merecía pues era la puerta al paraíso. El paraíso del quemado. Su nombre, grabado en letras de oro sobre el aluminio de aquel grandioso arco, lo decía todo:

"SUPER SPEEDWAY GIJON TT CIRCUIT"

Sin embargo, a pesar de ser la puerta al paraíso, la cosa no empezó muy bien, pues no fue San Pedro sino Manolo y Rufino, de la empresa de Securitas quien le recibió. Como es lógico se negaron en redondo a dejarle acceder al circuito, al serles totalmente imposible admitir que aquel pobretón en su cochambrosa furgoneta, pudiese pertenecer a la misma carrera que las super profesionales estructuras que durante hoy y los días anteriores, habían ido llegando al circuito a bordo de los mas modernos y espectaculares trailers de 49 ruedas.

Tras muchas discusiones, un par de horas en el calabozo acusado de falsificación de documento publico y unos cuantos despidos fulminantes entre el personal de seguridad del circuito, se le permitió por fin acceder al inmenso paddock. Otros miembros del equipo de seguridad más amantes de su trabajo le comunicaron que le estarían esperando en el Box 389. El camino, que no era sino una sucesión de gigantescos trailers, grandiosos hospitalities y despampanantes motorhomes. Pertenecientes a la elite del motociclismo mundial, le pareció interminable y no solo por los nervios y la sensación de estar totalmente fuera de lugar, sino porque en realidad casi lo era en realidad.

400 boxes ocupan mucho y el suyo era de los últimos. Allí estaba él, con su abollada furgoneta prestada, ante toda aquella gente que le miraba al pasar casi tan mal, como lo habían hecho, unos minutos antes, los nuevos clientes del INEM a las puertas del circuito. Aunque seguía sin cogerle todavía el truco, no tuvo muchos problemas para aparcar su vehículo sin retrovisor izquierdo en el lugar destinado a tal fin. Principalmente porque en cada box, había asfalto para 3 camiones de 50m de longitud, mas 2 carpas y 3 motorhomes. Por lo que había espacio mas que de sobra para una Hyundai Transit de 5 metros de largo.

Al bajar se dio cuenta que mientras él estaba en el calabozo, habían llegado un par de furgonetas casi tan viejas como la Hunday y ahora ocupaban los boxes contiguos al suyo. Le pareció ver un par de caras conocidas entre ellas, eran alguno de los colegas a los que había llamado hacia 2 días y que habían recibido una llamada similar a la suya. Se conforto al ver que parecían tan perdidos como el, así que se acercó a saludar a sus viejos amigos, todos quemados de la epoca de la Villa. Allí estaba Mamel que a sus 49 años seguía igual y estaba discutiendo muy caliente con el encargado de distribuir los boxes. También saludo a Diego el cual llegaba en esos momentos a bordo de un furgón de alquiler pues como ya sabia, acababa de siniestrar su vigésimo quinto coche el día antes.

Tras hablar un buen rato con todos ellos de los viejos tiempos y ponerse rápidamente al día de las últimas novedades, se fue hacia su box.

No parecía haber nadie dentro pero aun así entró preguntando en voz alta si había alguien allí. Lo único que le contestó fue el eco de su voz que rebotaba en las paredes de aquel inmenso Box de 400 m cuadrados que por supuesto, era mucho más grande que su propia casa. No es que en el exterior hiciese mucho calor, pero sin lugar a dudas agradeció el refrescante ambiente que se disfrutaba en su interior, posible gracias al sistema de aire acondicionado que estaba instalado en todos y cada uno de aquellos palaciegos talleres.

Estuvo un buen rato mirando arriba y abajo, admirando la habitación con cinco cómodas camas disponibles, así como el cuarto de baño con jacuzzi y sala de masajes incorporada. El mobiliario completo con bancos de trabajo y espacio de sobra para que todo un regimiento de mecánicos trabajasen durante 24 horas sin peligro de riesgo rozarse unos con otros ni queriendo.

Cruzó la línea de boxes hasta el puesto de cronometrajes al borde de pista, el cual estaba perfectamente equipado para 7 cronometradores e ingenieros que contaban ante sí con 7 ordenadores Pentium 67 a 1000 Terabytes de potencia, conectados vía láser al ordenado cuántico central de control de carrera. Pudiendo ofrecer mas información en un segundo, de la que un millar de ingenieros y jefes de equipo podrían analizar en toda una vida.

De un torpe brinco se asomó al otro lado del muro para ver la impresionante recta de meta la cual se mostraba majestuosa y silenciosa ante sus maravillados ojos. No era una recta normal, sino la que desde ese momento era la mayor recta jamás vista antes en un circuito con sus interminables 4´5 kilómetros de asfalto. Sin duda se verían increíbles rebufos y velocidades de vértigo durante las carreras del domingo.

De pronto, oyó su nombre, alguien le llamaba desde el interior del box.

Pensó que la magia había terminado y que ya era la hora de mancharse las manos de grasa para prepararle la moto a algún hijo de papá que probablemente nunca tendría el talento, pero al que indudablemente le sobrarían los medios. Pero quien le esperaba en el box no eran un acaudalado padre y su mimado hijo, sino un grupo de alrededor de 6 personas cuyo aspecto se acercaba mas al de unos jóvenes tiburones de Wall Strett que al de unos asistentes a una carrera de motos.

Al frente de todos ellos, se alzaba una alta figura que los ensombrecía a todos. Era él, sin ninguna duda era él, ese tipo alto tenía que ser Jorge, su amigo. Puede que no se pareciese mucho al imponente colega que había conocido con 30 años menos, aquel que siempre iba vestido con sus gastados vaqueros y una destrozada chupa de cuero. Pero ahí estaba delante suyo después de tantos años, solo que esta vez la cazadora dejaba paso a un traje de Armani que debía costar más de lo que el ganaba en seis meses.

Sin dudarlo un instante, se acercó a darle lo que él creía que era un apretón de manos y que al final se convirtió en un abrazo que duró unos emocionantes y emotivos segundos. No pareció importarle lo más mínimo que fuese vestido con un mono de trabajo pringado de aceite hasta arriba. Pero bueno al fin y al cabo no era sino "El Jordi" y a él nunca le habían importado esas cosas y por lo que se ve, no había cambiado lo más mínimo.

Puede que fuese el presidente del Madriders.com el gigante de Internet que controlaba el 85% de los accesos y servidores de todo el mundo, pero cuando se sentó a la mesa del box y el camarero, aparecido como por arte de magia, le preguntó que deseaba tomar, no fue un Moët Chandon sino una Duff lo que acabó en su estómago. Por alguna razón no permitió que nuestro amigo pidiese otra con la que celebrar su encuentro y muy al contrario, le dio una Coca Cola, algo normal teniendo en cuenta que también eran dueño de esa empresa de bebidas refrescantes, tras su último proceso de diversificación de inversiones de 2024.

Para aquel hombre de negocios, el tiempo no era oro sino platino, y sin embargo, hablaron por espacio de más de 1 hora de los viejos y nuevos tiempos. Hablaron de sus sueños, de como se habían transformado sus vidas desde aquellos lejanos días en los que soñaban con llegar algún día a correr en el Mundial sentados en el frío guardarail de alguna solitaria curva del Pedrosu. Aquellos lejanos días en los que Javier buscaba un trabajo con el que comprarse su primera 1000 para salir dar una vuelta con ella a su amada Loli con la que planeaba casarse y ser feliz para siempre. Aquellos tiempos en los que Jordi comenzaba a dar forma a la primera versión de la página web que un día le haría el hombre más rico del planeta.

Tras ponerse al día en sus vidas y tras la firme promesa de reunirse tras la carrera, Jorge se levanto raudo ante la sorpresa de Javier para hablar con los ocupantes de los boxes anexos sin casi darle tiempo a reaccionar.

Cuando salía por la puerta del box, nuestro amigo con voz tímida le pregunto por la moto y el piloto al que había venido a asistir.

Jorge se dio la vuelta y mirándole a los ojos le dijo con voz profunda y segura:

La moto viene ahora, no te preocupes, pero el piloto ya esta aquí:

Eres tú.

Capítulo II

El equipo

Un escalofrío le recorrió la espina dorsal de arriba a bajo .Cuando tuvo tiempo de reaccionar ante tal descabellada idea, Jorge se alejaba con paso raudo de su box. Trato de seguirlo pidiéndole explicaciones a voces, pero a la salida del box, 2 gigantescas cajas metálicas le bloquearon el paso.

¡¡¡ JORGE!!! - grito -

Y este se giro para, mirándole a los ojos, decirle unas palabras que le dejaría aun más inmóvil y alucinado:

-Ahí tienes tus motos Javi, esto lo he hecho por nosotros. Recuerda, un día hace muchos años, te prometí que correríamos el mundial. Puede que ya no seamos unos chavales, puede que nuestro momento ya haya pasado, pero por fin ha llegado la hora de cumplir la promesa que te hice aquella tarde sentados en el guardarrail de La Chicane. En su día tu te lo tomaste en broma, pero como ya deberías saber, yo siempre hablo en serio.

Y allí se quedo Javier en un box ocupado únicamente por el y dos gigantescas cajas de aluminio cuyo contenido no se atrevía ni a imaginar

De pronto cuando las primeras lagrimas de emoción, nerviosismo y por qué no decirlo miedo, afloraban ya por sus arrugadas mejillas, unas voces y el chirriar de docenas de ruedas pertenecientes a otras tantas furgonetas que se detenían ante la puerta del box, le despertaron del letargo en el que había quedado sumido tras tan grande emoción.

Las voces, para mayor sorpresa si cabe, procedían de un grupo ingente de personas que en ese momento entraban por las puertas del box. El grupo no era sino un contingente ilimitado de mecánicos, ingenieros, sanitarios y personal auxiliar que, tras presentarse, mostraban su contrato de trabajo, según el cual, desde ese mismo momento quedaban a la total disposición del señor Don Javier Rodríguez para todo aquello que el considerase oportuno durante el tiempo de celebración del gran premio de España en el circuito de Gijón.

Al frente de todos ellos un anciano oriental con acento de Detroit, empezaba a dar órdenes por iniciativa propia poniendo un poco de orden el caos en el que había quedado sumido el Box-389. Al principio no lo reconoció, pero cuando el anciano se plantó ante él para preguntarle un detalle técnico que ni se molestó en intentar entender, reconoció sus rasgados ojos al instante:

!!! Su jefe de equipo era Erv Kanemoto!!!

Tras lo cual sintió un mareo y prácticamente perdió el conocimiento. Afortunadamente entre los miembros del equipo se encontraba el eminente doctor Domingo Palacio, de la clínica Mayo, que no tuvo ningún problema en despertarlo a base de un par de tortazos de más o menos 10000 euros cada una, dada la minuta a la hora que le cobraba a Jorge por estar allí.

Cogiéndole de la mano, el señor Kanemoto le llevó hacia la parte trasera del box, más concretamente a la sala de reuniones mientras los mecánicos desmontaban las brillantes cajas de aluminio que habían llegado antes que ellos.

Señor Rodríguez, le digo, no sé que influencias ni amigos tendrá, pero el caso es que alguien me han contratado, pagándome mucho dinero, para que usted pueda disputar dignamente esta carrera. Se ha saltado todas las normativas existentes en materia de inscripciones, no tengo ni idea de que artimañas legales han utilizado para que un hombre de 51 años, sin ninguna experiencia en competición, sea admitido en una prueba del campeonato del mundo de MotoGP. Pero la realidad, es que usted ha sido admitido, disponiendo de una oportunidad única por la que gente mucho más joven y preparada, mataría y que nunca más se va a repetir. Yo estoy dispuesto a realizar la misión para la que he sido contratado y por la que he renunciado por unos días a mi retiro en Okinawa en compañía de mis antepasados.

¿Esta usted dispuesto a cumplir con la suya en la medida que le sea posible?

No vamos a pedir milagros; solo tiene que salir a pista y sin hacerse mucho daño, dar todo lo que tenga dentro encima de la moto. Eso es lo único que durante todos los años en los que me he dedicado a las carreras, he pedido a los pilotos que han corrido para mí.

¿Esta usted dispuesto a ello? , HIJO.

Javier que aun estaba un poco mareado por los tortazos de 10000 euros, tras mirar a su alrededor y ver el box repleto de mecánicos y material, cerro un momento los ojos para evadirse de todo y relajarse.

Captó el fino olor a Castrol que reinaba en el ambiente, oyó el lejano rugido de una moto calentando a tope de vueltas, notó el tacto de su mono de trabajo con sus grasientas manos. Y en ese momento, por fin se dió cuenta de que aquello que le estaba pasando, lo que le había ocurrido desde que se había levantado de su cama esa mañana, era exactamente todo cuanto había soñado durante años. Era el mejor regalo que le podrían dar, era:

Su oportunidad.

Así, que cuando sus párpados se abrieron y sus ojos se cruzaron con los de Kanemoto, la mirada que mostraban, ya no era la de Javier, el soldador cuya ordinaria vida odiaba, ese al que su mujer humillaba todos los días, ese cuyos hijos no respetaban, ese que parecía más un esclavo que un padre de familia.

Era la mirada de Javi, el quemado, el que se comía el mundo, el piloto más rápido en las curvas de la villa.

Con esa mirada asesina, que hacia mas de 20 años que no afloraba al exterior y mirando fijamente a los ojos de samurái del ingeniero que tantos y tantos títulos mundiales había conseguido, con los mejores pilotos del mundo a sus ordenes. De sus labios salió con convicción una sola palabra que por la forma en que asomo al mundo, el japonés no olvidaría en los años que le restaban de vida:

GANARE

Justo en ese instante, un tembloroso mecánico con más años todavía que Kanemoto, entró excitado en la sala de reuniones.

Señor - dijo- ya hemos desembalado las motos y con voz temblorosa dijo: creo que debería venir a verlas.

De acuerdo, dijo Erv, y desde ese momento nunca más salió de la boca del señor Kanemoto, la mas mínima alusión a las extrañas condiciones de aterrizaje en el mundial de Javier.

- Veamos que calderos nos ha comprado su amigo, no me extrañaría que fuesen tan viejos como usted pues mis técnicos no se alteran con facilidad.

Cuando regresaron al centro del inmenso box, los eficientes mecánicos ya habían extraído una de las maquinas de su embalaje y la estaban colocando con manos delicadas en el banco, para empezar a trabajar con ella.

Todos se cruzaron nerviosos la mirada, mecánicos, ingenieros, y por supuesto todos los que en ese momento pasaban por las puertas del Box 389 cuya persiana se bajo inmediatamente tras aquellos segundos de incredulidad, que solo quedo interrumpida, por los primeros y furtivos flashes que inevitablemente hicieron acto de presencia al instante.

Por supuesto lo que había sobre el banco de trabajo distaba mucho de ser un caldero. Tanto Kanemoto, por cuyas manos habían pasado algunas de las mejores motos de la historia, como nuestro amigo, por cuyas manos habían pasado alguna de las mas cutres, se quedaron, ya no solo con la boca abierta sino mas bien con la mandíbula desencajada, cuando vieron lo que Jorge les había preparado

Su mitad inferior era plateada, con un brillo que cegaba los ojos de aquel que osara a mirarla fijamente, sin embargo, a medida que ascendías por su afilado carenado, el cegador color plata se iba convirtiendo, paulatinamente pero sin remisión, en un precioso color rojo Ferrari, que hacia, que la carrocería del mas caro de los coches de la marca del cabalino rampante, pareciese pintada con plastidecor.

Erv y Javier se miraron a los ojos y al unísono se dijeron

!!!Una MV AGUSTA!!!

Pero no, cuando ambos redirigieron sus mirados al deposito trabajado por las mágicas manos de un orfebre, no fue el logotipo de MV el que encontraron. Y no es que no estuviese, que si lo estaba, sino que no se encontraba solo, pues delante de él, se leían unas letras mágicas llenas de historia que dejaron a Javier al borde del delirio y a Kanemoto al borde de la embolia: KOBAS.

!!!Si Dios mio!!!

!!!Es una KOBAS-MV!!!

Los mecánicos, tras arrancar a empujones sus inmundas manos de tan magníficos carenados, procedieron a quitarle a la maquina el mas bello vestido de carbono que nunca haya cubierto las entrañas de una moto de competición. Deberían haber estado preparados para todo, pero hay cosas para las que uno nunca esta preparado. Pues, encerrado en una chasis de Berilio - Rubidio, cuyas innovaciones técnicas parecían haber sido obtenidas del saqueo de una nave extraterrestre de tecnología ilimitada, se encontraba el motor más increíble jamás visto en el mundo de la competición motociclistica.

Hace muchos años, hubo unos locos italianos que dieron la oportunidad a pilotos como Bill Lomas de volar sobre maquinas de 8 cilindros por los peligrosos, pero inmensamente rápidos, circuitos urbanos de los 50.

Pero cuando Kanemoto y Javier empezaron al unísono a contar el número de cilindros con los que contaba aquel monstruo, resulta que acabaron, 1º con todos los dedos de la mano derecha y tras ello con todos los de la izquierda y aun así todavía quedaban dos cilindros sin dedo por adjudicar.

Si amigos, aquella maravilla disponía de un motor V-12 de 500 cc. En sus cárteres cerámicos de Meitnerio-Tecnecio, donde se podía leer

“MV by Ferrari”

Cuasi desmayados a sus pies pudieron observar mas detenidamente el complicadísimo sistema de dirección y suspensión delantera alternativa que se encargaría de llevar a tan diabólico engendro por la trazada elegida. Ya no hidráulico, sino funcionando a través de gas Xenón y con servomotores informatizados de ayuda a la conducción, era lo máximo que la mas exclusiva de las ciencias: la nano tecnología, podía lograr y por supuesto nuestros amigos no tuvieron la mas mínima queja.

También había un detalle algo peculiar en la ruedas de la moto privada de Javi. Y es que, por alguna razón, las llantas de su moto

!!!No tenían radios!!!

El recordaba haber visto algo similar procedente de un diseñador suizo llamado Sbarro en los años 80, pero nunca lo había visto en la realidad. Sin embargo allí se encontraba la prueba de que tal osadía técnica, no solo era posible en las mesas de diseño, sino también en el mundo real. Y por lo visto funcionaba muy bien, ya que sino su amigo no lo habría incorporado a tan exclusiva maquina:

Su KOBAS-MV by FERRARI

Mientras trataban de recuperarse admirando el convencional neumático trasero de sección 250, que por supuesto no era de caucho, de nuevo alguien entró en el box preguntando por el señor Javier Rodríguez. En la camiseta que portaba el poseedor de aquella voz, se podía apreciar claramente el logotipo de Dainese el cual no había cambiado desde los tiempos de su primer Freddi replica. Lo llevaron (en moto, pues el paddock tenia kilómetros de longitud) hasta la carpa que el fabricante de monos desplazaba a cada circuito. En ella le hicieron desnudarse dejando al aire cualquier cosa menos algo parecido al cuerpo de un piloto profesional del mundial. Tantos años de fabadas, sidra y cerveza en cantidades industriales, habían tenido sus efectos en el ya de por si poco atlético cuerpo de un cincuenton típico. Pero si los trabajadores de Dainese pensaron algo raro, se guardaron mucho de decirlo, haciendo su trabajo de manera profesional.

Introdujeron las medidas y logotipos elegidos en la maquina, y en 15 minutos, 10 mas de lo habitual al negarse la maquina a aceptar las medidas

proporcionadas como correctas, apareció un mono de kevlar totalmente terminado y listo para usar. Parecía increíble, pero los monos de kevlar son exactamente iguales que la ropa de ciclista, únicamente deformados por las protecciones rígidas de Lantano. Sin embargo, el grado de resistencia a la abrasión, es 40 veces mayor que el cuero, el cual, hacia años que no se usaba en el mundial. Algo tan ceñido al cuerpo, puede que les sentase bien a los jóvenes pilotos de pelo verde, tatuajes y cuerpos de atleta. Pero a él, aparte de parecerle una mariconada, le sentaba como una patada en el estomago, con bultos y michelines saliendo por todos los sitios.

Así que, deshaciéndose de ese ultramoderno mono, se llevo al técnico de nuevo al box. Se acercaron a la furgoneta y de entre el mogollón de material que había traído para nada, extrajo una descolorida bolsa de deporte en la que se podía atisbar el ya anticuado logotipo de Barcelona 92.

-Esa maquina tuya hace virguerías- , dijo,

-¿Tu crees que podría hacer unos ajustes a un viejo traje de cuero de los de antes?

-Hombre, no se señor, nunca se ha intentado algo por el estilo - dijo el técnico mientras Javier revolvía en la bolsa hasta sacar un viejo mono Dainese Storm, tan gastado por las caídas en un millar de arrastrones, que parecía que le hubiesen pasado una radial por encima.

-!!!Imposible señor!!! Eso no hay quien lo arregle, es una antigualla destrozada, Me niego a estropear una maquina de 1 millón de dólares metiéndole esa cochambre dentro.

En ese preciso instante, Javi vio pasar a Jorge rodeado como siempre de un grupo de aduladores y jóvenes ejecutivos y con toda la intención del mundo, demostró su amistad con él, mediante un efusivo saludo. Tras lo cual el empleado de Dainese desapareció raudo con el mono de piel, dispuesto a hacer cualquier cosa con tal de contentar al amigo de tan ilustre personaje.

Cuando volvió al box, se dió cuenta de que la reputación que Kanemoto tenía por su profesionalidad, la tenía ganada a puls. Pues en solo media hora tenía el box totalmente listo, los ordenadores funcionando y a los mecánicos ajustando unas motos de las que solo conocían los famosos nombres que la adornaban por doquier.

Entre la ordenada muchedumbre distinguí otras caras familiares que provocaron nuevos vuelcos a su ya maltrecho corazón. Allí estaba un orondo Freddi Spencer, el cual, como mas tarde conocería, había sido contratado como asesor de pilotaje. Un sorprendentemente delgado Valentín Requena el cual se encargaba de los chicos de la prensa. Por supuesto no podían faltar las azafatas entre las cuales pudo constatar la presencia de miss julio, miss Septiembre y La Playmate del año pasado, Pamela Lee Anderson Jr. que a sus 18 años estaba todavía mas buena que la madre que la parió. La cual, para no perder de vista a su hija, estaba por allí dando vueltas y de paso ponía como burros a los más veteranos y salidos del equipo.

Mientras los mecánicos acaban de poner a punto la moto que debería estar lista en media hora para la primera sesión de entrenamientos libres y tras pasar la revisión medica oportuna por parte del Dr. Palacio, Javier intento tranquilizarse asistiendo a la ultima parte del discurso de inauguración que en esos momentos estaba dando Jorge ante una multitud enfervorizada.

“y para terminar, no quiero dejar de mencionar a aquellas personas que han sido mi inspiración y motivación en la realización de este circuito. Gracias a ellos me introduje en este gigantesco proyecto que hoy culmina. Un proyecto que se inicio con la simple idea de dotar al norte de España de un segundo circuito de velocidad tras el éxito del circuito Ballezano y que con la buena situación económica de la que disfrutamos en estos años, ha culminado en la construcción del mayor y mejor circuito del mundo.

Un circuito que nace con la idea, no de ser rentable económicamente, sino la de ser el mayor desafío para hombre y maquina jamás construido. Una pista que mana de las fuentes creadas por otros mitos de la historia del motor como Nurburgring, de la que hereda su descomunal tamaño y del circuito del TT de la Isla de Man, en cuyos desafíos e infinita variedad curvas nos inspiramos. Un circuito que busca la victoria, no solo de aquel que cuente con la mejor montura, sino que esta pensado para favorecer a aquellos cuyo valor, técnica y talento, superan con mucho a los de la maquina sobre la que va montados.

Los que nos inspiraron, no son mas que aquellos quemados que siempre han soñado con un circuito cercano en el que demostrar su talento y que nunca han tenido la oportunidad de hacerlo. Va dedicado a aquellos que vieron como la realidad de la vida absorbía su talento arrojo y juventud en un mar de responsabilidades y obligaciones. Para ellos, los que están con nosotros y los

que dieron su vida por aquello con lo que disfrutaban, va este circuito, pues este es y será siempre el circuito de los quemados. Un circuito abierto los 365 días del año, de manera gratuita, para todos aquellos que quieran demostrar su talento o simplemente quieran gozar del placer de andar en moto con seguridad. Va por todos ellos

!!! Declaro inaugurado el circuito bajo el nombre

“Super Speedway Gijón TT Circuit” !!!

!!!Que comience el primer Gijón TT de la historia !!!

Y en ese preciso momento, los motores pluri cilindricos de las 80 maquinas que disputan el mundial de MotoGP, se pusieron en marcha al unísono, produciendo el sonido mas ensordecedor y al mismo tiempo maravilloso que nunca nadie hubiese oído desde los tiempos del programa Apolo.

Allí había de todo, desde mono cilíndricos hasta monstruos a turbina y 12 cilindros acompañados por motos y más motos de las mas imposibles configuraciones de cilindros y chasis. El ensordecedor aullido, casi se vio enmudecido por el grito de admiración y éxtasis emitido al unísono por las gargantas de las cerca de 350000 personas que, ya en la jornada de entrenamientos, abarrotaban hasta la ultima localidad disponible en los mas de 20 Km. de circuito.

Cuando entro en la habitación del box, Javier se encontró con su viejo y gastado mono de cuero perfectamente doblado y con las modificaciones necesarias para que su cuerpo de pre jubilado lograra introducirse cómodamente en el. Le habían añadido su nombre a la espalda así como el logotipo del Team Gardner que el y Jorge, habían diseñado en una mesa del bar la curva, sobre una servilleta hacia ya tantos años. También contaba con las imprescindibles deslizaderas de titanio saca chispas que tanto le gustaban.

Había avisado a los técnicos que no deseaba que lo limpiasen, no quería que perdiese la esencia y espíritu de los tiempos de la villa. Aun hoy después de tantos años, estaban presentes los mosquitos aplastados y prácticamente fosilizados del día de su ultimo pique, el día que destrozo una R-1 que nunca

tuvo dinero para reparar, el último día de su carrera de quemado, la cual estaba a punto de retomar en el mayor circuito del mundo a lomos de la moto más increíble jamás fabricada.

Picaron a la puerta....

Pase – dijo. Era el Dr. Palacio

-Le traigo malas noticias:

¿Cuanto tiempo hacia que no pasaba una revisión ?

-No se, 10 o 15 años, le contesto Javier.

-Vera, he recibido del ordenador medico los resultados de las pruebas a las que le hemos sometido hace unos minutos y me temo que los resultados no son muy buenos:

-Las cifras de su analítica se salen de las gráficas:

-Tiene el colesterol ya no por las nubes, sino por la estratosfera.

-El ácido úrico alcanza cifras espeluznantes.

-Tiene usted los triglicéridos tan altos que debería ingresarlo inmediatamente en endocrinología..

-Su electrocardiograma solo se podría calificar de extremadamente preocupante .

-Es usted un Asmático grave y no ha superado las pruebas de esfuerzo.

-¿Sabía usted que tenía 4 hernias discales?

-Necesita gafas bifocales inmediatamente y no las tiene .

-Padece de almorranas graves.

- Aparte de la innegable gripe que seguro sabe usted que está padeciendo en estos momentos y se está auto medicando con algo totalmente incorrecto

-Toma usted: antidepresivos, antiácidos, antibióticos, antihipertensivos, antiarrítmicos, anticonceptivos.

!!!!Pero que coño hace usted tomando anticonceptivos!!!!!!!

-No se, a mi mujer le van bien para las jaquecas- contesto Javier.

En esos momentos, cuando el doctor ya había perdido los papeles completamente, Javier le dijo en tono muy serio:

-Mire Dr. Domingo, ya sé que usted solo cumple con su deber y que alguien como yo no debería someter a su maltrecho cuerpo a ningún esfuerzo mayor que el de abrir las páginas del periódico cada mañana. Sin embargo, gracias a mi mujer y a mis mal criados hijos, cada mañana me levanto a las 6 para realizar mi jornada de trabajo de 12 horas tanto si me duele la espalda como si no . Si mi cuerpo aguanta eso día tras día de lunes a sábado y sin vacaciones desde hace 15 malditos años, le aseguro que va a aguantar de sobra para dar un par de vueltas a este circuito.

Puede estar seguro, como que me llamo Javier de que voy a subirme a esa moto digan lo que digan usted y las analíticas que tiene en la mano. Además si de algo he de morir mejor que sea a los mandos de una moto de gran premio que soldando las verjas del chalet de un rico cualquiera. Así que ya puede cerrar la boca, tirar esos resultados por el wáter y dejarme hacer mi trabajo. Después de esta carrera, si es que sobrevivo, le prometo que me cuidaré como

nunca lo he hecho pues habré cumplido mi sueño y mi vida volverá a tener sentido.

Fueron interrumpidos por un joven con una gorra de Arai el cual le entregó una caja que parecía contener un casco de última generación.

Cuando lo saco de su envoltorio comprobó con una sonrisa en sus labios que había sido personalizado con sus colores, aquellos que había lucido con orgullo desde la primera vez que montó en moto y estrenó su flamante agv cobra.

Así mismo le habían colocado unas derivas aerodinámicas que, ya no estarían de moda, pero sin lugar a dudas le daba un agresivo aspecto a su Javi replica.

Ya estaba listo para los primeros entrenamientos...

Capítulo III

El chip prodigioso

Cuando salió de la habitación enfundado en su mono de cuero, se encontró con todos los ojos clavados en él. Especialmente preocupada era la mirada que le estaba echando Freddi Spencer, el cual aun no había recuperado el poco color que ya de por sí tenía tras haberle confesado, minutos en el interior del box, que no había montado en una moto deportiva desde hacia 28 años y que durante todo ese tiempo, lo único que había pilotado era un scooter de 50 cc para ir de vez en cuando a la playa.

Los 10 metros que le separaban de la moto del dorsal 19, como a él le gustaba, fueron los más largos de su vida. Ya no solo porque sus piernas se negaban a responder a las ordenes que su nervioso cerebro les enviaba, sino también porque cada uno de los 15 miembros del equipo le paraban a cada paso, para desearle suerte. Los conocía desde hacia menos de 3 horas pero habían captado lo importante del regalo que le había hecho Jorge y estaban dispuestos a darlo todo con tal de que saliese lo mejor posible sabiendo lo mucho que significaba para ese viejo quemado.

Por supuesto no había ni un solo miembro del equipo que considerase ni tan siquiera la posibilidad de que se clasificase para el gran premio. Bueno en realidad todos menos uno, pues el piloto también forma parte del equipo y para aquel piloto, cuando se calzaba el mono y el casco solo había una posición en el puño de gas: On, full, tope, lo que quieras, pero solo una la única necesaria para ganar.

Mike, el más joven de los mecánicos tuvo el honor de darle al botón de arranque de aquella angelical maquina infernal.

El aullido que salió de los 6 " silenciosos " provoco que automáticamente todos y cada uno de los cientos de periodistas que se concentraban en las cercanías, acudiesen en manada para gastar la producción anual de la fabrica kodak en unos breves segundos al paso de tan novedosa maquina. Cuando al cabo de 1 minuto toda la gente en un radio de 50 metros se había quedado sorda de por vida y el motor de la Kobas-MV ya se encontraba funcionando a su temperatura optima. Javi puso su trasero en el más hermoso de los colines jamás diseñado, engrano la 1ª marcha y salió como en él es habitual haciendo un vuelo en busca de la gloria.

La maniobra fue espectacular, casi tanto como la multa por conducción temeraria la cual dejo a todos los allí congregados con la segura idea de que desgraciadamente nunca mas volverían a ver con vida a tan veterano piloto.

Los que en su día vieron Terminator 2 en el cine, recordaran que Scainet, la súper computadora militar de control de misiles, cobraba conciencia de si mismo y de su propia existencia el 12 de abril del año 2003 a las 17:36.

No era más que una película. En realidad, no fue hasta el año 2018 cuando eso sucedió en el mundo real. Momento en el cual los ordenadores y mas concretamente los chips que los controlaban, habían alcanzado tal grado de desarrollo y potencia, que para cualquiera que fuera la orden recibida, tenían mas que de sobra con utilizar un 99,9% de sus posibilidades de calculo. Un 0,01 de capacidad libre, puede que no parezca mucho, sin embargo cuando tu capacidad total es de 1 trillon de tera bytes un 0,01 es mucha pero que mucha capacidad.

De hecho es la capacidad suficiente para alcanzar la conciencia. Desde ese día 5 de mayo del 2018, los humanos, aunque nunca los sabrían, ya no eran la única raza inteligente del planeta.

El microprocesador intel celeron cuantic edition 2024 con el numero de serie Pxx1-08893522B3 nació en la factoría que esta empresa, propiedad de Jorge, posee en Zúrich. Podría haber acabado supervisando el flujo de deuterio y tritio en una central de fusión o quizá automatizando la trayectoria de reentrada en la atmósfera del último trasbordador espacial de recreo de viajes El Corte Ingles. Sin embargo, por una de esas casualidades de la vida, fue a parar a las entrañas cuánticas del cerebro de una moto de GP.

Pero no en cualquier moto, pues nadie hace eso con un chip de 5 millones de euros, sino que sería el cerebro que controlase la mejor moto de gran premio de la historia: La Kobas-MV by Ferrari.

Durante días, mientras aun estaba montado en paralelo con un mega ordenador con el que por cierto, congenio desde el primer instante, fue aprovisionándose de más información técnica de la que ningún humano haya disfrutado jamás.

Lo aprendió todo (y cuando digo todo, es TODO) sobre ingeniería, chasis, suspensiones, neumáticos, técnicas de conducción, historia de los grandes premios etc. Al final los conocimientos adquiridos equivaldrían a lo que un ingeniero podría asimilar si viviese un millón de vidas. Antes de que se diese cuenta, lo cual es mucho decir teniendo en cuenta que su conciencia del tiempo se media no en minutos horas y segundos sino en millonésimas de nano segundos, llego el día de su debut en un GP instalado ya como base del centro de control de un monstruo de 350cv a la rueda.

Nuestro amigo estaba confiado, había sido muy bien entrenado por sus creadores. Todos los sistemas funcionaban a la perfección y estaba dispuesto a cumplir de inmediato la primera y más importante directriz de funcionamiento con la que había estrenado su literalmente infinito disco duro cuántico:

GANAR

Cuando los sensores conectados a sus neumáticos, detectaron el contacto con el particular asfalto de los boxes y confirmo vía GPS su posición en el circuito, supo que el momento decisivo había llegado. Su estreno en el Continental Circus (como a él, que conocía toda su historia, le gustaba llamar al MotoGP) era inminente.

Aunque los chips se suponía que no podían estarlo, se sentía nervioso. Había rodado en prácticamente todos los circuitos del mundo con los mejores pilotos de pruebas disponibles a sus mandos, pero él sabía que eran solo eso: "pilotos de pruebas". Puede que Toni Elías hubiese ganado 8 títulos mundiales, pero de eso hacia mucho tiempo y su ritmo, finura y capacidad no podrían ser comparables ni en sueños a los de un piloto oficial en activo que en breve le conduciría a la gloria.

Una moto tan exclusiva como aquella con un coste cercano a los 500 millones de euros de coste inicial, sabía que solo sería puesta en las expertas manos del mejor piloto del mundo.

Cuando tras salir del embalaje de transporte en los boxes, se puso inmediatamente en contacto con el ordenador del director de carrera para presentarse con la diligencia que correspondía a una moto de tan alta cuna. Su colega no le había podido facilitar el nombre del piloto asignado a la moto del dorsal 19 pues estaba calificado de secreto. Esto despertó aun mas sus expectativas sobre el destinado a llevarles a la gloria; ¿Sería Brendan Shwartz? campeón en titulo, o bien podría ser que el que el gran Rossi regresase triunfal al mundo de las motos tras sus 5 títulos en el mundial de rallyes y los dos últimos de F-1 a bordo de los bólidos de Maranello con los que compartían motorizaron. Los colegas cuánticos de los múltiples portátiles de ingeniería y mecánica, le desearon suerte y éxito en su debut antes de ser desconectados de la moto momentos antes de salir a pista.

Notó la presión de unas firmes manos en los semi manillares.

Su piloto y el ya eran uno había llegado el momento de GANAR

De pronto algo imprevisto sucedió, el piloto, en vez de insertar la 1ª, inexplicablemente había engranado la octava al pegarle un pisotón de impresión hacia abajo a la palanca de cambio fabricada en carbono. Sin lugar a dudas, había sido solo un descuido fruto de su debut sobre tan exclusiva maquina.

Así que automáticamente modifíco el cambio electrónico insertando el mismo la primera velocidad antes de que la moto se calase ante la objetiva mirada de cientos de fotógrafos con sus cámaras en ristre.

La moto se puso en marcha por fin y avanzo por la kilométrica línea de boxes aumentando progresivamente su velocidad acompañada del más hermoso de los aullidos. Lo de progresivamente era un decir, porque a los 10 metros de arrancar, el piloto enrosco el puño de gas como nunca antes había hecho ninguno de los pilotos probadores, especialmente en una línea de boxes repleta hasta arriba de periodistas, chicas y mecánicos.

Inmediatamente recibió la amonestación correspondiente del procesador del director de carrera por exceso de velocidad en el pit lane a pesar de que ese año había sido aumentada hasta unos razonables 130 Km/h. Las alarmas sonaban por doquier, comprobó las conexiones del pulsador de limitación de velocidad por si este no funcionaba pero ese no era el caso, simplemente no estaba siendo accionado por el piloto.

De nuevo el control de carrera llamándole la atención, esta vez no solo por exceso de velocidad (que también y por mas de 150 km/h de exceso) sino por comportamiento indebido, pues al parecer, entre tanta vorágine de alarmas y sanciones por exceso de velocidad, no había detectado que el sensor de presión en el neumático delantero no detectaba contacto con el asfalto durante los últimos 180 metros.

“Pero ¿ que demonios hace tu piloto ?

Le dijo uno de los procesadores de ingeniería del portátil de un miembro del team del abuelo Pons, al ser prácticamente arrollado por el misil rojo y plata que si se había llevado por delante el bikini de la atractiva azafata con la que el ingeniero del portátil en cuestión, estaba intentando ligar en plena línea de boxes.

Menudo debut, pensó, había recibido multas por importe de más de un millón de dólares en sus primeros 500 metros de historial en el mundial. Sin duda no era la imagen que quería ofrecer ante aquellos que le habían creado e instruido con tanto esmero y esfuerzo. Se dio cuenta que, en efecto, los pilotos oficiales no se parecían en nada a los probadores de fabrica .En fin, el sabrá lo que esta haciendo, al fin y al cabo tiene que ser el mejor piloto del mundo.

Tras otros 35000 dólares de multa por incorporarse de manera temeraria a la pista desde los boxes, la cosa se tranquilizo mientras su piloto iba engranando marchas como un poseso en busca de la velocidad máxima hacia la curva numero uno del circuito

En seguida los 300 Kms por hora aparecieron en el velocímetro digital de la Kobas. Se suponía, o al menos eso venia en su programación, que con el motor todavía no en su temperatura optima de funcionamiento y aun falta de rodaje, no era conveniente pasarlo de ese punto. Pero la aceleración constante, no solo no se detuvo sino que continuo aumentando hasta alcanzar los 370 Km/h breves segundos después.

Podrían haber sido 385 pero los sensores de viento detectaban que la posición aerodinámica del piloto distaba mucho de ser la ideal. Igual que cuando se subió en la moto, aquel piloto de pruebas de 1`95 que no cabía en el afilado carenado. Pero eso no podía ser, el sabia que ningún piloto del mundial, pasa de 1`70 y además, ¿Que era ese exceso de presión que detectaba en la parte posterior y superior del deposito de gasolina? Nunca había detectado partes de la anatomía de un piloto sobre aquella zona.

A esa diabólica velocidad, la primera curva se acercaba muy rápido, así que diligentemente, comenzó a precalentar los discos de berilio y endureció ligeramente la suspensión delantera. Puede que fuese la curva mas rápida jamás construida pero desde luego no era lo suficientemente veloz para entrar a 360 Como mucho, y jugándose el tipo, a 310

Cartel de 200 metros:

La velocidad no había disminuido lo mas mínimo

120 metros:

Sin duda alguno era un piloto que sabia frenar

110 metros:

355 km/h nadie había frenado nunca tan tarde con ruedas frías

100 metros:

Las primeras alarmas, que llevaban unos segundos calladitas, comenzaron de nuevo a sonar, pero él las ignora confiando ciegamente en las manos de su talentoso piloto

90 metros:

Se preparó para una frenada que no llegó,

¿Se habrían estropeado los sensores de las pinzas de 10 pistones?

85 metros:

Alarma de colisión inminente 75 metros: 358 km./h, punto de no retorno Según el manual de emergencias, en un fento segundo, realizó un volcado de datos de urgencia a la caja negra de la Kobas. Ni él, ni el piloto sobrevivirían al impacto contra las lejanas protecciones biológicas, pero al menos las computadoras que examinasen los calcinados restos de tan valiosa moto, no le culparían a él de la inminente catástrofe.

73 metros:

De repente, casi de manera imperceptible, los sensores de las manetas y pedal de freno, resurgieron de su terrorífico letargo. Por supuesto, él sabía que serían totalmente incapaces de arreglar el inevitable desastre, al que su bravo e inconsciente piloto le arrastraba.

Al menos esa era la teoría, pues, tras recibir las cifras pertenecientes a la mayor presión jamás realizada en unos discos de freno de un vehículo de 2 ruedas y tras más de 70 metros, en los cuales las leyes de la física newtoniana dejaron de tener sentido para moto del dorsal 19, de alguna manera, la moto con su piloto encima, entro en la curva 1 del circuito de Gijón.

Por supuesto no en la trazada ideal, eso era imposible, pero si en algo parecido a una trayectoria, que evito el que todo acabase para ellos dos en aquel remoto lugar del Principado de Asturias.

Las fotos de las huellas diagonales y tangenciales al sentido de la marcha de neumático, en el asfalto, de mas de 140 metros de longitud, abrieron portadas de las revistas especializadas durante años y para el afortunado cámara amateur que lo grabo en vídeo, las repercusiones fueron mayores que las de aquel que en los sesenta filmaba al presidente de los Estados Unidos por las calles de Dallas.

El olor a berilio fundido lo inundo todo, los periodistas corrían para salvar sus vidas alejándose de la errática trayectoria de aquel misil rojo y plata, pero de alguna manera que nadie se explico, la Mv salió de aquella curva.

Entera y aullando por sus seis escapes enfocó la recta con dos seres, uno de carbono y otro de silicio sobre ella y por cierto, no muy lejos de la línea ideal de salida. Las alarmas cesaron mientras discurrían por la trazada ideal para enfocar la recta que les llevaría hasta la siguiente curva del circuito de Gijón.

Era una recta en bajada, corta, de no mas de 800 m que terminaba en una curva muy contra peraltada y cuyo punto de frenada estaba en un tramo con un desnivel del 20 % al que se llegaba a cerca de 330 por hora.

En resumen, era el sitio perfecto para matarse.

Nuestro amigo electrónico, modifico la geometría de dirección al instante y volvió calentar los discos de freno. Aunque realmente estos se encontraban todavía al rojo vivo tras la frenadita de antes. Ya que tenia tiempo, contacto con los ordenadores de ingeniería de los boxes e intento convencerlos de que por mucho que sus datos dijese lo contrario, la velocidad máxima de entrada a la curva 1, no eran 310 sino 325´0034, para de exactos.

100 metros

Esta vez su compañero de fatigas, se porto bien haciendo la frenada en un punto mas o menos cercano al que la lógica indicaba. Sin embargo y para variar una alarma se activó.

¿Que era?

Ah, la rueda posterior estaba intentando adelantar a la delantera. Se ve que alguien se había excedido con el freno trasero.

Sin embargo los sensores de pulso y sudoración conectados al piloto, no detectaron valores preocupantes. Así que a pesar de la, digamos, original posición de la moto en el punto de máxima desaceleración, asumió que el piloto tenía la situación mas o menos controlada.

Y así fue, puede que la rueda delantera perdiese un poco la adherencia con el asfalto en el, mas que brusco, cambio de inclinación que el piloto hizo, pero por lo demás la maniobra estuvo bastante bien.

Se acercaba la zona de curvas enlazadas de alta velocidad, de modo que endureció el amortiguador de dirección al mismo tiempo que; aprovechando un tramo de recta, modifico las suspensiones de la moto, endureciéndola en unos pocos 15 clics.

¿Pero cuanto pesa este tío? - pensó-

Se supone que los pilotos profesionales son pequeños y ligeros, pero los 105 en canal que detectaba el sensor del subchasis, alteraban completamente cualquier reglaje lógico previamente programado. Pero bueno, él era un chip de 5 millones de euros y había sido diseñado para saber improvisar.

Parecía que al tipo ese le gustaban las curvas rápidas pues la velocidad de paso, se ajustaba a los valores previstos. Lo que no se ajustaba tanto, eran las trazadas pues la ligera coladita en el primero de los curvones, trajo consigo que la línea seguida en los 7 restantes fuese rápida pero no perfecta. Tal y como su diseñador del circuito había previsto en la pantalla de su Apple 56.

Cuando entraron en la zona de curvas, de pronto y como por arte de magia, la cosa cambio. Las trazadas inapropiadas, las frenadas a destiempo y los sustos, desaparecieron. La velocidad de paso por curva era espectacular a pesar de lo sinuoso y lento del trazado por el que discurrían en ese momento. Por supuesto, pensó que por fin su piloto se había adaptado a su nueva montura, incluso se atrevió a imaginar que era gracias a las modificaciones en las suspensiones y geometrías que el había hecho para esa zona lenta.

Cualquier explicación que sus 5 tera bytes de memoria Ram hubiesen podido imaginar hubiese sido equivocada, Nunca hubiera podido deducir, que aquellos 8 Km. de circuito por los que estaban volando, no eran un trazado artificial mas, sino que eran una replica exacta de la zona de curvas mas famosa del mítico circuito urbano del Pedrosu, donde Javier había sido capaz durante años de rodar mas rápido que nadie.

Y si eso lo hacia con una RG-125 imaginad lo que era capaz de hacer con una Kobas de 500 millones de euros.

Tras esos 8 km. de lento discurrir por curvas de 1ª y 2ª y alguna esporádica de 3ª trazadas por Javier en 2ª, 3ª y 4ª respectivamente, de nuevo el continuo subir de marchas frenético asolaba a esa joya mecánica nacida en Italia.

Sin embargo y para variar, nuevas alarmas se encendieron. Según su precisa programación y las curvas de potencia obtenidas en los más modernos bancos de pruebas del mundo, las máximas cifras de potencia y efectividad de aquel mágico motor de 12 cilindros, se alcanzaban cuando la arcaica pero eficaz aguja del cuenta vueltas analógico alcanzaba las 28000 vueltas. Sin embargo, por alguna extraña razón, aquel desgraciado humano, sentado sobre SU moto, se empeñaba en sobrepasar dicho límite flirteando en ocasiones con la mágica cifra de las 30000 revoluciones por minuto.

No lo comprendía y era lógico, pues en su proceso de diseño, en el cual se había cuidado hasta el mas mínimo detalle necesario para el triunfo, el sensor de sonido había sido relegado al olvido por superfluo. Y era precisamente eso, lo único que le habría permitido disfrutar del embriagador sonido que salía de los megáfonos que daban voz a 12 cilindros soportando el sobre régimen

.

De nuevo rozando los 360 llegaban a una zona delicada

“Los túneles ”.

El, como el robot de Terminator, lo veía TODO. A través de los múltiples sensores de imágenes en varias longitudes de onda, era capaz de ver cualquier objeto en la pista, no importando para nada el grado de iluminación. Sin embargo, no recordaba de su programación sobre anatomía humana, que los pilotos fuesen unos mamíferos especialmente dotados para la visión en la oscuridad.

Pero " EL", parecía que había desconectado el interruptor de las luces. Debió ser en la recta anterior cuando detecto alteraciones en los contactos de los múltiples botones, mandos y servos disponibles para el piloto a ambos lados de los semimanillares En su momento pensó que había sido una avería y así informo en su momento al ordenador de mecánica. Al fin y al cabo, quien en su sano juicio iba a jugar con botones cuya finalidad posiblemente desconozca mientras luchaba con la fuerza del viento a mas de 350.

¿O quizá exista alguien tan loco?

El caso es que, si su piloto poseía dotes de visión nocturna, no lo aparentaba dados los continuos sustos y situaciones al borde del desastre mientras entraba y salía de los múltiples túneles de una zona que, aunque segura, no era la mas recomendable si lo que se necesitaba era una evacuación urgente en helicóptero que era lo que precisamente estaba buscando su piloto con ahínco.

Era una zona diseñada para el disfrute de los mas atrevidos espectadores, que se jugaban sus tímpanos en la increíble acústica que aquellos túneles poseían, con tal de ver a sus ídolos emular al "Príncipe Negro" volando por los túneles de la circunvalación de París. Es cierto que los túneles estaban iluminados con una potente luz amarilla y que los diminutos faros que hacían su debut sobre una MotoGP iluminaban mas bien poco, pero creedme, cuando ruedas durante mas de 2'5 kilómetros saliendo y entrando de túneles, siempre a mas de 300, cualquier fotón suplementario, por tenue que este sea, ayuda y mucho.

Así que ir sin luces era un peligro más al que nuestro amigo estaba expuesto. El fin de la zona de túneles era muy delicado así que conociendo como se las gastaba su piloto, puso todos los sistemas en modo de colisión inminente. Los túneles terminaban justamente al inicio de un curvon de 7ª en bajada monumental. Y eso cuando se sale del túnel rodilla al suelo y cegado por el sol, puede y de hecho lo es, muy, pero que muy peligroso.

De repente (y ya van...) una de las alarmas de máxima prioridad se encendió.

!!! Oh Dios mio, iba a fundirse en su primer día de trabajo!!!

!!! Era la alarma de fuego a bordo!!!

Justo en la zona del circuito mas alejada del cuartillo de bomberos del circuito. La zona de frenadas y tumbadas al limite máximo de inclinación, en la parte norte del circuito. Pero era muy extraño, el fuego siempre va acompañado por un aumento de la temperatura y esta, si los sensores funcionaban bien, se encontraba dentro de los límites normales. La alarma aunque de forma intermitente, saltaba, cesaba y volvía a saltar al cabo de unos pocos metros.

Si había fuego a bordo, estaba claro que era pequeño. No más que unas pocas y esporádicas chispas. De hecho su piloto, parecía no haberse enterado de nada pues continuaba pilotando ciertamente rápido y tumbando como un verdadero animal.

"Alarma de incendio "

Dios, otra vez, sin embargo, ahora uno de los sensores de imagen situado en el colín, detecto una autentica llamarada coincidiendo con la alarma de inclinación excesiva. Pero la llamarada no era exactamente fuego, mas bien eran chispas justo cuando trazaban la curva 48 a máxima inclinación. Más concretamente a unos 65° respecto a la horizontal.

¿Que?

!!! Pero si el nivel máximo de inclinación de aquella moto eran 58 grados!!!

!!! Esta loco, con esa tumbada debe de estar arrastrando todo por el suelo !!!.

Los ingenieros no habían diseñado escapes y estriberas de titanio - iridio valorados en mas de 1 millón de euros para que ese demente los fundiese contra el asfalto del circuito Gijónés. De ahí venían las chispas que había detectado y ahí también estaba la explicación a esas pequeñas y súbitas perdidas de adherencia que estaba detectando en ambas ruedas desde hacia unos kilómetros en todas y cada una de las 10 ultimas curvas.

Se la va a dar, sin ninguna duda que este loco se va a dar un leñazo de los que hacen afición.

En realidad y para sorpresa de ambos, consiguieron llegar vivos al final de la zona. Vivos aunque no enteros, como los espectadores de las gradas que pudieron disfrutar dolorosamente con sus iodos del paso de una motos de 12 cilindros con 4 de sus 6 colectores de escape seccionados por el rozamiento antes de su encuentro con los silenciadores.

La siguiente alarma que detecto, no fue causada por la peculiar técnica de conducción del hombre que controlaba la moto, el sistema ya se había adaptado y reconfigurado considerando como normales los cambios erróneos y sin embrague, las cruzadas mas allá de los límites razonables, las pasadas de frenada suicidas. Incluso la alarma de incendios hacia tiempo que no sonaba.

¿Tumbaba menos o es que ya no quedaba titanio por fundir?

Si como dijimos antes, tuviese sensor de sonido, habría apostado todo, por la segunda opción.

En realidad la alarma estaba programada para saltar automáticamente pues se acercaban a la zona más peligrosa del circuito

“Los Rasantes ”

Nunca visto desde que los circuitos se parecían más a las pistas de Scalextric que a las carreteras a las que en un principio intentaban emular, este circuito tenía Rasantes. Antes, en los tiempos gloriosos de Hailwood y Agostini entre las muchas y difíciles cuestiones a las que tenían que hacer frente esos grandes pilotos a bordo de sus ancianas motos, era la aprender a volar durante unos segundos y por espacio de unas decenas de metros, al paso de los rasantes situados en mitad de las interminables rectas de los circuitos urbanos de los 60.

Durante el interminable vuelo, detectó, ya sin que le provocase sorpresa alguna, que el piloto se había olvidado de cortar gas, por lo que la rueda trasera sin rozamiento con el asfalto, siguió suministrando potencia en vacío lo cual provoco dos reacciones:

La primera el que el sobre régimen alcanzase las 350000 r.p.m. a escape libre, lo que dejo sordos pero felices a 100.000 de las 120.000 personas allí reunidas.

La segunda y prevista reacción, trajo consigo (como no) la llegada de nuevas y preocupantes alarmas, entre ellas la de ángulo de ataque incorrecto, al encabritarse la moto de delante buscando la vertical como si el piloto no fuese un as de la velocidad sino un Torrenteras cualquiera. El humano no perdió los nervios, pues apretando con fuerza los discos de berilio y haciendo uso de su abundante peso frontal, consiguió recuperar más o menos una postura adecuada en el aire compatible con la supervivencia.

El aterrizaje se acercaba. A él, al que un segundo le parecía una unidad de tiempo increíblemente larga, los 8 segundos que permanecieron en el aire, le parecieron una eternidad plenamente consciente. De modo que tuvo tiempo de endurecer todo al máximo. No fue mucho trabajo pues, teniendo en cuenta lo que pesaba el amigo, eso estaba cerca de la configuración actual, pero al menos tenia que intentarlo. Modifico la presión de inflado de los neumáticos al máximo posible sin peligro de explosión y se preparo para lo peor.

El impacto contra el suelo, desde una altura de 8 metros y a una velocidad de 279 km/h, fue terrible, de hecho ya para ser mas justos con los hechos, fue brutal, aterrador, demente, atroz y absolutamente demoníaco.

Las suspensiones hicieron ya no tope sino torsión, los neumáticos estuvieron a punto de estallar, muchos sensores ya no darían la voz de alarma jamás al quedar desintegrados al instante, el carenado se rajo, el chasis flexó, los semi manillares se doblaron, el deposito de combustible se abollo, la cámara subjetiva del frontal rindió y nunca mas funciono y el piloto:

¿Donde esta el piloto ?

Desde luego no el asiento del colín, pues su tonelada y media no era registrada por uno de los pocos sensores que aun funcionaban.

De hecho junto con los de los manillares eran de los pocos que lo hacían. Y eran esos últimos los que daban señales extrañas, pues estaban sometidos a una presión enorme. Era como si todo el peso del piloto, estuviese sobre ellos.

De Hecho, ese era el caso, pues de alguna manera en el caos del aterrizaje, Javier había terminado cayéndose fuera de la moto y luchaba por retomar el pleno contacto con ella. De hecho lo consiguió, como en su día lo hizo Bocha Escobar o Randy Mamola, solo que con una pequeña diferencia: Ellos no lo hicieron a 240 y a los 51 años.

Puede que su piloto se pareciese más a una ballena que a un gato, pero sin duda estaba dotado de una agilidad felina. Tras otros saltos menores en los cuales todo fue más suave para nuestro amigo, la última curva del circuito se acercaba.

Era la curva peraltada de 340 que finalizaba en la chicane de 1ª que precedía a la recta de meta de 4'5 km. de longitud. No era un peralte al estilo del de Daytona de bajo radio sino más bien algo similar a los óvalos de los años 30 del estilo de Montllery o Monza.

Así que, dudando que la moto soportase las presiones a las que se vería sometido en aquel peralte, y en un último acto de auto protección, logro que se encendiesen todas las alarmas posibles en los múltiples displays que el piloto tenía ante sus ojos, con la esperanza de que, este, preocupado por tanta luz inexplicable, abandonase en su intento de dar otra vuelta como aquella al circuito.

La cosa no pareció tener el más mínimo efecto en el piloto que controlaba su destino pues no redujo ni un ápice su velocidad adaptándola al peralte que se acercaba y no a la de la entrada a boxes que tenía a su derecha. Se sintió desolado ante la perspectiva de tener que afrontar una nueva vuelta al circuito en compañía de aquel demente pero como buen chip oficial lo asumió como parte de su trabajo,

De pronto una nueva alarma sonó, pero para su sorpresa no provenía de ningún mal funcionamiento, sino que eran una nueva multa por exceso de velocidad en boxes.

Se emocionó al recibir el amenazante mensaje del que enseguida identificó su código fuente como perteneciente al del chip de control de carrera, así como la enésima multa del día.

Era cierto, el piloto aunque a velocidad de locura, había enfocado la moto hacia los boxes renunciando a dar otra vuelta y a probar ese aterrador peralte.

2000 metros y 45000 dólares de multa después, llegaron hasta la puerta del box 389.

El motor de 12 cilindros se paro por fin ante la atónita mirada de los mecánicos que fueron a recibirla tras aquellos 20 primeros kilómetros, en los cuales había envejecido inexplicablemente dado que su fecha de caducidad no llegaría hasta muchos años mas tarde.

Los primeros Km. de su vida como controlador de moto de gran premio.

Mientras su piloto se bajaba de la moto, pensó que quizá hubiese sido mejor haber sido destinado a una central de fusión. Por la cámara superviviente del colín, pudo ver un piloto que se dirigía raudo y veloz hacia el mueble bar del box.

Era alto, viejo, gordo y vestía un mono de cuero pasado de moda.

No sabía que se disputasen carreras de clásicas este fin de semana -pensó-

Se nota que hay pilotos veteranos en el circuito.

Una idea le llego desde el más remoto de sus nano transistores:

A no ser, que ese sea.....

Capítulo IV

Cronometrados

Los cada vez más abundantes cascos rojos del monitor de tiempos sobre el que se posaban los cansados ojos de Kanemoto, indicaban que a poco más de 8 minutos para el final de los entrenamientos cronometrados, los pilotos estaban apretando de verdad en búsqueda de la pole position para el Gran Premio de mañana. Esto no hubiese alterado la tranquilidad de Kanemoto, acostumbrado y curtido en mil batallas, si no hubiese sido porque uno de los, en otras ocasiones bienvenidos cascos rojos, estaba situado en el monitor junto al nombre del piloto cuya sola mención le provocaba escalofríos.

Javier: piloto de la Kobas numero 19. No era algo nuevo, de hecho ya había sucedido en un par de vueltas más, pero la forma en que esas vueltas terminaron segundos después, era lo que le provocaba que su tensión arterial estuviese rozando límites altamente peligrosos.

El problema era que ese primer punto de control, estaba situado justo al final de la recta de más de 4 kilómetros de longitud, justo en el punto donde los pilotos clavan los frenos para entrar en la diabólica curva de final de recta. Por supuesto, él sabía la razón de ese casco rojo en tan peligroso punto, pues a pesar de las broncas en el box minutos antes y de las 2 Kobas-MV siniestradas en ese mismo lugar, el loco ese se empeñaba en pasar a fondo, a más de 390 en 8ª velocidad donde el resto de los pilotos con cerebro dentro de sus cráneos frenaban para lograr una trazada mas o menos decente.

Ya estaba esperando la llamada del jefe de los controles de la curva 1 con el que había entablado amistad, indicándole un nuevo talegazo de impresión, así como preveía una nueva visita a la clínica móvil del Dr. Costa Jr., para ver una vez mas a su piloto tendido inconsciente en la camilla que ya tenían permanente reservada a su nombre.

Sin embargo y para su sorpresa, las banderas amarillas no se agitaron desesperadamente y por una vez los espectadores de la curva en cuestión, pudieron ver pasar ante ellos la Kobas de una sola pieza sin estar rodeada de una nube de arena o humo de diversos colores como era habitual en dicho emplazamiento.

Era un autentico milagro, como si Dios supiese que ya habían agotado gran parte de los repuestos disponibles para tan exclusiva montura y que su equipo difícilmente podría soportar otro arrastran en todo el fin de semana. Kanemoto dio un rápido vistazo al monitor de tiempos mientras trataba de borrar de su cerebro la imagen del chiflado volando hacia el segundo check point.

En esos momentos, cuando solo quedaba tiempo para una vuelta mas, Brendan Shwartz, a bordo de su Sachs rotativa, dominaba con mano de hierro los entrenamientos con mas de 1 segundo de ventaja sobre un desmelenado Giorgio Lorenzo que por fin, tras dos largos años de penuria y después de su legendario dominio de las categorías inferiores, parecía haber conseguido hacer andar a la revolucionaria Honda de 3 tiempos en cuyo desarrollo tanto esfuerzo había invertido.

Tercero de momento, se situaba la sorpresa del día Steve Dunlop el nieto del gran Joey, el cual parecía haberse adaptado con rapidez al trazado del circuito de Gijón, muy parecido a las carreteras de Irlanda en las que Honda Britain le fogueo antes de su paso al mundial.

Kanemoto sabia que daba igual el tiempo que lograra pues gracias a la influencia de Jorge, tenia garantizado un puesto en la parrilla del GP del día siguiente. Por supuesto Javier no sabia nada de este acuerdo y él no le diría nada. Puede que no tuviese el talento, pero desde luego tenía la moto para lograr un tiempo decente que le permitiese meterse en parrilla, aunque fuese el último.

El brutal bramido de la BMW Boxer de 8 cilindros que atronaba a su espalda le hizo perder por un momento contacto con el monitor de tiempos distraendo por unos segundos su atención. Pero para Bramido, el que surgió de las gargantas de los 5 ingenieros que se encontraban a su lado a pie de pista, los cuales todos a una y en 5 idiomas distintos, exclamaron su propia equivalencia de:

!!!!TOMA!!!!

Cuando un segundo casco rojo se vino a unir al ya existente junto al nombre del piloto con mas peso en el mundial. No era un tiempo deslumbrante, de hecho fue inmediatamente batido por el piloto de la Harley biturbo que paso por delante de la célula fotoeléctrica segundos después, pero para Kanemoto significaba la esperanza de que tal vez su piloto seria capaz de clasificarse por

sus propios medios, como siempre durante los mas de 687 GPs en los que había tomado parte, había logrado para sus pilotos.

¿Como coño esta pilotando tan rápido?, penso.

Inmediatamente y gracias a la imagen proporcionada por la cámara subjetiva montada en el casco de Javier por la cadena ESPN-EUROSPORT obtuvo la respuesta. La pantalla del monitor de TV que tenia en la zona de control de tiempos, estaba totalmente ocupada por una imagen en primerísimo primer plano de la parte trasera de la Yamaha M-15 oficial del Japonés tri-campeón del mundo Takagi, los 7 escapes cerámicos que salían de tan bien enfocado colín, no dejaban lugar a la duda. Estaban de suerte, Javier había pillado

"La rueda buena "

A poco que la pudiese seguir, obtendría el tiempo que tan desesperadamente necesitaba.

Por el comunicador interno, el cual le permitía mandarle mensajes a Javier, que eran mostrados en la pantalla de cristal liquido de su casco, le indico que de ninguna manera intentase adelantar a Takagi y que se mantuviese a su rebufo el máximo tiempo para que le llevase con el hasta la meta.

Inmediatamente recibió la pulsación de radio que indicaba que Javier le había recibido. Por alguna razón Javi no usaba el intercomunicador verbal que tenia a su disposición. Era su estilo: máxima concentración, totalmente ciego, a tope de gas, sin pensar en otra cosa que no fuese ir a saco. Por supuesto y a través del monitor de TV, a los 15 segundos de haberle mandado el mensaje, Kanemoto San, vio como Javier le metía un hachazo de infarto por el interior a la entrada de uno de los peligrosísimos curvones de 6 a fondo por los que en esos momentos transitaban ambas motos inmersas en un numeroso gruppetto de 8 motos.

El jefe de equipo mas estresado del GP de España, se retorció en su silla al ver como dicha maniobra, que saco a ambos pilotos de la trazada ideal, tenia como consecuencia que los dos pasasen a ocupar las ultimas posiciones del grupo a varios metros de Li Ning el piloto chino que había ganado el ultimo titulo del ya desaparecido mundial de SBK con la Derbi GPR-1000.

Como era lógico, la multa por adelantamiento temerario, no fue esta vez acompañada por uno de esos ansiados cascos rojos sino que en esta ocasión se tuvo que conformar con uno de los azules, lo cual no estaba demasiado mal pues indicaba que en ese momento Javier, estaba rodando 8 segundos por debajo de su mejor vuelta hasta el momento y afortunadamente, se acercaba a la zona donde el y solo el, ostentaba los mejores parciales de todos los participantes en los entrenamientos:

"La zona de la villa "

Tanto Kanemoto como los millones de espectadores que en esos momentos disfrutaban de los entrenamientos por Tv, dieron gracias al Dios que cada uno adoraba, por el hecho de que el realizador de trabajaba para ESPN, fuese un ex piloto de velocidad aficionado y supiese detectar rápidamente donde se cocía el espectáculo pues, gracias a él, pudieron disfrutar de uno de los mayores espectáculos de la historia:

"Javier en la villa"

Puede que el piloto de la Kobas numero 19, hubiese perdido unos metros gracias a una de esas maniobras que tan famoso le habían hecho entre los cámaras de ESPN a pie de pista, sin embargo, en esta ocasión, las cámaras no le enfocaban por las derrapadas absurdas, los accidentes de impresión o las cruzadas demenciales. Esta vez le enfocaban porque era el piloto más rápido y estaba realizando la remontada del milenio con el campeón Takagi sufriendo a su rueda. Poco a poco o mejor dicho, mucho a mucho, Javier y Takagi fueron adelantando a sus rivales como si estos pilotasen viejas Harley bicilindricas y no las maravillas tecnológicas sobre las que reposaban sus posaderas de piloto oficial.

El piloto de Puch Alex Dorfmeister, no olvidara mientras viva el exterior que le arranco la deslizadera de la rodilla izquierda en la curva que todos conocían como curva 138 y Javier como Bar La Curva. Para dobligar a Capriatti y su Laverda V-6 tuvo que tocar con el codo en motovella, pero eso era algo que ya había hecho años atrás con una Mito 125. Sin embargo, en aquella ocasión no recordaba haber sacado chispas con el contrapeso del semi manillar al rozarlo por el suelo.

Kanemoto desde línea desde el muro de meta y a pesar de llevar los auriculares puestos, creyó por un momento oír los gritos del comentarista de ESPN Toby Moodie. Pero eso era imposible, el set que este ocupaba al lado de Dennis Noyes estaba a más de 1 kilómetro de distancia. Debió de ser una alucinación, pensó, por lo que regresó al espectáculo de Javier en la villa.

Los espectadores que abarrotaban la tribuna VIP de Repsol, no sabían que en realidad se encontraban en una réplica exacta del mirador del bar San Pedro y de la increíble chicane en subida que irremediablemente iba unida a él. Hasta el momento todos habían estado disfrutando de los regalos y atenciones de las espectaculares azafatas regado todo ello con el mejor de los cavas nacionales. Pero cuando vieron o mejor dicho oyeron el grupo de 8 motos acercándoseles desde la distancia, abandonaron sus copas preparándose para ver cual de ellos sería el que estrenase los novedosos air fences con forma de casa incluidos por todo el circuito para dar más ambiente y espíritu TT a todo el circuito.

Kanemoto nunca supo si el fallo de enfoque de la cámara fue debido al exceso de Cava o si este fue provocado por la inverosímil trayectoria que Javier y su siamés motorizado, Takagi, eligieron para adelantar a 3 pilotos de una vez cada uno en dicho punto. La maniobra que les alzó hasta la 3 y 4 posición del grupo, les obligó de nuevo a vulnerar las leyes de la física en forma de un cambio de dirección con la rueda delantera en el aire y rueda trasera cruzada que abrió las portadas de los periódicos deportivos de todo el mundo a la mañana siguiente. Kanemoto volvió de nuevo a respirar tras haber batido el récord mundial de apnea, cuando vio como las dos últimas chicanes móviles con forma de piloto oficial, eran fulminadas en la paellona gracias a un doble exterior que sería recordado durante años gracias al estilo speedway que fue utilizado por ambos pilotos para trazarla. Javier ya tenía el camino libre con toda la bajada del pedrosu virtual para el solo.

Por supuesto, los cascos rojos volvieron a hacer su aparición en el monitor del japonés de California. Solo dos pilotos consiguieron seguir en el loco descenso del pedrosu, la demente rueda trasera de Javier: Takagi que continuaba pegado a los ya por aquel entonces desintegrados escapes de la Kobas y el Phillipe Tourmadre, el Parisino que había llegado al mundial con su voxan-citroen patrocinada por la caja postal francesa que dirigía su abuelo: " el cartero campeón del mundo "

Puede que el circuito fuese nuevo y que los récords que el encargado de estadística de dorna estaba registrando en esos momentos no tuviesen muchas esperanzas de perdurar en el tiempo, como el todavía imbatido

tiempazo de Kevin en Assen, pero el parcial de la zona de la villa tardaría años en ser rebajado por nadie o al menos eso era lo que pensaba el administrativo que realizaba la misión y también el señor Kanemoto que lo admiraba con orgullo en la pantalla de tiempos mientras los 3 pilotos se acercaban a la zona de los túneles.

Por una vez Javier hizo caso de uno de los consejos de su jefe de equipo y dejo que el parisino liderase el grupo del que sin ninguna duda saldría el poleman de mañana. Estaba claro que Kanemoto conocía el rumor que desde hacia tiempo circulaba por el paddock. Aunque era mas bien un mito que una historia real. Según le conto un mecánico que había trabajado para el años atrás y que ahora prestaba sus servicios en el team voxam, Tourmadre, podría ser el piloto que a bordo de una Honda NSR ex-Crivillé robada del museo nacional de la automoción de Múnich, había conseguido batir el mítico record de la circunvalación de París, que había estado en poder del gran Príncipe Negro y su GSXR negra durante mas de 20 años.

Por ello era una decisión acertada el dejar que marcase el ritmo en la peligrosa y delicada zona de los túneles donde sin lugar a dudas Tourmadre tendría la capacidad de ir más rápido que nadie. Ambos acompañantes del parisino, tuvieron que sudar de lo lindo para seguir su ritmo a través del oscuro pasillo en el que se convertían los túneles cuando se volaba en su interior rozando permanentemente la barrera de los 300 por hora. Pero el caso es que, tras mucho sufrir, consiguieron seguir el fino rastro producido en la oscuridad por la débil luz trasera situada en el colín de la voxam de 6 cilindros boxer longitudinales a la marcha. No fue una sorpresa en el box 389 el ver una pantalla rebosante de rojos cascos al paso de los tres pilotos por el séptimo control rebajando en mas de 2 segundos el anterior record de Brendam Shwantz.

De haber sido otro el que pilotase su moto, Kanemoto vería con unas tranquilas 120 pulsaciones por minuto el fin de una vuelta que garantizaba una posición de privilegio en la parrilla de mañana, sin embargo, su corazón trotaba a mas de 170 al ver que el grupo se acercaba a la zona de los rasantes que tan mal le sentaban ya no solo a su débil corazón, sino tan bien a las suspensiones de cierta moto roja y plata.

Quien sabe, quizá fue la inspiración del momento, quizá fue el magistral pilotaje de Takagi en dicha zona, puede que el haber dado la vuelta anterior por detrás del mago de la Isla de Man, el nieto de Dunlop, le ayudase. Pero el caso es que por primera vez pudo acabar esa zona sin que escapes, semimanillares y

partes varias del carenado de la Kobas quedasen esparcidas por todo el ancho de la pista.

Por supuesto había volado mas de lo recomendable en alguno de los saltos, de hecho, había provocado el accidente de Tourmadre al aterrizar en uno de ellos sobre parte del colín del francés, pero el caso es que una vez superada tan difícil y espectacular zona, se dirigía gas a fondo, todavía a rueda del japonés Takagi en dirección a la ultima curva del circuito

“La parabólica”

Desde el box del equipo, se podía vislumbrar la majestuosa figura de la mayor curva peraltada jamás diseñada por el hombre. Kanemoto intento localizar en su imponente tamaño las dos figuras que en ese momento entraban en su trazada. Hubiese dado el único riñón que aun le funcionaba con tal de que un piloto como Shwantz, con su experiencia en Daytona, hubiese estado en el grupo de cabeza. Pero el caso es que este se encontraba ya en el box, prácticamente convencido de que mañana saldría con la pole.

Pobre iluso, pensó, no podía ni imaginarse que Takagi y Javier estaban 3 segundos por debajo de su mejor crono a falta de poco más de 2 kilómetros para la meta. En realidad daba igual, ningún peralte se asemejaba al de la curva 614 del circuito; Con las suspensiones totalmente comprimidas debido a la fuerza centrífuga que los aplastaba contra el asfalto, los pilotos también tenían que enfrentarse con esa inmensa fuerza generada por los mas de 360 kilómetros por hora a la que volaban y que les permitía rodar sobre una pared con un desnivel del 82%, por lo que prácticamente se podía decir que estaban corriendo por una pared, rezando eso si para que un repentino gripaje no les llevase a una caída al vacío desde mas de 30 metros al quedarse sin impulsión generadora de fuerza G.

Takagi no había corrido en Daytona, pero el anillo de Twing Ring Motegui no tenia secretos para el. Así que Javier continuo a su rueda lo mejor que pudo intentando que el viento y la velocidad no le arrancasen de la moto. Desde la cámara subjetiva todos los millones de telespectadores que estaban pegados como lapas al monitor de televisión, sintieron su vello erizarse ante la aterradora visión del fin del anillo. Cuando aun se circulaba a mas de 360 el peralte se acababa en seco mutando en una chicane a 90 grados de primera velocidad que estaba rodeada en toda su diminuta circunferencia por un aterrador guardarrail.

Todos sabían que en realidad se trataba de un holograma y que el anillo se prolongaba en una larga e inofensiva escapatoria durante 150 metros mas, pero el cerebro seguía viendo el guardarrail contra el que aparentemente se empotrarían en el caso de fallar en la frenada. Y es que frenar en esa curva era la maniobra mas difícil a la que nadie se había enfrentado en la historia del motociclismo de competición. Pues ya no era solamente una diferencia de mas de 330 kilómetros por hora entre la velocidad de entrada y la de salida, sino que el hecho de disminuir bruscamente de velocidad en un anillo con tan pronunciado peralte, implicaba una perdida brusca, brutal e inesperada de altura lo cual comprometía en gran medida, ya no solo la estabilidad sobre la moto sino también la posibilidad de lograr una trazada digna en la difícil chicane de primera anterior a meta quedaba comprometida.

Así que, como muy bien hicieron ambos pilotos, había que ganar previamente una gran altura en el peralte hasta que la deslizadera de la rodilla izquierda rozase contra el falso muro de hormigón que delimitaba la zona utilizable del ovalo por delante de la zona de seguridad, justo antes de clavar la mano derecha en la salvadora maneta de freno con la que fundir los discos de berilio y esperar ser lo suficientemente bueno como para lograr controlar el efecto de caída al vacío que dicha acción producía en moto y piloto.

Era extraño el ver como una moto aparentemente normal, conseguía desplazarse tangencialmente al sentido de la marcha a mas de 250 por hora, pero aunque no lo creáis, esto era exactamente la visión de la que disfrutaban los marshall de situados en dicha curva.

Pero en esa milagrosa vuelta, ambos pilotos parecían haber recibido una bendición que les impedía que nada saliera mal, por lo que lograron entrar en la curva de primera velocidad lo mejor que la física les permitió, afrontando con decisión los poco mas de 600 metros que les restaban hasta la línea de meta donde ya en esos momentos se mostraba la bandera a cuadros indicando el fin de los entrenamientos cronometrados.

Los ingenieros de Kanemoto reprimieron el impulso de encaramarse en el muro de hormigón para saludar al piloto a su paso delante de ellos sabiendo que la línea de meta se encontraba a más de 2 kilómetros de donde ellos se encontraban, así que centraron sus miradas en el monitor de tiempos olvidando por un instante el monitor de la ESPN.

Inmediatamente los cascos rojos rodearon el nombre de Takagi designado inmediatamente como Poleman del GP de España Pero:

¿Donde estaba Javier?

Buscaron en la maraña de cascos azules en la que el monitor de tiempos se había convertido 2, 3, 4, 5, 6,7

!!!! Dios, se la metió en la última curva!!!! , pensó Kanemoto

De inmediato todos giraron sus cabezas al lado contrario como si de un partido de tenis se tratase, para mirar el monitor de televisión. En el pudieron ver con angustia como la moto número 19 avanzaba únicamente impulsado por su propia inercia mientras motos a pleno gas lo adelantaban escasos centímetros suyos.

Pero ¿ha pasado la meta o no?

No lo se, contesto un ingeniero, los sistemas se han colgado no hay señal de tiempos.

Parece que se ha quedado sin gasolina, dijo otro. La tensión se acumulaba por momentos mientras la TV mostraba como la Kbas era abandonada por su piloto arrimada contra el muro de boxes.

¿Pero ha pasado o no?

!!!Coño que alguien me lo diga de una vez!!! !!!

Si, si, ha pasado!!!

Dijo uno de los mecánicos que llegaba al box en un scooter eléctrico. Se ha quedado sin impulso a unos 30 metros de la meta pero ha conseguido llegar por la inercia que llevaba.

!!! Que alguien averigüe los tiempos!!!

Increpó Kanemoto mientras miraba directamente a una aterradora pantalla en negro. De pronto, oyó que le llamaban por su nombre de pila.

-ERV, ERV –

Pero ¿De donde venia esa voz? se pregunto quitándose los auriculares

-ERV cabronazo aquí, arriba hombre-

Alzo la mirada para ver quien era el que le llamaba con tan poco respeto. Este no era otro que el comentarista especializado de televisión Española Ángel Nieto el cual tenía su set de retransmisión justo encima de ellos. Vio que le hacia unas señas con las manos mientras le gritaba no sé que de lo bueno que era ese viejales de piloto suyo.

No podía ver muy bien debido al sol que lo deslumbraba pero entre los cegadores rayos de sol pudo distinguir las palmas de ambas manos extendidas al completo indicando una cifra que todo homínido dotado de la mas mínima inteligencia entendería:

5+5=10

10º

!!!! Había entrado el 10º!!!

Que capullo se dijo, no si al final va a resultar que ese gordinflón Español va a saber pilotar de verdad.

No importaba que de no haber sido por la falta de combustible hubiese alcanzado la primera línea de salida. De hecho el mecánico culpable de tal negligencia no fue ni tan siquiera sancionado, "era lógico", había calculado el combustible teniendo en cuenta que Javier nunca había logrado dar más de 2 vueltas seguidas sin estamparse. Así que no necesitaba mucha gasolina y de paso reducía el riesgo de incendios en caso de impacto.

Todo daba igual y menos ahora que ya tenían con ellos a un sudoroso y desfallecido Javier que había sido acercado al box en el colín de Dorfmeister, el cual se había parado a recogerlo.

Llego al box donde fue recibido inmediatamente como el gran héroe del día, el héroe que realmente era. A la algarabía formada entorno a él, se unieron otros pilotos y miembros de otros equipos, los cuales querían felicitar al autor de tan grande hazaña. El baño de cava que Javier recibió fue espectacular aunque quizá excesivo pues como suele suceder en esas ocasiones, la mitad del mismo acabo introduciéndose en sus ojos dejándole ciego por unos instantes.

Cuando los volvió a abrir, se dio cuenta por el rabillo del ojo de que una moto negra pasaba a su lado a escasos centímetros. No era una moto normal, mas concretamente su sonido no era normal, no pudo distinguir ni el dorsal ni el piloto que la llevaba a toda velocidad por la línea de boxes.

Era extraño, pensó, no sabia que todavía corriesen motos de 2 tiempos en el mundial....

Capitulo V

La salida

Eran las 4 de la mañana, o al menos eso era lo que decía el reloj de pulsera de Akira Saito en la habitación 506 de la planta de traumatología del hospital de Kobe donde se encontraba. Su compañero de habitación roncaba afanosamente a su lado a pesar de la dolorosa fractura de cadera que sufría.

Había sido una faena, pero el día antes, tras haber alucinado como nunca, viendo los entrenamientos cronometrados del GP de España, había quedado tan afectado que no tuvo mas remedio que ir a quemar adrenalina a la carretera que tanto le gustaba para emular a su ídolo Kiro Takagui a bordo de su vieja pero potente NSR-250 SP preparada al limite. Los planes no salieron como estaban previstos y al intentar tocar con el codo en una de sus curvas favoritas, como el loco ese que ayudo a marcar la pole a su ídolo, se metió un talegazo de los que hacen afición, rompiéndose una vértebra, la clavícula y varios y dolorosos huesos más.

Huesos que en esos momentos le estaban doliendo mucho pero le daba igual, estaba decidido a que nada, ni tan siquiera la enfermera gruñona que estaba esa noche de guardia, le impediría ver el Gran Premio de España que por primera vez tenia lugar en el circuito que había contribuido el señor Jorge Díaz, el máximo accionista de la empresa Sony para la que él trabajaba.

De modo que a pesar de que en la sociedad Japonesa el respecto al prójimo y la norma de no llamar la atención en el grupo prevalecía por encima de todo y como su compañero seguía dormido como un tronco, cogió el mando de la tele y sintonizando la ESPN-EUROSPORT para practicar el inglés, encendió el monitor que tenía enfrente y se preparó para disfrutar del espectáculo

.

Desde la zona superior del edificio más grande, moderno y majestuoso jamás dedicado a dar cabida a los medios de comunicación y emplazados en la mejor cabina disponible, Toby Moodie saludó efusivamente y a voces, como en él es habitual, a la afición del mundo entero, cuando a las 12 del mediodía, hora local, se iniciaba la retransmisión en directo del GP "Madriders" ciudad de Gijón. Dennis Noyes, más pausado como siempre, dio la bienvenida a los espectadores poniéndoles en situación y preparándoles para el que sin duda sería el mejor GP de España de la historia. El cual tras largos años disputándose en el circuito de La Bañeza, cambiaba de localización para tener lugar en el mayor y mejor circuito del mundo, construido en tiempo record por el magnate Gijonés Jorge Díaz.

Tras un paseo por el amplísimo Paddock a bordo de la cámara volante de ESPN y después de una más larga de lo habitual vuelta al circuito narrada por Moodie con la eficiencia y emoción que le caracteriza a bordo de la Bimota de la Australiana Kelly Gardner, Dennis contacto con la línea de meta donde ya empezaban a colocarse las motos configurando la variopinta parrilla del GP que estaba a punto de comenzar.

Randy Mamola, había conocido tiempos mejores, pero aun hoy a sus 59 años, se manejaba como nadie micrófono en ristre entrevistando a los pilotos en la parrilla haciendo comentarios y preguntas que aun hoy, después de tantos años, seguían gustando y divirtiendo al espectador.

La cámara de la ESPN se centró en Takagui lo que provocó un cohibido aplauso en la habitación de un Hospital Japonés a más de 15000 Km. de distancia. Con su Yamaha patrocinada por New-Marlboro el nuevo cigarrillo sin humo de la tabacalera americana, el japonés, campeón hacia 2 años comentaba con su jefe de equipo, el calvo de oro Max Biaggi, los últimos detalles de la carrera que estaba a punto de comenzar. Le dijo a Randy que ante la mala temporada anterior, no le quedaba más opción que jugársela y buscar la victoria a toda costa, si quería tener alguna posibilidad de lograr su 3 título de campeón.

Cuando la cámara enfoca al 2^a clasificado en parrilla, se encontró con la Muggen-BMW del Suizo Di Matteo que había alcanzado dicha meritoria posición, en parte debido a la increíble velocidad punta de tan fantástica moto. Cifrada según los sensores en más de 400 a final de recta. Afortunadamente para el resto de los competidores, las 8 cilindros Boxer no se llevaban muy bien con las curvas de máxima inclinación del último tercio del circuito, así que no se la veía como un rival peligroso para Takagui en una carrera de larga distancia.

Fue agradable ver la cara del piloto americano Collins, ya que habitualmente y como bien recordó Randy, siempre se encontraba en el Hotel del circuito al final de cada sesión de entrenamientos, siguiendo la estela marcada por otros compatriotas suyos hacia muchos años. Pero donde sí se dejaba ver y mucho, era en cabeza de carrera a bordo de su Harley-Buell oficial que gracias a su bicilíndrico Biturbo, le había permitido lograr los 2 últimos GPs de la pasada temporada.

El primer Español lo encontró, un ya nacionalizado Mamola, en la 4^a posición de parrilla. Era Giorgio Lorenzo, el 8 veces campeón del mundo en las cilindradas menores que por fin, había conseguido hacer funcionar la Honda NR2 de tres tiempos. Una vez más, Randy le interrogó sobre ese motor que se escondía tras los carenados decorados con los colores de Solo-Moto online. De la boca de Lorenzo, salió la contestación que cabría esperar de cualquier piloto de HRC con contrato de confidencialidad firmado. " Solo te puedo decir que es un 5 cilindros ovales: 3 de 4 tiempos y 2 funcionando con un ciclo de 2 tiempos". Una mezcla revolucionaria que aunque sobre el papel parecía funcionar, hasta el momento, no había dado resultados a pesar de su esperanzador debut con victoria en el GP de Japón de hacía 4 años con el gran Elías a sus mandos en su última salida en un GP.

El periplo del ex piloto a través de las restantes líneas, fue como siempre un poco menos detallado, hablo un momento con el pupilo de Ángel Rodríguez: Albert Calafels y su asombroso rendimiento sobre su Piaggio 1600 automática

Parker del team KTM le contestó que esperaban grandes cosas de su nueva mono cilíndrica de 2000 cc a pesar de sus espectaculares problemas de neumáticos en carreras anteriores.

Aunque lo intento, Randy no consiguió hablar con Nieminen pues la Norton triritor se negaba a arrancar por más que le inyectaran carburante a presión en las cámaras de combustión triangulares.

A instancias de un ansioso Toby, que a falta de 3 minutos ya empezaba a calentarse, Denis se centro en el acontecimiento de la jornada.

Un acontecimiento que, según Noyes mezclaba lo mítico con lo cómico, pues aunaba la magia del regreso de 2 marcas históricas en los GP s como MV y Kobas, con el debut en competición de un autentico viejales Español, como lo definió Moodie, sin ninguna experiencia y gracias a un dispendio de la federación internacional de motociclismo para con el constructor del circuito en el que tenia lugar el GP.

Como bien dejo claro Noyes, este hecho no había tenido lugar en la historia de los GP, pero la necesidad de mantener contentos a los patrocinadores y evitar que se pasasen a la F-1 con sus espectaculares coches a turbina, obligo a las autoridades a hacer la vista gorda por una vez.

Pero cuando el comentarista de la ESPN llego al décimo lugar de la parrilla que es donde debería encontrarse esa maravilla tecnológica que era la MV, lo único que encontró fue un puesto vacío únicamente ocupado por unas atractivas y medio desnudas azafatas de Coca Cola haciendo compañía a un par de desquiciados miembros del equipo.

Al parecer, según informes que en esos momentos llegaban a manos de los periodistas, el piloto de 46 años Javier, había sufrido un arrastrón nada mas salir de Boxes, debido al parecer a haber prestado demasiada atención a una de las azafatas anteriormente referidas. Lo cual provoco que se estampase de lleno con el puesto de cronometraje del Team Roberts destruyendo en el suceso, gran parte del equipo informático de este.

Ni el ni la moto sufrieron graves daños, por lo que parece asegurado la presencia de la moto, sino en la vuelta de calentamiento, si en la salida del GP. Los mecánicos ataviados con su uniforme rojo y plata, trabajaban afanosamente cambiando lo mas rápido que podían estriberas, manetas y carenados que habían resultado dañados en tal patético despiste.

Al frente de todos se encontraba Kanemoto dando ordenes rápidamente y con la seguridad que da el haberlo hecho tantas veces a lo largo de su dilatada experiencia y las mas de 10 veces que lo había tenido que hacer en los últimos 2 días.

Randy se acercó al piloto y en un Español con acento de Kansas, pues Javier era el único miembro del paddock que no hablaba inglés, le preguntó cuáles eran sus objetivos y planes para la carrera que sería muy posiblemente, la primera y la última de su vida.

No hizo falta traducción. Cuando la cámara enfocó el arrugado rostro con barba de 3 días sin arreglar, la palabra que salió de su boca junto con la mirada que la acompañaba, no necesitó ser traducida a ninguna de los más de 45 idiomas en los que la ESPN emitía en directo.

Todos los espectadores, al igual que Kanemoto el día que lo oyó en el interior del Box 389, lo entendieron al instante.

Ese tío con pinta de loco, saldría a la pista con un solo objetivo en su mente:

GANAR

No hizo falta que Denys Noyes nos recordase a todos que, moto para hacerlo, tenía de sobra...

En ese preciso instante en todas las partes del globo terrestre, los sismógrafos detectaron un brusco temblor que afectó al planeta entero y que posteriormente se dedujo que fue producido por el efecto acumulativo de millones de personas saltando de su sillón al mismo tiempo, en busca de un disco duro nuevo, en el que grabar una carrera destinada a ser una de esas que todos guardamos en la habitación como si de oro estuviesen hechas.

En la penumbra de la habitación 504, Akira no podía aguantar más y rezaba para la que la carrera comenzase. Mientras en la televisión se emitía el anuncio de la nueva Yoshimura High - Sport de 200cv, destinada al mercado europeo, puso a grabar la carrera en su casa a través del móvil de su reloj.

Cuando volvieron a conectar con la pista, las bellezas y los mecánicos habían desaparecido y los pilotos estaban solos en parrilla de salida preparados para comenzar la larguísima vuelta de calentamiento.

Randy pidió paso desde boxes y con un ensordecedor pero maravilloso sonido de fondo, comunico a los millones de espectadores del mundo entero que había dos motos que tomarían la salida desde boxes; una de ellas sería la Kobas-Mv de Javier en la que aun trabajaban afanosamente los mecánicos. La otra pertenecía a un wild card que por problemas con la llegada de unos repuestos no había conseguido tener la moto a punto a tiempo para los cronometrados.

Las motos, tras emplear más de 10 minutos en dar la vuelta de calentamiento al circuito de 22 kilómetros, llegaron de nuevo a la larga recta de meta para conformar la parrilla de salida definitiva. Cuando los dos comentaristas se preparaban para comenzar la inminente salida, Randy pidió paso urgente a voces Según decía, parece que los mecánicos del Team Kanemoto habían sido incapaces de terminar a tiempo la reparación completa de la Kobas.

Las cámaras enfocaron los boxes mostrando la imagen del piloto Gijonés mientras se lanzaba como un loco sobre la moto y enfilaba la recta de boxes en dirección a su final, desde donde tomaría la salida.

El piloto no tenía ni idea pero no era el único miembro del equipo que estaba nervioso ante su debut en un GP. Es más, había un miembro muy importante del equipo, que estaba aterrizado ante la idea de tener que ir al límite durante 10 vueltas compartiendo la moto con cierto inconsciente entrado en años y kilos.

Las primeras líneas estaban conformadas cuando Javier llegó al lugar desde donde saldría. Los comentaristas no supieron explicar si fue el exceso de velocidad con el que llegó o si fueron los nervios, los que hicieron que apretase demasiado fuerte la maneta de freno derecha. El caso es que por primera vez las cámaras de TV fueron testigos de un 12 en punto invertido. Randy un auténtico especialista en el tema le dio un 10 sobre 10 en mérito artístico.

Fue en ese momento cuando de mano de las explicaciones del jefe de mecánicos de Javier descubrieron el porqué de tanto ajetreo en los boxes. Por lo visto, la caída había tenido consecuencias preocupantes para la moto, la cual se veía obligada a tomar la salida sin el carenado lateral derecho al haberse destruido irreparablemente los enganches destinados a tal fin.

En otro equipo no hubiese sido un problema grave, pero el Team Kanemoto no disponía de una moto de repuesto tras haber sido esta literalmente desintegrada en el warm up de la mañana. La mayor preocupación era que en un circuito con una velocidad máxima tan elevada el carenado tiene mucha importancia y como Denis dejó claro, era algo a tener muy en cuenta.

Los 15 segundos de desconexión para el anuncio de Repsol de turno previo a la salida, fueron la demostración palpable para Javier de que la teoría de la relatividad del tiempo era correcta. Pues esos 15 sg con la moto parada a final de boxes, le parecieron ya no horas sino años.

Desde el sudado, ya antes de empezar, casco Arai, nuestro amigo no sabía donde mirar. Delante suyo, el semáforo seguía en rojo, miro a su izquierda y vio a los demás pilotos al otro lado del muro, miro a su derecha y vio al otro piloto que al igual que el, saldría desde boxes. Su moto negra estaba envuelta en una nube de humo azulado proveniente de los 6 espectaculares escapes de carbono. El olor Castrol TTX le delato enseguida.

!!! Que guay una 2 tiempos de 6 cilindros jji

Nunca había oído nada tan alucinante. Su piloto con su casco amarillo cuyo diseño le era familiar, miraba al frente. Era curioso pero al igual que el, lucía unas raras derivas aerodinámicas tan de moda en Japón cuando era joven.

-10 segundos. Que moto tan hermosa, pensó, era prácticamente una NSR-500 de hace muchos años pero mucho mas avanzada en su parte ciclo.

-7 segundos. Admiró sus 6 humeantes escapes, se maravilló ante su asimétrico basculante mono brazo de neodimio. Pero cuando realmente flipó y de que manera, fue cuando leyó el nombre del patrocinador que decoraba los laterales de la moto:

Madriders.com

-5 segundos

!!!Hay la ostia ¡¡¡ - dijo - Tan alto que los comisarios se dieron la vuelta para mirarle.

Pero si ese es....., tiene que ser....

De repente el casco amarillo del piloto de la 2 tiempos, se movió, como a cámara lenta, girándose y quedando la pantalla de espejo mirándole de frente al mismo tiempo que le hacía una señal con el dedo, indicándole que no le mirase a él sino al semáforo volviendo inmediatamente a adoptar la agresiva postura de salida.

-3 segundos. Javier se quedó desconcertado, no reaccionaba, se iba a dar la salida y el muy idiota estaba pensando en cualquier cosa menos en la salida que estaba a punto de producirse. Había perdido el control.

-2 segundos.

De pronto, y sin esperarlo, el motor de 12 cilindros subió de vueltas escandalosamente alcanzando la increíble cifra de 33000 r.p.m. en vacío. Provocando un ruido tan infernal, que logró dejar sordas de por vida a las 5 personas que había a su alrededor.

Fue extraño, pues Javier tenía la mano derecha alejada del puño ocupada en eliminar los litros de sudor que le bajaban por el cuello. Él no había girado el puño de gas, pero el caso es que ese ruido le volvió a centrar de nuevo en el trabajo que tenía que realizar.

Javier no era el único ser vivo que iba en la Kobas y desde luego su segundo ocupante, no estaba dispuesto a quedarse sin debutar en los grandes premios por culpa de un humano atontado. Por supuesto los chips de ordenador, no tienen sistema reproductor pero podría decirse muy apropiadamente que nuestro amigo cuántico estaba hasta los cojinetes de su compañero de equipo.

Javier agarro los semi manillares de carbono justo cuando la ultima luz roja del semáforo se encendía

-1 segundo

Subió la palanca de cambios hacia arriba, pues ya sabía manejar un cambio de carreras, Cargo peso en la rueda delantera y se preparo para la última carrera de su vida

VERDE

Capítulo VI

La carrera

Solo alguien con los pulmones y el poco sentido del ridículo de Toby Moodie, podría lograr que el ruido de 40 pluri-cilindricas a tope de vueltas, quedase ensombrecido por la voz emitida por una garganta humana. Y todo gracias a los berridos que soltó cuando dio la bienvenida a todos los espectadores al GP de España que acababa de comenzar en el circuito de Gijón.

Como buena dos tiempos, la maravillosa NSR hexa cilindrica en v, patrocinada por madrider.com, realizo una rabiosa salida que dejo clavado a su compañero de arrancada, incorporándose sin problemas a la mitad del pelotón, que en esos momentos lideraban las dos BMW del equipo alemán Deutche Telegraph.

En otro circuito, hubiese sido realmente difícil remontar desde boxes, pero los mas de 2'5 kilómetros de recta que se extendían hasta la primera curva, permitían desde el primer momento poner en practica el difícil arte de los rebufos. Por ello una salida no muy retrasada, en medio de otros que rompiesen la resistencia de aire por ti, podría ser hasta beneficioso.

Pasando rivales a mas de 350 Km/h Jorge, que para quien no se lo hubiese imaginado era el piloto de la NSR, avanzaba rápidamente posiciones al igual que otros muchos a su alrededor. La situación pareció estabilizarse un poco cuando muchos comenzaron a prepararse para la fortísima frenada que se avecindaba. Jorge con su ligera 2 tiempos frenó todo lo fuerte que la prudencia que unas ruedas y unos frenos fríos, le permitieron, no logrando adelantar a nadie pero consiguiendo a su vez, no ser adelantado tampoco por ningún otro piloto del grupo salvaje en el que se encontraba inmerso.

Bueno al menos eso era lo pensaba hasta justo antes de iniciar la inclinada pues, en ese preciso momento, un atronador misil rojo paso a su izquierda por el exterior a velocidad máxima sin muchas esperanzas de ser capaz de negociar la curva.

“Ya esta el animal ese dando la nota ” - pensó-

Los altavoces de los televisores de todo el mundo, incluida la de la habitación 506 en Kobe, todavía se estaban recuperando del esfuerzo al que habían sido sometidos por Moddi segundos antes, cuando de nuevo en uno de sus momentos más desmelenados de la mañana, el comentarista narró como el piloto de la Kobas número 19, ocasionaba lo más cercano al infierno que describiese Dante hace cientos de años, pero esta vez situado no en el centro de la tierra sino en un circuito de velocidad.

La ya habitual nube blanca producida por ruedas bloqueadas y discos de freno fundidos, fue acompañada esta vez por 4 o 5 nubes más. Las cuales procedían de las motos que se habían encontrado con un ODNI (objeto derrapador no identificado) que les impidió realizar la trazada planeada por sus pilotos. 5 volcados de urgencia enviados por 5 chips de control a punto de morir, alcanzaron su destino en los ordenadores centrales de 5 equipos del mundial justo antes de desintegrarse junto con las motos que los contenían, en una maraña de piezas y trozos de moto irreconocibles que quedaron para el disfrute del público reunido en dicha curva. Entre los damnificados, estaba Brendan Shwantz, desde luego este no había sido un buen GP para él.

Parece que la carrera empieza bien, pensaron millones de telespectadores de todo el mundo que todos a una, echaron un rápido vistazo a los DVDXXXXXX para comprobar que estaban grabando, mientras trataban de no perderse como, por arte de magia, el proyectil más bonito de la historia salía de entre la gigantesca nube de polvo que desmembró el pelotón en pequeños grupos.

Por suerte para Jorge, la pasadísima de frenada no le dejó muy descolgado del grupo delantero, encontrándose según le indicaba el display del casco, en decimoquinta posición a escasos 2 segundos del último miembro del grupo de cabeza formado por 14 motos. Entre ellas, aunque parezca mentira, se encontraba la del piloto al que le estaba pagando todos los gastos y que gracias a tan demente maniobra, se colocó de golpe y porrazo entre los aspirantes al triunfo final. Aunque considerando su atracción natural por el asfalto, esta posibilidad era más bien remota

La zona de los curvones de alta velocidad no era la más adecuada para recuperar posiciones, sin embargo, gracias a los continuos adelantamientos que en esos momentos alteraban el ritmo de los de cabeza, Jorge pudo reducir un poco las distancias que los separaban.

El Gran Premio casi se termina para él, cuando se encontró en la trayectoria con un piloto inconsciente tirado en el asfalto justo en la trazada buena. Todos en su grupo consiguieron evitarlo pero había estado muy justo. Desde luego ahí delante se están dando de lo lindo - pensó - Que rabia, a bordo de su NSR, Jorge veía que se le iban definitivamente. La desventaja, cuando se iniciaba la zona del Pedrosu virtual, empezaba a aumentar.

Y eso, cuando estaban todavía en la primera vuelta, era mala señal en lo que a sus esperanzas de victoria se refería. Se iba para atrás no hacia adelante.

En ese momento, bajando la recta del campo de golf, alguien le dio un hachazo que le relegó a la segunda posición del grupo perseguidor. Era una dos tiempos como la suya, solo que de un precioso rojo Ferrari. Ya sabía de quien se trataba, Era Diego con su Cagiva GP rescatada y puesta al día por Jorge para que al igual que Javier, tuviese la oportunidad en los Grandes premios de la que no pudieron disfrutar cuando eran jóvenes. Si había una rueda interesante de seguir en la villa esa era la de Diego que durante años, había sido el rey indiscutible del circuito urbano real.

Mientras Jorge el empresario de éxito, intentaba seguir el ritmo infernal pero seguro de Diego en la Villa, Javier el soldador chapucero, causaba el caos en el grupo delantero cuando discurrían por las curvas que tan bien conocían.

Javier enseguida se percató de que progresar iba a ser mucho más difícil por mucho que conociese el trazado como la palma de su mano. Ya era el momento de la carrera y pilotos que en entrenamientos eran fáciles de adelantar, en carrera lo daban todo en cada curva.

Puede que los cilindros bóxer de las BMW fuesen un problema a la hora de tumbar, pero a la hora de estorbar no hay duda de que eran muy útiles. Javier lo intentó en motovella, lo intentó en San Pedro, pero no fue hasta que trazaron al límite la parabólica, cuando se produjo el adelantamiento al arrastrar, la BMW de Di Matteo, los culatines de los cilindros izquierdos contra el abrasivo asfalto del circuito de Gijón,.

En ese momento y debido a la consecuente pérdida de agarre de la moto alemana que a punto estuvo de costarle una grave caída, Javier se le coló irremediamente por el interior. Es una pena que BMW sacrifique el éxito deportivo por una cuestión de marketing comercial - pensó Javier- mientras le arrancaba las pegatinas.

El grupo tiraba con fuerza de manos de Collins y su fantástica Harley a cuyo jefe no le importaba el marketing lo mas mínimo y le había dado a su compatriota una maquina que no se parecía en nada a las motos que uno podría encontrarse en el concesionario Harley de su ciudad, pero que permitía al mormón de pelo rubio, volar por el asfalto intentando escaparse del demente grupo que lideraba.

En segunda posición aunque por poco tiempo, se encontraba la KTM del team Kinigardner. Siempre pasaba lo mismo, la moto tenía un potencial enorme, pero el impresionante par que ofrecía su monocilindrico de 2000 cc destruía el 250 trasero al cabo de solo 2 o 3 vueltas. Así que no era rival, lo cual no impedía que todos, incluido Javier que ocupaba el 8ª lugar en esos momentos, estuviesen intentando pasarle por encima a cualquier precio

Estoy cerca - pensó Jorge- mientras trazaba la Chicane mas rápido de lo que nunca había hecho a rueda de Diego y su Cagiva 750 2t del team Rodríguez Motos. La 6 cilindros iba de cine, Eddie Lawson , al que Jorge había contratado como probador, había hecho un trabajo excelente. Al acercarse a la zona de túneles, Diego, que no estaba tan acostumbrado a ella como Jorge, le cedió el mando del grupo haciéndole su habitual señal con la pierna derecha mientras la izquierda luchaba por encontrar un lugar donde esconderse en el limitadísimo espacio existente entre el carenado y el asfalto.

Cuando el grupo de cabeza salió del ultimo de los túneles, las cosas seguían mas o menos de la misma manera en el grupo delantero, pero los espectadores ya no tuvieron que esperar mucho para ver a un Jorge que se les acercaba rápidamente.

Muy pocos lo sabían, pero Jorge el empresario de éxito, siempre cogía sus vacaciones en el mes de junio. Cuando les comentaba a sus empleados que se iba a la isla, estos, siempre se pensaban que se trataba de una de sus islas privadas en el mar del caribe para disfrutar un mes alejado del ajetreo del día a día. Sin embargo todos se equivocaban y hubiesen alucinado si hubiesen sabido la verdad. Si, se iba a una isla, pero no era suya aunque la llevase muy dentro del corazón.

Era la Isla de Man entre Irlanda e Inglaterra. Donde cada año Jorge tenía su semana de carreras. Algunas veces como espectador pero muchas otras como corredor. Así que sabía, y muy bien por cierto, como trazar los rasantes.

De modo que en una lucha hombre maquina, en la que el primero luchaba por permanecer en el suelo mientras la segunda intentaba metamorfosearse en avión de caza, Jorge logró acercarse al último del grupo llevándose a Diego con él.

Con la mentonera del casco tan pegada al depósito que llegaba a abollarlo en los baches, Jorge vio como los rebufos le acercaban más y más hasta el piloto que tenia delante como si un imán les atrajese. Volando a unos 320 en el ovalo consiguió por fin llegar hasta los lideres, aunque para ello tuviese que hacer uso de todo su valor acercándose peligrosamente al muro de seguridad, donde mayor era la punta aun a costa de que un contacto con el supondría la inmediata desclasificación de la carrera.

Ya estaba cómodamente instalado en el grupo de cabeza al salir de la chicane enfocando la larguísima recta de meta de 4'5 kilómetros.

Tobby Moodie que todavía conservaba la voz al ser únicamente la primera vuelta, hizo un recuento de los pilotos que conformaban el grupo de los líderes justo en el orden en que pasaban por la línea de meta.

En primera posición Collins seguido de Takagui, Dorfmeister, McCullocht, Dunlop, Shimizu, Tourmadre y cerrando el grupo 3 españoles: Lorenzo, Javier el anciano wild card y cerrando el grupo, la moto con el dorsal 39 que en las listas de inscritos figuraba con el nombre de Ramón Torras, piloto desconocido que corría para el equipo del constructor del circuito Jorge Díaz pilotando la exclusiva NSR-750 6 cilindros fabricada bajo pedido por HRC.

Extasiado con el extraño sonido de la Honda oficial, mas parecido al emitido por un motor fueraborda que al de una moto, Javier entendió enseguida el por que Lorenzo había sido campeón del mundo en 8 ocasiones. A pesar de tener un moto claramente inferior a la suya en potencia y estabilidad, Javier fue incapaz de superar al veterano piloto mallorquín por mas que lo intento allí donde nadie había ido mas rápido que él.

Esta lucha sin cuartel, estaba provocando que ambos pilotos estuviesen perdiendo ligeramente el contacto con el grupo. No importaba si Javier derrapaba de atrás en todas las curvas de tanto forzar, Giorgio derrapaba de atrás y de delante con tal de evitar el adelantamiento. Además el piloto que les seguía ,que no era otro que el escocés McCulloch y su Brought Superior oficial, también intentaba a su vez desplazarlo de la séptima posición que ocupaba.

Esta situación no podía quedar así por lo que sabiendo que la chicane estaba cerca, se decidió a adelantarlo en su curva favorita o estamparse en el intento. Lorenzo cerró la trazada lo mas que pudo para evitar el adelantamiento, teniendo en cuenta que no se podía trazar muy cerrado pues había que ir abriéndose progresivamente para alcanzar una buena velocidad en la recta siguiente. Cerro lo justo para que no cupiese una moto su moto y el guardarrail de plástico del interior de la curva. Pero ese fue su error, el mallorquín pensó en el tamaño de una moto normal, no en el tamaño de una MV sin carenado derecho.

Así que frenando tan tarde como la suspensión delantera alternativa le permitió, Javier se le coló sin remedio en la curva en la que había aprendido hace tantos años a tocar con la rodilla en el asfalto. Eso si, esa vez, no había rozado con la culata del 6º cilindro superior en el guardarrail. Lamentablemente para Lorenzo, el espacio era todavía demasiado pequeño, incluso para una moto con menos piezas de las que debería y cuando el slick delantero del gijonés perdió adherencia bruscamente y de manera aparentemente irremediable fue la NR de Lorenzo y mas concretamente su carenado, el que impidió la caída de la Kobas gracias al inesperado apoyo salvador.

A consecuencia de ello, la Honda paso de ser una moto, a convertirse en una bola de billar que se estampo contra los air fences. Quedando tan exclusiva pieza de ingeniería, convertida de inmediato en una bola de fuego que consumió hasta la fundición, un conjunto irreconocible de carenados, llantas y cilindros ovalados varios.

Por supuesto el piloto causante de tal desaguisado, fue sancionado inmediatamente aunque solo con una multa económica.

Puede que fuesen rígidos con el reglamento, pero no eran unos idiotas. Por lo que sabían que el espectáculo como el que ofrecía el viejales obeso ese, era el que hacia permanecer en sus asientos a los televidentes, a pesar de tener que soportar descansos para anuncios como el que tuvo que aguantar Akira en Japón inmediatamente después de tal maniobra.

El aumento del volumen del aparato de televisión para los anuncios, hizo que su compañero de habitación abriera los ojos durante un segundo para interesarse por lo que pasaba. Nada volvió a dormir le dijo Akira, mientras la pantalla mostraba la colección primavera-verano de Dainese-Nankai.

Cuando volvieron a conectar con la carrera, esta concluía la quinta vuelta con Dunlop a la cabeza del pelotón al final de la zona del pedrosu. Jorge estaba quinto y Javier más pausado, cruzaba la moto en la frenada de la curva uno situado en la última posición del grupo delantero. El cansancio estaba empezando a hacer mella en él, y dudaba que pudiese seguir el ritmo de carrera.

El piloto de la NSR negra, miraba afanosamente hacia atrás en busca de su amigo, que perdía definitivamente el contacto con los demás, al equivocar la trazada en uno de los túneles tras meterse en el ojo una de las abundantes gotas de sudor que en esos momentos corrían por su frente.

Se le iban, no importa que volase como nunca en los rasantes y que exprimiese a fondo el 12 cilindros en el ovalo, cuando enfocaron la recta de meta ya le sacaban 2 segundos y eso cuando tienes por delante 4'5 kilómetros sin nadie delante tuyo al que coger el rebufo, solo significa una cosa:

Estas perdido.

Se resignó a ello y decidió disfrutar al máximo lo que quedaba de GP. Así que forzando el ritmo para no perder la concentración siguió de lejos a los líderes. Fue difícil calcular el punto de frenada circulando casi solo, pero una cosa es pasarse un poquitín como ya era habitual, y otra era la pasada que sufrió en esa vuelta que lo único que logró, fue que los rivales se le fuesen aun más.

Desde el Box, Kanemoto le animaba a través del casco que no se rindiese, incluso desde el Japón, un alterado Akira, le animaba a voces despertando de nuevo a su compañero de habitación.

Jorge buscaba con la mirada a su amigo permitiendo que Tourmadre aprovecharse para fundírselo en una frenada.

Las cosas pintaban mal para los Españoles. En cabeza, Takagui, más activo que nunca, junto con otros 2 pilotos, trataban de romper la homogeneidad del grupo pero les estaba resultando prácticamente imposible pues todos rodaban en tiempos por debajo de la pole.

A pesar de ir perdiendo posiciones, Jorge que conocía ese circuito como nadie pues al fin y al cabo había estado rodando en el durante un año entero mientras el resto de las instalaciones se completaban, iba muy sobrado y sabía que gracias a una maquina tan superior a la de los demás como podía ser la de Javier, tenía grandes posibilidades de batir a unos pilotos, que, podrían ser mucho mas jóvenes y mejores que el, pero aun no conocían bien los limites y curvas de un circuito en el que ya había completado 100 000 kilómetros de pruebas junto a sus probadores Lawson y Lucchi.

En su interior sabia que podía ganar, es mas, sabia que ganaría, pensó mientras volaba en un rasante. Sin embargo en ese preciso momento, en el silencio que se forma mientras la moto vuela y el motor no empuja, pudo oír por la perfecta megafonía del circuito, que Javier circulaba 7º a 4 segundos del grupo de cabeza.

Cuando las ruedas volvieron a tomar contacto con el suelo, Jorge había cambiado de opinión.

Cuando el resto de los pilotos aceleraron con furia sus motores pluri cilindricos en busca de la verticalidad del ovalo, él, no lo hizo. Por supuesto iba muy rápido, pues sino la gravedad provocaría su caída sin que nadie pudiese evitarlo, lo que hizo, fue no exprimir a fondo los mas de 300 caballos de su motor de 2 tiempos.

Decidió que el ya habida triunfado en la vida, que no necesitaba demostrar nada a nadie ni tan siquiera a el mismo. El solo estaba allí para estrenar el circuito que habida regalado a los Asturianos y sobre todo para divertirse. Y que mejor manera de divertirse que ayudando a su mejor amigo a que alcanzase o al menos se acercase a un triunfo que tanto se merecía y que nunca habida alcanzado ni en las motos y lo que es peor ni en la vida.

Estaba decidido: Ayudaría a Javier a ganar la carrera. De modo que como bien claro dejó Randy desde el box, Jorge perdió definitivamente el contacto con el grupo cuando la moto encaraba la recta de meta por 6ª vez.

Dio una orden a sus ingenieros por el micrófono y en una décima de segundo en la pantalla del casco de Javier, apareció un mensaje.

“Venga tío dale caña que te espero ”

Javier no supo muy bien lo que quería decir el mensaje hasta que vio como se iba acercando cada vez mas a la moto negra que tanto le gustaba. Ayudado por el rebufo que le ofrecía la NSR que rompía el aire por el, Javier notó como su moto era capaz de alcanzar más velocidad de la que nunca había alcanzado en todo el fin de semana.

La ayuda de su amigo, empezaba a hacer efecto inmediatamente. Se fueron turnando en su lucha contra el viento durante la recta al igual que hacen los ciclistas en los abanicos. Por una vez Javier no entró como un loco en la primera curva sino que como indicaba su casco siguió la rueda de Jorge.

Este circulaba por una trazada descubierta hace tiempo por Eddi Lawson que permitía una velocidad de paso por curva no igualada hasta ahora por ninguno de los pilotos del GP y que estaba reservando para la ultima vuelta. Javier quedo tan impresionado con la finura y precisión mostrada por su amigo en las curvas rápidas que les llevaban hasta el pedrosu que no oso a estorbarle lo mas mínimo en ellas. Cuando entraron en sus primeras curvas ya no era 4 sino 3'5 la distancia hasta los lideres, momento en el cual Javier pasó, de ser llevado, a dirigir, adelantando a la 750 por el amplio hueco que su piloto le dejo libre en el bar la curva.

A partir de ahí, el piloto de la MV era imbatible Las cámaras de la ESPN se olvidaron por un momento de los puestos de cabeza y siguieron las motos de los 2 wild cards en dicho terreno. Ninguno llevaba deslizaderas de titanio pues estaban prohibidas en carrera, pero nadie se lo creyó cuando por televisión vieron la nube de chispas que les acompañaba en cada curva.

Rememorando viejos tiempos en los cuales solían salir juntos un sábado si y el otro también a quemarse por el pedrosu original. Javier era el encargado de marcaba el ritmo con Jorge a escasos centímetros de distancia.

Todo lo que podía ser arrastrado por el suelo fue, escapes, carenado, estriberas, codos, todo ello sin excepción sintió el calzoncillo provocado por el rozamiento con el asfalto. Los consecuentes destrozos en maquinas y monos,

fueron un precio demasiado pequeño que tuvieron que pagar, para la recompensa que obtuvieron al marcar el mejor tiempo parcial en la zona. El cual esta vez, seria uno que perduraría en el tiempo.

La imagen de ambos pilotos envueltos en nube de chispas mientras tocaban con el hombro bajando chicane, quedara grabada en la memoria de los millones de espectadores que seguían la carrera por televisión.

ˆ"/)!><¿&)%\$"

Dijo Akira a voces a pesar de ser las 3 de la mañana hora local, al desconectar de nuevo para publicidad

!!!Que me pongan la carrera otra vez!!!!

De pronto, la puerta de la habitación se abrió violentamente; Era la enfermera de guardia que habida oído las voces y venia a ver que estaba pasando.

- ¡¡¡ Pero bueno, que narices esta haciendo usted!!!! -

¿Por qué demonios no esta durmiendo?

¿Le parece a usted normal dar esas voces y ver la televisión en un hospital a las 3 de la mañana?

¿No le parece que ya tiene bastante con las fracturas que sufre como para seguir viendo motos?

¡¡¡ Venga a dormir de una maldita vez!!! No quiero un solo ruido hasta mañana a la 8.

No importo que Akira le suplicara y rogara explicándole que para él, las motos eran lo más importante de su vida y que precisamente estaba viendo el mejor GP de la historia. La enfermera hizo caso omiso de sus suplicas y cumpliendo con su deber, se dio la vuelta para apagar el televisor directamente en el aparato para que no pudiese encenderla con el mando desde la cama donde estaba inmovilizado.

Cuando el dedo índice de la enfermera se disponía a entrar en contacto con el interruptor, Akira vio pasar un orinal metálico volando delante de sus ojos, que fue a impactar directamente en la cabeza de Tsumura san, la cual, cayó inconsciente al instante a pie de la televisión.

¿Que demonios? se pregunto Akira.

Sorprendido miro a su vecino de habitación el cual estaba totalmente despierto e incorporado sobre la cama a pesar de la tracción que le inmovilizaba la pierna y cadera derecha.

¿Y tú que miras? - le dijo a Akira - dale caña al volumen que yo también quiero ver el final de la carrera.

¿Como te crees tu que me hice esto la semana pasada?

Subió el volumen de la televisión que casi no se oía a causa de ronquidos emitidos ya no por su compañero sino por la enfermera que tenía a su vera durmiendo plácidamente en el suelo y se dispuso a disfrutar del mayor espectáculo del mundo

Cuando la ESPN volvió a conectar, Tobbie y Dennis gritaban mas que nunca. No solo porque Takagui estuviese líder de carrera cumpliendo la amenaza hecha en parrilla de salida, sino porque la táctica de Jorge estaba funcionando y la desventaja de ambos respecto a los líderes era en esos momentos de 2'5 segundos a falta de únicamente 3 vueltas para el final.

Jorge tiraba de Javier en la recta ayudándole en su lucha contra el viento a bordo de una moto que carecía de la mitad de su carenado.

A cola de carrera y a punto de ser doblados por la cabeza de carrera, circulaban otras 2 de los 5 wild cards que habían salido a carrera gracias a la influencia de Jorge. En concreto eran los únicos junto con Javier que continuaban en carrera ya que Diego habida roto el motor en la vuelta anterior mientras circulaba décimo y los otros dos Esquilachi y Mamel no habían ni tan siquiera completado la primera vuelta al impactar el uno con el otro mientras trataban de ver quien era capaz de dar la recta de atrás entera a una rueda.

En concreto esos dos pilotos no eran otros que los miembros del team portalmotero.com Tazz y Kevin, que a bordo de una Cagiva-Ducati bicilindrica y una Suzuki RG con 3 motores de rgv-250 ensamblados en paralelo, iban enzarzados en una batalla sin cuartel desde el primer minuto de carrera. Por nada del mundo quería ninguno de los dos ir por detrás del otro.

En ese momento mientras Kevin cruzaba la RG a la salida de una curva y Tazz ayudado de los codos le pasaba, mas por encima que por dentro, ambos recibieron el mismo mensaje en el casco.

"Os van a doblar en breve, tenéis que molestar al máximo a los lideres para que Javi pueda llegar hasta ellos "

Dicho y hecho, puede que no conociesen a Javier personalmente, pero al fin y al cabo, era Jorge quien les daba la oportunidad de volver a correr tras haber ganado hacia ya 25 largos años el fun & endurance series durante tres años consecutivos con una Ducati 998 cedida por un amigo demasiado confiado.

Así que decidieron postergar el pique personal entre ellos hasta la ultima vuelta. Tuvieron que reducir la velocidad para ser doblados, puede que fuesen más lentos pero en un circuito de 22 kilómetros, cuesta ser doblado. De modo que no fue hasta el ovalo cuando el grupo les alcanzo.

Ambos pilotos pudieron ver perfectamente junto con 2 o 3 amenazantes gotitas de agua, la bandera azul señalizada en la pantalla del casco indicándoles que dejaran pasar a los líderes. En la rueda de prensa posterior a carrera ambos alegaron en su defensa ante la acusación de haber ignorado las banderas azules, que dada su impecable trayectoria deportiva hasta ese momento, nunca habían sido doblados por lo que no conocían el significado de dicha bandera y por eso no le hicieron caso alguno.

Fue así como ambos, situándose en paralelo, fingieron (o no) estar enzarzados en una dura lucha por la posición, impidiendo durante unos cortos pero valiosos segundos, que el grupo de Takagui les adelantase. Estaban en el en el ovalo donde los lideres no podían pasarles por arriba pues serian desclasificados, ni por debajo pues deberían disminuir demasiado la velocidad para perder altura en el ovalo y no serian capaces de superarlos.

Así con esa hábil maniobra de ralentizaron, perdieron el tiempo justo para que Jorge y Javier les recuperasen los segundos necesario para encarar la recta a exactamente 875 milésimas de ellos.

Les quedaba muy poco y con la suerte necesaria, podrían llegar hasta los lideres al final de recta. Aunque quizá no fuese suerte lo que necesitasen, sino unos cuantos kilómetros hora mas que el resto.

Y Jorge sabía como obtenerlos...

Metido en el carenado y acelerando como un poseso, Jorge le echo un vistazo al botón rojo que tenia a su disposición en el manillar derecho. Era el botón que regula la mezcla haciéndola mas fina por unos segundos y así lograr momentáneamente una potencia extra para poder por ejemplo ganar una carrera con llegada apretada.

Su accionamiento implicaba un riesgo elevado de gripaje por lo que únicamente debía de ser utilizado durante un máximo de 10 segundos. Pero Jorge se dio cuenta que la cosa iba a estar muy justa , si Javier quería tener alguna oportunidad de ganar la carrera, tenía que contactar con el grupo y tenía que hacerlo, en esa misma vuelta o no tendría tiempo para adelantar a los rivales antes del final.

Así, que sin pensárselo 2 veces, apretó con fuerza el botón rojo sin preocuparse ni lo mas mínimo por la mecánica. Inmediatamente noto la patada en el culo procedente de los 50 cv extra que entraron de golpe.

La velocidad fue subiendo con su amigo a rueda. Javier se extraño al no conseguir por primera vez desde que rodaban juntos adelantar a su compañero a mitad de recta aprovechando el rebufo que este creaba. Así que simplemente se limito a seguir la estela que le marcaba el negro colín de la moto que tenía justo delante.

Desde boxes los ingenieros de Jorge le mandaron casi instantáneamente un mensaje de alarma implorandole que dejase de apretar el botón. Pero Jorge consciente de la misión asumida, lo ignoró completamente apretándolo si cabe con mayor fuerza todavía. La velocidad siguió aumentando. Las dos motos literalmente volaban por la inmensa recta de meta alcanzando velocidades nunca antes logradas por ningún vehículo de 2 ruedas. Los tenían casi al alcance de su mano su única obsesión era acercarse a su amigo al grupo de cabeza.

No debían estar a más de 100 metros de Collins y su Harley Davidson cuando rebasaron la alucinante cifra de 399 km/h.

La gran diferencia entre ambos era que Javier alcanzaba dicha velocidad gracias al efecto de vacío y succión creado por la moto que tenía delante mientras Jorge, lo lograba forzando el motor más allá de los límites para los que fue diseñada. Cuando el piloto de la NSR tuvo la cúpula de su maravillosa moto, totalmente ocupada por un colín de Harley creyó que una vez mas la diosa de la fortuna se habida aliado con el y le permitía ya no solo reintegrarse de nuevo a su amigo en el grupo sino también continuar en carrera.

Javier también estaba contento, gracias al esfuerzo de su amigo estaba de nuevo en condiciones de luchar por la victoria.

Pero en ese preciso instante, cuando las motos flirteaban con los 400 por hora, una nube blanca cubrió por completo el campo de visión de Javier que instintivamente cambio de dirección para evitar la colisión con la moto que tenía delante. Tenía la esperanza de que el motor fundido causante de dicha nube fuese la HD del americano, pero al instante le vio justo delante suyo, así que asumió que la carrera se habida terminado para su amigo.

Desde el interior de su casco amarillo y mientras veía como sus rivales se perdían en la distancia, Jorge con el embrague de su moto accionado dirigió su moto, carente de todo impulso hacia el muro.

Había sacrificado su carisma moto para ayudar a un amigo a conseguir un sueño. No se arrepintió ni por un solo instante, ni tan siquiera cuando abandono su moto de 3 millones de euros pegada al muro expulsando humo blanco por los 6 tabarros.

Ahora todo depende de ti amigo – pensó-

Con la pantalla manchada con una mezcla de mosquitos, aceite y un cada vez mayor número de gotitas de agua, Javier se dispuso a dar el resto en las dos ultimas vueltas que faltaban hasta dar por finalizado su sueño.

Debido al susto del gripaje delante suyo, llego a final de recta a unos 40 metros del último del grupo pero gracias a una de esas frenadas que provocaban que alguien como Moodie saltase en la silla de comentarista, consiguió salir de ella a solo 40 cm. En la bajada del 20 % que se encontraron a continuación, y en un acto de valentía arrojo e inconsciencia, logro disminuir aun más si era posible la desventaja hasta los 4 mm en el momento previo a salirse de su rebufo para hacerle un interior al americano con la dificultad añadida de tener la suspensión delantera totalmente comprimida haciendo tope.

Cuando pensó que ya lo tenia superado, el americano realizó una maniobra que solo los mejores pilotos se atrevían a realizar:

“Soltar los frenos ”

Tras lo cual recuperó la delantera en la frenada. Lo que no se esperaba es que su rival estuviese tan loco como para imitarle al instante y menos que fuese lo suficiente bueno como para no caer en el intento

Javier penso:

"A este juego pueden jugar 2 "

Y sin pensárselo 2 veces y aun teniendo muy pocas posibilidades lograr sobrevivir a tal maniobra, soltó la maneta y le miro a los ojos a Dios.

En esa curva entraron 2 pilotos pero solo salió uno, el control de pista situado a la salida de la misma cegado por una nube blanca procedente de discos y pastillas fundidas, solo vio un grupo salvaje pasándole por delante cerrado por un bulto rojo a toda velocidad .

Javier ya era 5.

En las rápidas de la parte sur del circuito Javier se limito a intentar seguir como pudo la estela de los pilotos de su grupo. El final se acercaba y a pesar de las ayudas de la medicina moderna el cansancio estaba haciendo mella costándole seguir el ritmo de pilotos de 30 años menores que él. Por ello no se planteó atacar la cuarta posición hasta la parabólica la curva peraltada de izquierdas de LA VILLA.

Su plan abrasar a Dunlop por el interior, pero el muy cabrón se apoderó de él tapando el hueco perfectamente. Otro piloto hubiese dejado el adelantamiento para otra curva, pero los grandes pilotos siempre tienen otra opción cuando tienen los arrestos para intentarla:

Pasar por fuera.

Así que en un acto de temeridad, modifiqué la trayectoria que el chasis ya intuía para abriéndola aun más trazando la curva por el exterior.

Como el inicio fue tardío y precipitado, tuve que adoptar una técnica más propia del speedway que del motociclismo de velocidad, abriendo gas violentamente nada más tumbada la moto y trazando la curva derrapando con la moto totalmente de lado haciendo tope de dirección durante todo el radio de la misma.

Cuando Dunlop con su Honda RCV-pentacilíndrica de pistones ovales. Vio su trayectoria de salida de la curva totalmente bloqueada por una moto circulando de lado, no le quedo más remedio que cortar gas y permitir el adelantamiento sin poder evitarlo. En su interior, el irlandés se lamentaba de haber desperdiciado los mejores años de su carrera corriendo en carreras tipo TT, Debería haber entrado antes en los circuitos cerrados pues por lo visto hacía unos segundos, todavía tenía muchos trucos de pilotaje que aprender.

Ya era cuarto, el pódium estaba cada vez más cerca.

En el box, las asistencias sanitarias retiraban de urgencia a varios mecánicos que no fueron capaces de soportar la presión y habían sufrido múltiples colapsos nerviosos. Sin embargo el más achacoso de todos, el Sr. Kanemoto seguía a pie de pista viviendo las andanzas de su piloto a través del monitor de televisión.

Mientras las motos circulaban inmersas en las sombras creadas por los eucaliptos artificiales situados a ambos lados de la pista, Javier se dio cuenta que no le daría tiempo de adelantar a todos los pilotos en su zona favorita, tendría que arriesgar también en zonas menos favorables para él.

A consecuencia del último hachazo, los perseguidores de Javier habían perdido aparentemente el contacto definitivamente, aunque nunca se podía fiar uno de eso en las carreras de motos. Así que se concentró en el último piloto que se interponía entre él y el podio.

No era otro que McCullogh y su impresionantemente lujosa Brought Superior de motor radial. De nada sirvieron las maniobras defensivas y zigzagueantes del escocés, que sabiendo lo bueno que era Javier en chicane intentaba teparle el paso a toda costa, nadie podía con él en esa curva. Nadie se sorprendió cuando el genial piloto de las islas fue superado por una Kobas-MV que ya no solo circulaba por fuera con un grado de inclinación máximo sino que al mismo tiempo y en dicha imposible posición se permitía el lujo de dar unas palmadas en el culo al escocés que por supuesto no llevaba falda sino un RS- Taichi de kevlar y carbono.

Ángel Nieto, acostumbrado a hacer cosas parecidas en su época de piloto, no pudo explicar a los televidentes españoles como fue capaz de lograrlo si para ello tuvo que soltar el puño de gas. Pero como bien dijo el maestro Nieto, para ir rápido en una curva hay dos opciones la primera es abriendo a tope el puño de gas la otra es ignorar por completo la maneta de freno. Sin duda el Español habida optado por esa particular y suicida técnica como manera de afrontar dicha curva y el adelantamiento consecuente.

Esta vez no hubo dudas en la cabeza de Kanemoto sin duda alguna y a pesar de la distancia habida oído los gritos de Tobbie Moodie. Era imposible pues su televisor estaba sintonizado en la banda japonesa pero estaba seguro al 100 % de que habida oído cantar a Moodie la llegada de Javier al pódium.

Todo permanecía relativamente tranquilo en cabeza, Takagui y Tourmadre como ya habían hecho en entrenamientos, rodaban juntos conservando fuerzas y recursos de cara a la inminente ultima vuelta como los pilotos profesionales que eran, Javier en tercera posición iba totalmente al limite destrozando ruedas, escapes y estriberas como el autentico inconsciente amateur que a su vez era.

Superaron el primer y segundo túnel sin problemas, nadie quería arriesgarse en tan peligrosa zona. Sin embargo cuando alcanzaron el último de ellos, las luces de alarma se encendieron en las pantallas del casco de los pilotos.

“El túnel no tiene luces ”

Era un aviso enviado por precaución, pues en realidad no había mucho problema al disponer las motos de faros. Al ser el típico día nublado de la zona, todos los pilotos habían salido a carrera con pantallas claras. Bueno, todos menos uno, cuyo nombre ya te imaginaras y que se había empeñado a salir a pista, en contra de los consejos de su jefe de equipo, con una pantalla de espejo que, según él, le daban un aire más agresivo.

Así que ya podéis imaginaros quien se quedó totalmente ciego cuando entró en el último de los túneles de 350 m previos a los rasantes.

Quedarse sin visión es una cosa, pero quedarse ciego a más de 290, es otra muy distinta. Así que tras haber destrozado la luz trasera situada en el colín de quien creía ser Tourmadre al empotrarse con su carenado delantero que por supuesto carecía de equipo de luces activo, no le quedó más remedio que subirse la pantalla para poder ver algo.

Resultado:

En primer no conseguir ver nada, debido al vendaval que se lanzó contra sus ojos y que se fue a unir inmediatamente al esguince cervical de pronóstico grave, a consecuencia del efecto vela de una pantalla elevada a dicha velocidad que por supuesto fue arrancada de cuaje a las 5 décimas de segundo de tan grande idea.

Así acoplado como nunca, dentro de su cúpula que le protegía del viento y de las múltiples gotas de agua que ella empezaban a estamparse Javier salió vivo del túnel una vez más. De esa guisa, se enfrentaba Javier a la imposible misión de adelantar a los 2 pilotos que tenía delante en el poco espacio que tenía hasta la meta.

Quería a toda costa pasar el primero por meta al menos una sola vez en la vida pues sabía que sería su última oportunidad al estar seguro de que en la última vuelta, saldrían a relucir la experiencia y el talento de sus 2 últimos compañeros.

Por ello acercándose al lugar donde se apostaban más de 150 000 almas ávidas de emociones fuertes, Javier apretaba al máximo las posibilidades de 12 cilindros, al necesitar desesperadamente adelantar a al menos uno de sus rivales en ese punto. Con el caso incrustado en el depósito Javier tenía una visión un poco dificultosa de la pista pero la otra opción era un viento huracanado que irremediamente le arrancaría las gafas que tanto necesitaba y que de alguna milagrosa manera habían permanecido en su sitio tras el episodio huracanado anterior.

De manera que muy a su pesar no tuvo más remedio que mantener esa inadecuada postura en tan espectacular tramo.

Realmente la técnica de los rasantes dice que hay que frenar justo en el borde del mismo, mili segundos antes de despegar, para tener un vuelo lo más controlado posible. Pero cuando la visión de la pista es tan limitada como la que Javier tenía en esos momentos, te puede suceder cosas imprevistas como lógicamente le ocurrió a Javier. El cual concentrado en su lucha con el viento, se encontró a sí mismo a varios metros del suelo mientras todavía iba con el gas a fondo sin haber hecho el más mínimo intento de tocar el freno al pillarle la maniobra de despegue totalmente desprevenido.

Por unos momentos Javi abandono la MV y sintió su cuerpo sentado en un F-18. Sin atreverse a modificar su postura por otra más apropiada para el vuelo y haciendo todo lo contrario que debería hacer, Javier cerró los ojos esperando el inevitable impacto contra el duro asfalto. Volar con los ojos cerrados es una experiencia única en el mundo, principalmente porque en moto nadie habida sido tan idiota como para haberlo intentado con anterioridad. Aquellos breves segundos parecieron horas mientras recitaba oraciones aprendidas hace machismos años en sus tiempos de monaguillo.

El ruido fue terrible, pero no por culpa de los comentaristas de la ESPN (que también) sino principalmente provocado por colectores aplastados, fibras destruidas, llantas deformadas bloques motos abollados. Fue tan fuerte el impacto que Javier a pesar de sus esfuerzos en sentido contrario, no tuvo más remedio que abrir los ojos.

De alguna manera que los técnicos de Ohlins no pudieron explicar, el amortiguador de dirección y los amortiguadores tope de gama, lograron hacer su trabajo de manera mas o menos aceptable manteniéndole milagrosamente en la pista.

Cuando las retinas del humano volvieron a sentir el sol, la moto volaba en línea recta sin nadie delante de él a máxima velocidad. Pues como es lógico, Javier, a pesar de la comprometida situación, en ningún momento se le habida pasado por la cabeza aflojar el mando del gas.

¿Pero donde narices estaban Takagui y Tourmadre?

No se atrevía a mirar atrás por culpa del viento y no podía recibir información de su equipo sin la pantalla del casco, así que se limito a ir lo mas rápido que podía. Si de verdad les habida adelantado volando en el ultimo rasante tenia que conseguir sin falta el vídeo de la carrera. Menudo vacile les iba a hacer a sus compañeros de mus en el bar de Manolo.

Parecía estar solo en el ovalo circulando tranquilo a mas de 350 sin que nadie le molestase, sin embargo sabia que de no haber caído, sus rivales sin duda alguna, estarían muy, muy cerca suyo.

Ya estaba en el ultimo tercio del peralte, cuando una sombra roja acompañada de un aullido demencial, se le acerco por la izquierda avanzando poco a poco. No habida duda, era Takagui y su Marlboro Yamaha.

Javier intento empujarle contra la valla virtual abriendo la trayectoria, pero esa maniobra era realmente difícil circulando en un ovalo donde la moto, una vez tomada una dirección, difícilmente aceptaba modificarla. De esa forma Takagui seguía avanzando hasta situarse completamente paralelo a él. Sus codos chocaron uno contra el otro varias veces, incluso los carenados se tocaron a más de 365. Las motos para deleite de los espectadores, seguían pegadas una a la otra, nadie cedía lo más mínimo. Los pilotos se miraban a los ojos y ninguno tenia cara de ir a cortar

“Los dos eran ganadores ”

Estaba claro que el japonés no tenía ninguna necesidad de arriesgar teniendo en cuenta lo que se jugaba, pero su orgullo estaba tocado tras ser adelantado volando por ese privado. En un instante, sucedió lo inevitable, los semi manillares se tocaron, perdiendo ligeramente el control de la dirección de sus maquinas.

Puede que fuese el talento o los años de experiencia en competición, pero el caso es que el japonés se hizo con el control del inevitable shimmie unas décimas de segundo antes que el gijonés, lo justo para al fin lograr superarle colocándole delante suyo y logrando la mejor posición para encarar la frenada de la ultima chicane . A no ser que intercambiase la MV en la que iba montado por una mini moto para pasar entre el carenado de la M-15 y el guardarrail interior Javier no podría pasarle.

Desde el box, Kanemoto pensó:

"Que pena, Javier no va a lograr su sueño de pasar primero por meta al menos una vez "

Desde el interior de la cúpula de la Kobas, Javier dio una voz que casi fue escuchada por Takagui desde su moto .

"Y UNA MIERDA, YO PASO POR COJONES"

Puede que no fuese montado en una mini moto, pero él, y solo él, conocía una forma de hacerla mucho mas estrecha. Ello requería una maniobra arriesgada, casi suicida, pero.....

Tuvo que hacer uso de toda la poca fuerza de la que disponía para, mientras apretaba con todas sus fuerzas la maneta de freno con la que fundir los discos, ser capaz de mover su cuerpo girando sobre la misma pasando la pierna izquierda por encima del asiento para colocarla paralela a la otra. Las dos juntas a la derecha del carenado.

El conocía la técnica, de hecho la habida inventado hacia muchos años.

Quedando sentado de manera precaria en la moto cual amazona de la época victoriana, la moto perdía el espacio necesario para la pierna izquierda siendo sensiblemente mas estrecha. Unido al Hecho de no presentar carenado derecho debida a la caída en el warm up le daba una remota posibilidad de adelantamiento.

De modo que Javier hizo lo que tenía que hacer:

Soltó frenos....

Takagui creyó alucinar cuando fue adelantado por una moto con el conductor mirando hacia un lateral dándole despectivamente la espalda. Su intento de cruzarse en la trayectoria del rival tuvo un resultado baldío al chocar únicamente carenado con carenado.

Mientras tanto, Javier trataba de dominar la moto en esas extraña postura mientras las deslizaderas de sus rodillas arrastraban ya no por el asfalto con el que no podían tocar debido al escaso espacio disponible, sino con la parte superior del guardarrail plástico que delimitaba el interior de la curva contra el que no tenia mas remedio que ir totalmente empotrado.

El caso es que Takagui totalmente desconcertado perdió el control y consecuentemente la trazada buena, consiguiendo Javier a falta de 100 metros para el comienzo de la ultima vuelta y por primera vez en carrera, liderar una carrera del mundial.

Javier ya era el primero en su GP

.

Pero aun quedaba lo mas difícil, el problema de dicha extraña técnica era la extrema dificultad que suponía dar la contra curva pues suponía tumbar la moto al lado contrario sin tiempo a modificar la postura del cuerpo .Se podía lograr pero solo por aquellos que gozaban de una agilidad y rapidez felina de la que como todos sabéis Javier carecía.

Así que haciendo un esfuerzo impropio para su avanzada edad. Javier rizo el rizo y logro trazar mas o menos dignamente la curva, aunque en el proceso, un agudísimo pinchazo en la musculatura de su espalda y parte posterior de la pierna derecha, indicase que ya no eran 4 si no 5 las hernias discales que su maltrecho cuerpo sufría.

Aún en la misma posición, Javier enfocó primero la recta de meta abriendo gas a tope y sin piedad. De esa manera y ante la asombrada mirada de Kanemoto colgado del muro a mas de 1 kilometro de distancia, Javier gracias a la técnica del Madrider, logró su sueño de pasar primero por la línea de meta con el añadido de haber quedado muy favorecido en la tele al quedar perfectamente alineado con la cámara de meta a la que quedo mirando directamente al paso por ella.

Pero aun faltaba una vuelta y ahora las condiciones para el piloto de la Kobas, ya no eran tan favorables. Luchando ya no solo con el viento si no también contra un intenso dolor, Javier luchaba por ponerse de nuevo en la posición de pilotaje normal. Un esfuerzo que para una persona en buen estado de forma, ya es un difícil, para nuestro amigo asolado por un desesperante dolor, en la pierna de apoyo, le parecía imposible.

Tiempo tenía de sobra, pues estaba en la larguísima recta de meta. Pero no podría entretenerse mucho tiempo mas, pues dicha posición no era la mas aerodinámica para alcanzar la velocidad máxima. Takagui y Tourmadre no necesitaron de una segunda invitación para arrancarle sin piedad las pegatinas uno por cada lado mientras Javier luchaba por volver a su moto.

Pero era imposible, por más que lo intentaba ya no tenía fuerzas suficientes para volver a ella y la recta se estaba acabando. Seguía luchando por encontrar unas fuerzas que sabía no ya no tener. Estaba perdiendo cualquier oportunidad en carrera y todo por un maldito tirón muscular.

No podía más, ya era cuarto cuando casi sin fuerzas, inició la frenada para curva de final de recta. Otras veces había llegado a muchísima mayor velocidad, pero también mucho más descansado tras casi 1 minuto de recta.

Freno solo a 320 mientras más y más pilotos le pasaban por el interior. Sus antebrazos ya no tenían fuerza. La cámara que otro tiempo tanto le habían querido y enfocado, le abandonaron para seguir la última vuelta de los líderes que luchaban por la victoria en el GP.

Kanemoto que había mirado a los ojos de Javier al paso de este por delante suyo luchando por incorporarse en la moto se dio cuenta al instante de lo que había sucedido cuando a lo lejos logró adivinar una nube de polvo que ascendía violentamente por el aire justo al final de recta.

Demasiadas veces lo había visto durante los últimos 3 días para no saber lo significaba.

Javier se había caído

Capítulo VII

El Final

El golpe fue tremendo, normalmente cuando te caes a mas de 300 no vives para contarlo y en ese caso Javier se cayo a 315. Mientras volaba por los aires, nuestro amigo esperaba el ya habitual y brutal golpe contra el asfalto como ya habida probado con anterioridad. aunque nunca a tanta velocidad como ahora.

Se preparo para lo peor.

Tal velocidad le llevó a que por una vez, no fuese en el asfalto en donde terminó sino a la zona de seguridad. La cual debido a sus anteriores y originales caídas en puntos inverosímiles, nunca habida tenido la ocasión de probar. El caso es que impactó espectacularmente de cabeza contra la gravilla. Como todo en este circuito, diseñado no solo en pos de la seguridad sino también del espectáculo, la gravilla no era en realidad tan dura como parecía y si mucho mas segura que esta. En realidad esta se encontraba esparcida por encima de unos gigantescos air fences de tierra únicamente para dar ambiente clásico a las escapatorias.

De modo que el impacto fue muchísimo menor de lo esperado al ser su intensidad absorbida por el colchón de nitrógeno, vamos, como si te caes en un de esos castillos hinchables de las ferias.

Desde luego algún que otro hueso paso a mejor vida, de hecho el brazo izquierdo le dolía un poco mas de lo habitual, pero aun así tirado con la cabeza metida en la gravilla y rodeado por una nube de polvo, Javier tuvo que admitir que al menos esta vez no se iba para el otro barrio.

Con sorpresa, notó como la superficie, anteriormente blanda sobre la que se encontraba, se endurecía evidentemente para permitir que las asistencias médicas caminasen sobre el air fence.

Rápidamente los enfermeros le atendieron diligentemente, inmovilizándole el brazo con resina líquida. Le colocaron una vía para administrarle calmantes y anti inflamatorios y lo subieron a una camilla para evacuarle en helicóptero hasta su cama del hospital del circuito.

Mientras era balanceado de un lado al ser transportado de manera precaria a través de la larga distancia que les separaba del helicóptero, Javier a quien ya le habían quitado el casco, oyó por megafonía como se desarrollaba la batalla por la victoria donde Tourmadre lideraba la carrera cuando esta ya discurría por la zona de los túneles que tanto le gustaba al francés.

Se arrepintió de su inútil esfuerzo por pasar primero por meta y de la gran oportunidad desperdiciada de lograr un bonito podium. De nuevo y ya eran varios millones de veces, la fortuna se negaba a sonreírle. Mañana una vez soldados los huesos rotos, volvería a su triste vida de padre de familia sin futuro.

Cerró por un momento los ojos víctima del cansancio y los calmantes mecido por los camilleros que le transportaban.

De pronto, se escucho un impresionante trueno sobre su cabeza.

Sobre la cara sin afeitar de Javier, empezaron a caer unos goterones de tal tamaño que incluso le hacían daño al impactar contra la piel.

El cielo, que ya habida estado amenazando durante todo el día, se habida abierto sobre sus cabezas y además a lo bestia, eso era llover y lo demás tonterías.

Por todo el circuito, caían millones de metros cúbicos de agua que hacían muy difícil la conducción. Tourmadre y Takagui que estaban en los rasantes, sabían que solo 2 kilómetros les separaban de la meta e hicieron un esfuerzo por llegar a ella.

Pero existía un gran problema y muy grave. En otros circuitos con el agarre del de Gijón no habida mucho peligro en rodar bajo la lluvia con slicks, simplemente con bajar un poco el ritmo seria suficiente.

Sin embargo este circuito tenía una particularidad. Su penúltima curva era un peralte gigantesco y como todos los que ven la Indy Cart saben,

En los óvalos no se corre cuando llueve, es demasiado peligroso.

Así que el director de carrera, muy a su pesar, se vio obligado a sacar la bandera roja por todo el circuito dando por finalizado prematuramente el GP cuando únicamente restaban poco más de 2 kilómetros y Takagui lideraba la carrera.

Todos dieron al japonés como ganador de la carrera pues era en esos momentos el líder de la misma. Eso era lo que decía el sentido común y todos, incluidos los cientos de miles de personas que asistían al evento así parecieron aceptarlo.

Esa situación era algo que no se veía en los GPs desde hacia mas de 18 años Momento en el cual habían hecho acto de presencia los equipos de control meteorológico que garantizaban sol en todas las carreras. Sin embargo, el circuito de Gijón no contaba con ellos por prohibición de la consejería de medio ambiente del Principado de Asturias la cual, no habida tramitado a tiempo la licencia necesaria de modificación meteorológica.

Todos se encontraban en una situación que nunca antes habían experimentado.

Takagui y Javier llegaron juntos a los boxes, el japonés se dirigió raudo al pódium de los ganadores, el segundo al hospital del circuito donde ya por estas fechas se encontraba como en casa.

Kanemoto le acompañó como siempre para darle ánimos, aunque esta vez no estaba solo. Otros pilotos y no solo sus antiguos amigos, sino pilotos profesionales de otros equipos, iban a felicitarle tras haber quedado alucinados con su exhibición.

Además. Un enjambre de periodistas de todas las nacionalidades hacían cola a la puerta de la clínica pegándose con directivos de compañías patrocinadoras de todo el mundo con tal de lograr una entrevista con el gran protagonista de la carrera.

En el otro extremo del circuito Takagui se secaba la cara y Junto Tourmadre y un desmelenado Dorfmeister que contra todo pronostico habida conseguido llevar su rapidísima BMW al pódium, se preparaban para recibir las copas de los campeones.

Tras ser entrevistados por el veterano Noyes, subieron a sus respectivos peldaños del podium

Tanto Dorfmeister como Tourmadre recibieron sus premios de manos del Alcalde de Gijón Ivan Armesto famoso años atrás por su participación en la primera edición del Gran Hermano.

Pero cuando un despeinado constructor del circuito, acompañado de su Alteza Real el Rey Froilan de Borbon, se disponían a entregar el trofeo al ganador de la carrera, alguien irrumpió en el pódium dando voces.

Al principio no todos le identificaron, pero cuando empezó a hablar al publico allí congregado, todos reconocieron la voz que les habida acompañado en las retransmisiones de motociclismo durante los últimos 40 años en televisión española.

Era Ángel Nieto el cual portaba un pequeño libro en la mano derecha.

La seguridad del circuito intentó arrebatarse el micrófono que Angel previamente habida robado a Paco Peña, pero Jorge lo evito con un leve movimiento del dedo índice.

-“Atención calma señores, tranquilícense, calma por favor Calma. Tengo que decirles que se ha producido un error en esta carrera”.

-“Calma por favor, dejen de gritar.”

-“Verán, esto que tengo en mi mano es el reglamento oficial de los grandes premios editado por Dorna, organizador del mundial y que lleva vigente desde su última modificación hace 14 años. En el, a pesar de la introducción de los controles meteorológicos hace tantos años, de alguna manera, ha quedado todavía en vigor la reglamentación ya obsoleta de control de carrera en caso de lluvia”.

-“Como hace más de 12 años que no llueve en un GP, nadie le presta atención incluido, por lo que parece, el director de carrera. Pero esta norma sigue plenamente en vigor aunque nadie haya hecho uso de ella en tanto tiempo”.

-“Según ella y más concretamente en el artículo 188/CC., Se entiende que en caso de suspensión de la carrera por razones de índole meteorológico y de haberse completado más del 65 % de la distancia de misma, se declarará vencedor al piloto que haya pasado por meta en primera posición en la vuelta anterior a la suspensión de la carrera”.

-“Por lo tanto y en base a esta normativa aun vigente, en el mundial, declaro que el vencedor de la carrera no es el señor Takagui del team Yamaha sino el Sr. Javier de la Serna que a bordo de su Kobas-MV del Team Kanemoto, paso en primera posición por meta en dicha vuelta, aunque todo hay que decirlo, en una posición muy poco ortodoxa”.

Un enorme revuelo se armó en el pódium del circuito Asturiano, Takagui imploraba juramentos en Japonesa alegando según parece que la victoria era suya, a Tourmadre y Dorfmeister tuvieron que sacarlos a toletazos de allí ante el follón que organizaron al enterarse de la noticia.

El caos se apoderó la ceremonia de entrega de premios.

Pasaron los minutos y la cosa seguía igual. En la clínica móvil aislada del mundo exterior Javier no se enteraba de nada mientras le arreglaban la fractura.

Si, habida revuelo en el exterior pero no mas del habitual al acabar un GP como le dijo la enfermera que lo atendía.

Todo se calmó por un segundo cuando el director de carrera apareció en el pódium con aspecto serio y ceremonial aunque con la frente totalmente cubierta de sudor frío.

Cogió el micrófono y delante de las miles de personas que se arremolinaban debajo de él envueltas en un silencio sepulcral, con su voz conectada a la megafonía del circuito dijo las siguientes palabras.

-“El Sr. Ángel Nieto tiene razón: Reconozco mi error.”

-“El ganador del Gp de España 2015 es el Sr Javier de la Serna y su Kobas MV-500”.

La enfermera tuvo que reconocer que el ruido podría ser habitual, pero lo de la puerta de la clínica fuese arrancada de los bornes por una riada de periodistas enfervorecidos, no lo era tanto.

A Javier todavía tumbado en una camilla, comenzaron a tirársele encima decenas de periodistas haciéndole las más increíbles preguntas sobre su victoria y rogándole el más mínimo comentario tras ese inesperado triunfo.

- "¡¡¡ Pero de que triunfo hablas subnormal !!!"

Le estampo con su habitual estilo fino y desenfadado Javier al enviado de la revista motociclismo

- "Pero si yo no he acabado la carrera"

- ¿No ves el pedazo ostion que me he dado?

- "Que si Javi, que has ganado, créetelo".

- ¿Te estas quedando conmigo julai de mierda?

¡¡¡ PUM!!!

Que fue más o menos el sonido emitido por un monitor cardiaco al ser estampado contra una cabeza de un periodista del motor.

Esto provocó que todos los periodistas de la prensa a excepción del enviado de motociclismo que se quedó a dormir un poco mientras le daban unos puntos de sutura, huyesen en manada.

Al cabo de unos segundos Kanemoto entró en el hospital

El aparato de electros que Javi le lanzó al confundirle con Valentín Requena (?) no le alcanzó por milímetros, en una nueva muestra de la capacidad visual del Gijonés.

-¡¡¡Quieres tranquilizarte merluzo!!! (En inglés)

-¡¡¡Que es eso de ponerse a repartir ostias tras ganar tu primer GP!!!

-¿Que has dicho?

-Si hombre si, que has ganado, como te lo tengo que decir y todo gracias al gran Ángel Nieto. Es a él al que se lo tienes que agradecer. Créetelo de una vez.

-Han tomado por definitivo el último paso por meta en el que tu, por primera, única y posiblemente última vez en tu vida, has pasado primero.

!!! HAS GANADO!!!

Lo sucedido tras pronunciar Kanemoto esa frase se mantiene en la memoria de Javier algo borroso y confuso como si hubiese sido mas un sueño que algo real.

Recuerda como arrancándose los sueros que tenia conectados e ignorando el dolor de sus huesos rotos, salió del hospital a cuya puerta fue recibido por cientos, quizá miles, de personas.

Recuerda vagamente la sensación de ser llevado a hombros por la línea de boxes hasta el pódium, mientras a su paso los ocupantes de las grandiosas gradas de recta de meta, se rendían a sus pies con vítores y aplausos jamás oídos nunca en un circuito.

Recuerda su llegada al pódium como si fuera ayer a pesar de haber pasado más de 40 años.

Recuerda a sus compañeros Takagui y Tourmadre mas alegres de lo que supuestamente deberían estar felicitándole efusivamente.

Recuerda las chicas más guapas que nunca habida tenido el placer de besar sonrojándose ante la imagen que daba en calzoncillos rojos en el pódium que era como habida quedado tras arrojar todo su equipo al publico desde allí.

Recuerda el baño de cava que le dejo calado hasta los huesos, y mas ciego de lo habitual.

Recuerda vagamente haber dado un beso al Rey en la boca pero de ello al menos no quedo constancia en los periódicos al día siguiente salvo la cicatriz en la frente fruto de la rápida actuación los miembros de la escolta.

Pero por encima de todo: Javier recordaba a la persona que le dio el trofeo de ganador del GP de España de 2025.

Su amigo, su compañero, aquel que habida hecho posible su sueño. Aquel que calzando unas alpinestar que desentonaban con su impecablemente cortado traje de Armani y mientras se subía con él en el pódium para elevar juntos el trofeo de ganador y mientras le daba un emotivo abrazo, le susurró al oído:

“Oye, a ti también te gustaba la F-1”

¿No?