

QUEMADO VIAJERO

EL NORTH WEST 200

Autor: Pelayo Díaz Acebo

pelayoda@hotmail.com

Ceuta, 2009

El 2008 estaba siendo muy contenido en gastos, ya que a 12 de abril solo me había pillado una RC30 una Pregp y otra (la cuarta) RD 350. Así que aprovechando que, sorprendentemente, no tenia mas que un ligamento cruzado de la rodilla a medio curar, decidí que tras la Isla de Man, Nurburgring y el hotel putimoto de la nacional 630 Km. 23, había llegado el momento de elegir un nuevo destino motero en el que incomprensiblemente volviese a desaparecer el dinero para el anillo, la boda, la cuna y los Dodotis

Afortunadamente eso no fue un problema ya que: no tengo novia (normal), no me quiero casar, los niños no me gustan y hace por lo menos 3 años que no me meo ni me cago encima.

Memorizando como desde hace ya casi 20 años la revista "LA MOTO", me enteré de que el jefazo y uno de esos tíos con suerte de las revistas a los que

les enseñan en primicia las motos y encima se las dejan unos días sin que ningún esfínter tenga que hacer nada para lo que no este específicamente diseñado de antemano, iban a correr el North West 200 en Irlanda del norte

Para el mas común de los moteros eso de "correr el North West 200" les sonara lo mismo que si digo que se van al "Southeast 667789", así que para que lo entendáis, os diré que es algo así como el TT de la Isla de Man pero en plan "maricón el ultimo" es decir, todos a la vez en plan GP.Lo cual al caliente de Ceuta le llamaba mucho la atención como todas las mariconadas de ese estilo que tengan motos y no vecinos de chueca como protagonistas.

Aprovechando que estaba muy cerca y que las fechas eran compatibles, decidí gastarme también el dinero que tenía reservado para renovar la ropa del 91, que ya empezaba a estar un poco pasada de moda, para irme también al TT. Al fin y al cabo, ahora en el 061 de Ceuta me dan ropa nueva cada año y esos tonos naranja fosforito reflectantes, están de plena actualidad en las pasarelas internacionales.

Dicho y hecho, tras un poco de Internet, unas llamadas y unos números mas propios de un físico cuántico que de uno que no baja de los 94 en el brain training, decidí que la mejor opción para llegar a Irlanda era pillar el ferrie que salía de Chesburgo en Francia.

En lo que respecta al alojamiento no había lugar para la duda. Quien necesita hoteles cuando tiene una furgó. Dada mi experiencia, decidí ganar un poco en comodidad respecto a mi semana en Alemania.

Por supuesto nada de decoradores amanerados y derrochones. Uno tiene un gusto exquisito para las reformas y solo hubo que arrancar de cuajo el asiento del copiloto para que quedase un coqueto y perfecto espacio para mi confortable lecho de goma espuma con peste a gasofa (12 litros vertidos en Jerez) y darle el toque hogareño que todo soltero necesita en el fondo de su corazón. Atrás sitio de sobra para la R6 y el neceser con la ropa para un mes.

Como rutero empedernido y responsable que soy, no dude en hacerle una exhaustiva revisión a la moto antes de cargarla en la parte de atrás de la furgó y hacer kilómetros. Por supuesto la superó sin problemas a pesar de mis duras exigencias pues no tenia muchos kilómetros. Vale, es cierto que tampoco tenia faros ni retrovisores y que la matricula estaba fijada con esparadrapo del curro al carenado de carreras, pero bueno, esto era un viaje a Irlanda del norte, no el control de calidad del Airbus 330. Unas linternas de bici sujetas con bridas a unos agujeros hechos con unas tijeras en el carenado de fibra y ya tenía una moto perfectamente homologada para la calle.

anterior, se vino abajo cuando la fabulosa idea de empezar el 4567890º intento de régimen cenando a base de cereales con fibra, se convirtió en la primera explosión termonuclear de una bolsa de Kellogs que se negaba a salir de la maleta.

Ignorando por completo las mejores técnicas de control de la ira y tras una hora limpiando trocitos de cereal de la tapicería, me que quede todo lo dormido que la peste a El Bulli (milhojas de cereal deshidratado sobre cama de hidrocarburos insaturados) me permitió.

Al día siguiente y aprovechando que aun quedaban 2 días hasta la salida del ferrie, puse rumbo a Normandía que estaba a menos de 100 kilómetros del puerto y merece la pena visitar al menos una vez en la vida

Aquí me pongo un poco serio para deciros que nunca tuve una sensación de "lugar especial" que en las playas, museos y cementerios, que a cada paso te encuentras en el lugar del gran desembarco del día D. Conduces despacio??????, no metes ruido y sientes envolverte el respecto al que obliga las miles de personas que sabes que murieron sobre la arena que estas pisando a las que debes el no estar leyendo este relato en alemán. Omaha beach, bunkers y antiguos vehículos militares que te encuentras por todos los lados y sobre todo los perfectamente cuidados cementerios son cosas que te marcaba de por vida. Si puedes ir no te arrepentirás

Pero bueno aquí venimos a hablar de motos y de esas la verdad es que no vi muchas durante el viajecito de los cojones por territorio galo. De echo lo único con lo que te encuentras por esa zona de Francia son rebaños y rebaños de caballos solo interrumpidos cuando tu campo de visión lo ocupa un Range Rover tirando de un carro lleno de caballos. O a los franchutes les gustan muchos las carreras o los europeos heterosexuales de vacaciones por Francia no son los únicos que corren peligro los sábados por la noche.

Las primeras motos las encontré en el puerto de Chesburgo donde ya te encuentra con gente rara. De esas que se pillan las vacaciones en pleno mayo para ir a ver carreras de motos de calle en Irlanda del norte donde te lloverá si o si, en vez de aprovechar el calorcito abrasador de agosto para "disfrutar" de como los chips con ruedas trazan al limite dificilísimas chicanes de 70 en algún resort de vacaciones diseñadas por Tilke en países, de tanta tradición motera, como Qatar o Bahréin. Fue una buena idea lo de no quitar los dorsales a la R6, pues hizo pensar a muchos de los allí reunidos, que el gordo brutal de la furgo con matricula de Ceuta era un privadillo del North West. Por supuesto no hice el más mínimo esfuerzo por sacarlos de su error.

Eso si, de haber ido a correr no hubiese encontrado ni la línea de meta, pues aparte de gordo estoy mas cegato que el empleado del mes de la once. Lo cual pude descubrir aterrado cuando la fila de coches empezó a moverse y al abandonar mi posición habitual (tirado tocándome el barrigón) veo, o mas bien no, que he perdido las gafas. Lo cual es un problema, pues si tu colección de dioptrías es mayor que la de pelis de Private, necesitas unas gafas para poder buscar las gafas. Cuando ya estaba tan desesperado como los amables caballeros que probaban la eficacia de sus bocinas detrás de mí, un amable italiano me trae unas gafas que, Dios sabe como, se habían caído por la ventanilla. Le debo la vida a ese tío pues sino es por el, un año después aun estaría en el aparcamiento de la terminal intentando encontrar el volante.

Gracias a vivir en Ceuta lo de pillar un ferrie resulta tan emocionante como respetar los limites de velocidad legales. Especialmente si como en este caso el viento de levante queda a más de 2000 kilómetros al sur. Eso si, lo de que un viaje intercontinental de mas de 24 horas de travesía sea mas barato que hacer los putos 14 kilómetros que hay entre mi pueblo de adopción y Algeciras, la verdad es que te ayuda a entretenerte durante el trayecto cagándote en la madre que parió a los políticos que deciden las tarifas y a los cuales por supuesto les pagan con tu dinero y el mío el billete del helicóptero cada vez que van a hacer la compra a Algeciras..

Como ya era veterano de mi viaje al TT, no perdí tiempo ni dinero pillando un camarote, sino que me monte mi propio salón moruno en una de las salas de butacas ante la atónita mirada de los que seguían las normas de abordaje intentando conciliar el sueño sobre los incomodísimos butacones.

Vale puede que no tengas una ducha cuando te levantas al día siguiente, pero así me iba adaptando a las costumbre locales donde el agua y el jabón solo se usan a diario para limpiar las jarras de Guinness.

Cuando uno viaja a Irlanda, sabe de antemano que no va al país mas rico del mundo, de hecho los Estados Unidos lo son en parte, gracias a los millones de irlandeses que se largaron de allí cagando leches hartos de ser los más pobres. Por ello uno ya no espera que la terminal de Irlanda sea una chorrada carísima diseñada por Calatrava, pero de ahí, a que al barco lo amarrasen en un espigón antediluviano donde seguro que en su día Colon echó alguna que otra meada por la borda de su carabela, hay un termino medio.

!!!!Cutre de cojones!!!

Afortunadamente llevaba GPS pues la salida de la "Terminal" de deja simple y llanamente en el quinto o sexto coño de Irlanda sin ninguna ciudad ni pelirroja a medio lavar a la vista en kilómetros a la redonda. Tras kilómetros y kilómetros en los que te preguntas si la tía del tom tom se habrá dado cuenta de que ya no estas en Cuenca sino en Irlanda, las señales de la carreterucha de pueblo toman el color azul de fondo.

Eso es lo único que te indica que acabas de entrar en una autovía, bueno en una autovía a a la irlandesa. Que aunque no lo creas no es una carretera con bares en vez de gasolineras sino una especie de carretera de 2 carriles separados por arbustos y con gente (mucha) que para el coche en el arcén, no por avería o por estar borrachos (que lo están) sino para hacer un picnic en sus taludes ajardinados de los márgenes, disfrutando de la paz y la tranquilidad de tan bucólico lugar.

El país es tan pequeñito que te lo fundes en dos o tres horas. Cuando te acercas a la frontera con Irlanda del norte, uno que nació en los 70, espera que el tom tom te recuerde ponerte el casco y el chaleco antibalas, pero mira tu por donde que donde esperaba a la mitad del ejercito de su majestad encañonándome y preguntándome porque un ceutí llegaba a las islas en una furgó y no en planeadora, lo que me encontré fue.....nada. Ni tan siquiera un cartelito con lo de bienvenido al viettxxxxxxxxxxulster.

Lo único que te indica que estas en Reino unido es que las señales esas tan raras redondas con un círculo rojo con números dentro, en vez de estar en kilómetros, pasaban a estar en millas. Como es lógico yo también hice mi propio cambio sustituyendo el

!!! Que te den pol culo!!!

Por el más británico

!!!!Fuck you!!!!

Cada vez que veía una de ellas a los márgenes del circuíxxxxcarretera...

Sorprendentemente para rainman Díaz Acebo a lo largo del viaje me acompañó un tiempo increíblemente soleado en unas tierras donde el producto típico no es ningún queso ni pastel sino la lluvia a granel. Lo cual vino de perlas a mis limpiaparabrisas sujetos con bridas y remaches tras perder los tornillos en la revisión previaje de la furgó.

Desde luego en todos mis viajes llevo una flor en el culo, porque no es normal que no te llueva ni en la Isla de Man ni Nurburgring ni en la mismísima Irlanda. Desgraciadamente para mis conciudadanos ceutíes, la flor de mi culo no florece bien en el norte de África, dado el tiempesito de los cojones que me lleva acompañando en los 3 años que llevo allí.

!!!Ni los más viejos del lugar, oiga!!!!

Disfrutando de un paisaje en el que solo la diferente raza del ganado (vacuno aunque el otro también es mas rubio) hace que no piense que estoy en Asturias, poco a poco voy viendo a los lados de la carretera los nombres de pueblos (Antrim, Agandolliey, Kirkistown) que me indican que estoy entrando en la cuna y paraíso del roadracing que es como los que inventaron eso de correr con cacharros de 2 ruedas llaman a las carreras disputadas en circuitos naturales. Dejando lo de short circuit racing para las mariconadas de circuito de los del continente.

Antes de lo que pensabas que tardarías en atravesar de punta a punta una isla y dos países, la tía del navegador demuestra que, al contrario de lo que se dice de las mujeres, estas si saben leer los mapas. Indicándome con su melosa voz de Terminator, que había llegado a mí destino.

Lo primero era lo primero, así que en lugar de buscar alojamiento, que sería lo que haría un viajero normal, me dispuse a disfrutar de la gastronomía y literatura local buscando como un loco un fish and chips y un kiosko con revistas de motos, como el gordo quemado subnormal que todos sabemos que soy. La idea era acampar (bueno, aparcar) en el camping gratuito de la organización, desgraciadamente mi habilidad para encontrar fish and chips, McDonalds y Burguer Kings no es comparable a la de encontrar campings. Así que tras una hora dando vueltas en la oscuridad decidí aparcar provisionalmente en medio de Portsteward a dormir.

Como es lógico dicha provisionalidad se convirtió en permanente a partir del día siguiente y por espacio de una semana. Estaba totalmente harto de la furgo y ya deseaba sacar la R6 para ver si los reglajes de circuito se adaptaban bien al asfalto de los circuitos de verdad.

Como llegue el día antes del inicio de los entrenamientos, había poca afición aparte de los italianos del barco y yo. Al circuito le faltaban pequeños detalles como montar el semáforo de salida y derribar las casas de las escapatorias de los curvones de 6ª a fondo, pero supuse que lo solucionarían antes de entrenos de mañana. Aun se podía entrar gratis en el paddock, así que introduje una tarjeta de 2 gigas en la Casio y me dispuse a batir el record del mundo de fotos en 2 horas, actualmente en propiedad del vecino de Elsa Pataki desde agosto del 2006

Como en todas las carreras de road racing hay dos tipos de habitantes. Están los típicos y lógicos irlandeses chiflados que esperas encontrar en una carrera de pueblo con su nsr 250 con mas años que las de Cardus aparcada junto al triciclo del niño a la puerta de la caravana.

Lo que no es tan lógico y ya no te cuadra tanto es que en una carrera, que si preguntas en España la conocemos yo y 4 frikis mas, puedes ver aparcados junto a la transit del team John Smith los mega camiones de los equipos oficiales del British Superbike. Vamos, como si vas a La Bañeza y te encuentras al team Aspar diciéndole a Bautista para ir rápido con la Aprilia oficial lo que tiene que hacer es ir justo por encima de las alcantarillas.

Si algo tienen los británicos es que saben como cuidar a sus patrocinadores con las motos mejor pintadas de cuantos campeonatos de disputan en el mundo. ¿Que revista de motos dedica el principal articulo de su edición de mayo a hacer un estudio de las decoraciones de las motos de su campeonato nacional?

Las Suzuki negras del team Relentles y las honda amarillas de Guy Martin se llevaban este año el premio a las más logradas.

Más que nada por dejar enfriar la cámara que estaba más caliente que la del fotógrafo del FHM, me fui a darme unas cuantas vueltas de clasificación al circuito. De nuevo los dorsales y el incomprensiblemente homologado "silencioso" de serie de la R6 causaron sensación entre el público allí reunido que me saludaban pensando que era un corredor haciendo entrenamientos privados con el tráfico abierto. Afortunadamente no me veían cuando trazaba los curvones de 280 a 50 por hora. El circuito parece (y lo es) una chorrada pues no hay más que rectas y más rectas. Supongo que la cosa cambiara cuando vas a 300 con 10 tios a tu rebufo pensando que eres un paquete y que si lograsen pasarte por fuera en la siguiente curva de 6ª a fondo sin escapatoria, podrían pillar fácilmente los 310 con su CBR 1000 recién sacada de la caja con la que están corriendo. Al final solo entras en el circuito para ir a ver a los pilotos entrenar. Al contrario de lo que te pasa en el TT, donde el hecho de rodar en la pista, ya justifica el viaje.

Al día siguiente y tras despertarme empuetecido a las 4 de la mañana deslumbrado por el sol mañanero (cosas de estar tan al norte) me fui a hacer un poco de turismo ?antes del inicio de los entrenos.

Como es lógico en alguien que estuvo corriendo 7 años con un arai replica de Joey Dunlop, me dirigí a su pueblo Balley Money a visitar el parque erigido en su memoria. Fui incapaz de encontrar su lugar de reposo así que fue mi oportunidad de presentar mis respetos al rey de las carreteras.

El piloto que ocupa un lugar irremplazable en mi vida y corazón, así como en el olimpo de los mejores pilotos de la historia. Como ejemplo de como era, en un museo abierto para la ocasión con todos sus trofeos de campeón del mundo, recuerdos y alguna de sus motos, pude leer una historia que demuestra la grandeza de Joey:

En el año 2000 tras haber ganado a los 47 años 3 TTs incluido el senior, con una SP1 a la que desde Japón le habían traído unos técnicos japoneses un motor oficial sacado a toda prisa de la moto de Aarón Slight metido en sus maletas, tras una llamada a HRC indicando la poca competitividad de la moto del british. A Joey se le ofreció la posibilidad de retirarse en lo más alto. Para ello desde Honda UK le hicieron una oferta económica que hubiese sido irrechazable para la gran mayoría. Sin embargo Dunlop, como siempre con su lenguaje y actitud tranquila, respondió que el no había comenzado a correr por dinero y que por supuesto tampoco iba a dejar de correr por el.

Desgraciadamente solo una semana después, la muerte salió a su encuentro en una carrera en Estonia impidiendo a Joey descansar junto a sus trofeos en su bar de Balley Money

A medio día me dirigí a la rotonda de Milroad pues en los video parecía un sitio espectacular con su asfalto rojo estilo Okutama (ponlo en youtube y flipa).

Al final dos horas esperando y turrandome al sol para ver a 4 mataos que no saben dar una rotonda rodilla al suelo sin corregir la trazada 2 o 3 veces en todo su perímetro. Lo que te deja estupefacto, es que esos mismos paquetes son los mismos locos que después exprimen hasta el corte de encendido sus 1000 entre los edificios y en los curvones a fondo. Quizá pasé demasiado tiempo en las curvas de Asturias y en ratoneras pistas de karts, pues definitivamente mi estilo no se adaptaría nunca al roadracing.

Allí vi por primera vez a los suertudos de la revista Pere y Sergio, los cuales junto a los pros y 5 o 6 más, eran de los pocos que trazaban la rotonda como Dios (Lawson) manda.

De echo el mas rápido y espectacular con diferencia era..... el medico, que con su CBR 600, mono y casco "112 replica" siempre rodaba en pista junto a los pilotos para llegar cuanto antes en caso de accidente. Como era previsible y todo el que sepa algo de motos pudo intuir de inmediato, al primer piloto que hubo que atender en la edición 2008 del North West 200 fue, como no, al medico. Que se debió de meter un talegazo de impresión dada la escayola que cubría su brazo derecho cuando lo vi por el padock al día siguiente.

Lo entendí perfectamente, si en la moto paramédica en vez de un medico ingles hubiese habido un enfermero del 061 de Ceuta, la CBR no hubiese llegado viva ni a la segunda hora de entrenamientos. Cosas de ser de los que se dejan el cerebro en casa cuando montan en moto.

En cuanto pude me fui de allí para ver otras categorías al final de la recta de 3 kilómetros (antes, ahora hay una chicane que como siempre añade más peligro). Allí disfrute de las 125 GP en su habitual lucha en el roadracing contra las antiguallas de 400 con más parcelas que marinador a sus espaldas.

En sitios como este es donde ves que el estilo "rodar al 80%" que en teoría debes usar para llegar de una pieza al final de la temporada de carreras, hace muchos años que dejó de estar de moda, pues uno de cada 2 pilotos se iban larguísimos en la frenada sin que la presencia de cientos de humanos vivos con forma de bolos en la vía de escape pareciese importarles lo más mínimo.

Tras acabar los entrenos me fui a saludar a los tíos de LA MOTO, que aunque no tenían niños en el triciclo en la puerta, sí que eran de los de furgó y autocaravana. Esto no es el TT y oír a alguien saludándote en español en el paddock de una carrera en el culo del mundo sorprende. De hecho para la mayoría con los que me encontré, era el primer Español que veían de espectador en toda su vida.

Uno ya no tiene 18 años y no fue como cuando en el 93 estuve haciendo fotos desde la calle al Lawson replica de Augusto Moreno de Carlos que se veía en una ventana de la redacción comportándose como si Torres Acero fuese Hanna Montana y yo una quinceañera en celo.

Aun así tengo que reconocer que me emocionó un poquitín hablar con los tíos que hacen la revista que desde el primer número, con la ZZR negra con la aleta delantera gastada, llevo empollándome desde comienzos de los 90. Eran más serios y profesionales de lo que me esperaba, así que aunque conocían mis historias, Web y videos, no hable mucho del tema pues no quería estropear más mi imagen de lo que por sí solas hacen mis historias, mi Web y por supuesto mi video. No todo el mundo entiendo mi forma de ver las motos aunque todo el que me conoce sabe que en el fondo no soy tan malo como mis actos parecen indicar.

Desde el primer momento hice mejores migas con el ayudante que se había dejado engañar fácilmente para ayudarlos en la carrera. Un antiguo quemado y becario de documentación, que al contrario de lo que yo, había hecho caso a su corazón y no a su cerebro en el momento de decidir que estudiar. .

Les gusto verse en el video de la rotonda (os juro que en breve os mando el DVD a la redacción os remito al futuro relato "De motos y putas por Marruecos" para explicar el retraso)

Rápidamente surgió la posibilidad de ayudarlos, ya que eran dos pilotos y un solo esclavo. Muy profesionalmente les avise que lo único que se de mecánica es que los tornillos de aprietan para la izquierda, pero aun así me incorporaron a la estructura. Les remití a mi manager para el incomodo teme de la ficha.

Al día siguiente y antes de incorporarme a mi nueva tarea como miembro del equipo LA MOTO, me dirigí a ver los segundos entrenamientos. Ya había quedado harto de las curvas de primera, así que no dude ni un instante en aparcar mi R6 cerca de Mothers Cross. Una curva de 5 a fondo en la que literalmente, si quisieras perder todos tus dedos cual portugués aficionado a los Grupo B, podrías tocar un casco de moto a 250 desde el interior de la curva.

Para haceros una idea de lo rápida que es, deciros que si seguías con la mirada a una moto, el ojo humano no tenía capacidad de captar con la visión periférica la siguiente, siendo consciente el cerebro de su presencia cuando la tenías delante. Lo cual daba la extraña sensación de que la moto aparecía delante tuyo instantáneamente como tele transportada. Imposible de captar por la cámara y algo que solo pasa en el roadracing.

Definitivamente el sitio indispensable a visitar si tienes los huevos de intentar convencer a tu parienta de que Irlanda del norte es mejor que Benidorm para pasar las vacaciones de verano. Es realmente impresionante como pasan y los sustos que se llevan algunos sin que ello implique en modo alguno el cortar gas lo mas mínimo. Ya no te ríes de los paralíticos de la rotonda pues aun van mas rápido de lo que me atrevería a ir en el mas loco de mis sueños.

Desgraciadamente las curvas rápidas que forman parte de una carretera de pueblo no son el sitio adecuado para hacer carreras de motos y mucho menos si son 250 de gran premio, que suelen gripar cuando para ganar los caballos que necesitas para alcanzar la gloria en road racing, te pasas con la lima.

Justo cuando, mientras esperaba a las 250, acababa de leer un artículo de homenaje a Martin Finnegan, muerto la semana anterior en otra carrera de pueblo, un ruido atronador anunciando la llegada de la primera 250.

Mis ojos vieron una moto haciendo un descontrolado invertido a la entrada de Mothers Cross milisegundos antes de que otra, sin opción alguna de evitarla, la embistiese violentísimamente.

Como si yo mismo fuese víctima del accidente, pase a ver las cosas a cámara lenta, siendo consciente de todo lo ocurrido a pesar de que todo sucedió en apenas 1/2 segundo. El primer piloto desapareció rápidamente monte abajo deslizándose decenas de metros por la hierba. Tuve la mala suerte de que mis ojos se centraron en el piloto que le seguía, el cual cayo de muy muy mala manera, con el pecho por delante, frenándose demasiado bruscamente y sin impactar contra nada.

Lo que para un neófito hubiese sido algo bueno, para alguien con mi preparación, significaba que la desaceleración tan violenta tendría sin duda graves consecuencias para el piloto. En cuanto su cuerpo se detuvo el mío también al reconocer al instante su casco. Un replica de ángel nieta solo traía un nombre a mi cabeza: Roberta Dunlop el hermano de Joey.

Junto a su nombre otra certeza se hizo dolorosamente paso en mi interior al ver la posición del piloto norirlandés. Desgraciadamente después de tantos años uno tiene ojo clínico y supe al instante que estaba muerto. De nada sirvió la pronta llegada de las unidades de emergencia. El sonido del monitor al que lo conectaron de inmediato solo significaba una cosa para un oído entrenado "parada"

Nadie podría haber sobrevivido a un trauma torácico como aquel. No fue el típico accidente del roadracing donde el piloto carece de escapatorias que eviten el impacto mortal. Hubiese dado igual que el accidente hubiese ocurrido en Montmello o jerez, Robert solo chocó con el mismo asfalto que hubiese encontrado en ellos, simplemente iba a mas de 200 en el momento del seco impacto.

Pero lo peor no fue el accidente, sino ver como tras Robert llegaba uno de sus hijos al lugar del accidente deteniéndose en seco su NSR para arrodillarse junto a su padre antes de que llegasen las asistencias pidiendo ayuda a gritos.

Robert ya había sobrevivido hacia mas de 10 años a la rotura de una llanta de su RC45 tras el salto de Ballaf en el TT impactando de lleno contra una casa.

Esta vez no tuvo la misma suerte y de nuevo la familia de Balley Money vivía la tragedia del roadracing en primera persona. Tras declarar ante los comisarios que recababan información para la investigación del accidente, me dirigí al paddock donde vi claramente que la gente no era consciente de la gravedad del accidente. Solo el equipo Español lo fue gracias a mis explicaciones. No sé como dormirían esa noche sabiendo que al día siguiente tendrían que salir de nuevo a la pista. Yo desde luego dormí fatal, pues no necesitaba esperar a los periódicos de mañana para saber lo que pondrían.

Lo que de ninguna manera esperaba era la forma en que reaccionarían los pilotos y la gente del roadracing. A la mañana siguiente, por mucho que las portadas de los periódicos fuesen las que yo había imaginado a oscuras en mi furgoneta la noche anterior, allí era como si no hubiese pasado nada.

Todo el mundo maquineando la moto dispuesto a correr. A nadie se le pasaba por la cabeza suspender la carrera por mucho que el piloto mas laureado de su historia se hubiese matado hacia menos de 24 horas. Ningún drama entre los pilotos, ninguna pegatina chorra de homenaje en los cascos o carenados. Esta gente esta acostumbrada a perder compañeros un fin de semana si y el otro también. Supongo que si pensasen en ello nadie correría así que una breve mirada de respeto cuando te cruzabas con su hermano Jim o alguno de sus dos hijos corredores y ya esta. De hecho casi de inmediato se confirmo que ambos hijos disputarían las carreras, en homenaje a su padre.

Un gesto muy bonito, pensé. Correrían una ultima carrera y se retirarían pues su familia no podría asumir mas muertes. Pero no, esa gente no es normal. Un año mas tarde aun siguen corriendo y no solo eso, sino que Michael Dunlop el mismo que vi arrodillado junto a su padre, se convirtió en el Dunlop mas rápido de la historia en el circuito de la Isla de Man. No pararan hasta que en el monumento en honor a los miembros de la Armoy Armada, muertos en competición, no quede sitio para mas.

Están como putas cabras estos irlandeses.

Había llegado mi gran debut como miembro de una estructura profesional de competición. Nada de scooters ruinosos mantenidos en pista a base de bridas y cinta americana. Aquí era el mecánico de una preciosa CBR 600 decorada como las Honda "de verdad" y preparada con mimo y estilo por la redacción de LA MOTO.

Mi primera tarea fue llevar las motos a una de las continuas verificaciones técnicas que tenían lugar cada vez que las motos iban a salir a pista. Sorprendentemente la moto llegó viva a la tienda que hacía las veces de taller. Allí estaba yo rodeado de motos, algunas oficiales, viviendo el ambiente del roadracing en primera persona. Es cierto que desde ese momento no me entere de nada ni vi más motos en las curvas del triángulo, pero ¿a quien le importa?

!!!Estaba en un equipo!!!

Pero si hasta tenía un pase oficial para andar libremente por todas las instalaciones que faltó poco para grapármelo en la frente y que esos aficionadillos turistas vieran la diferencia entre sus patéticas vidas de espectador y la de un miembro de un equipo oficial de HRC.

Bueno en realidad no era oficial ni tan siquiera de Montesa Honda, pero que más dá, uno es un flipao y lo importante es flipar, que es para lo que estoy en este mundo.

Cosas como la de acercarse al camión de Arai para pasar la revisión del hat de Sergio no tienen precio. Por cierto, uno piensa que controla mogollón de ingles, pero eso es hasta que sales 2 kilómetros más allá de Gibraltar. Según recordaba de las clases de Muzzy lo de hat quiere decir sombrero en todas partes del mundo anglosajón. Pero por lo visto es en todas menos en Irlanda del norte, donde llaman así al casco. Además como el verbo to be, se pronuncia con una patata de 2 kilos embutida en la boca no hay Dios quien los entienda.

Tras seis años poniendo 4 inyecciones al día en un centro de salud de Gijón y dos subiendo a 6 en una ambulancia de Ceuta, el hecho de trabajar mas de 15 minutos seguidos supuso un esfuerzo agotador para mi machacado cuerpo de bayeta vocacional. Así que llegue reventado al final de la jornada.

Afortunadamente una visita al fish and chips, donde ya me conocían por el nombre, me permitió reunir fuerzas para el día siguiente escaquearme del curro e ir a hacer un poco de turismo por la zona. Normalmente lo único que visito de las ciudades que visito son sus tiendas de motos y restaurantes de comida basura, pero mira tu que dado el buen tiempo que hacia, me dio por ir a ver lo mas famoso que tienen por allí para la gente normal que no sabe nada de motos pero que conoce perfectamente que a escasos kilómetros de la línea de meta, esta la calzada de los gigantes. Una espectacular formación basáltica hexagonal que salía en todos los libros de la EGB.

Muy bonito, pero mira tu que los 7 euros que cobraban por aparcar la moto los iba a pagar la madre del gigante para ver 4 piedras mal puestas. Así que zapatero a tus zapatos y R6 dirección Portsmouth a ver una exposición de motos que si valía lo que pedían por entrar. Con el turismo hecho en los 70 en compañía de mis padres, tenia monumentos y museos de sobra para 8 o 9 vidas. De todas formas si tu sensibilidad es solo ligeramente superior a la de un chasis Deltabox de aluminio, la verdad es que la costa irlandesa impresiona incluso a un Asturiano acostumbrado a las costas bonitas. Si vas con la cari, hazte a la idea te perderás la cruzada de 400 metros a 350 Km./h de tu piloto favorito en la curva en la que habías planeado pasar la tarde antes de que se le ocurriese lo del romántico paseíto costero vespertino.

Como el medico del seguro amigo mío estaba a mas de 3000 kilómetros de distancia, no pude pillar la baja por el morro para escaquearme de mi segundo día de curro en HRC. Pero bueno era el día de carreras y a mi habitual labor de fotógrafo y cameraman se añadió la de mecánico.

Tras 7 años perfeccionando a técnica de detección de tornillos y tuercas innecesarios en mis scooters de competición cada vez que los desmontaba y volvía a montar, había adquirido el entrenamiento necesario. En realidad mi tarea era relativamente sencilla, pues tras comprobar mi habilidad natural para mover motos en parado, mi cometido se limito única y exclusivamente a la vital tarea de poner los calentadores a la moto de Pere Pasas, el cual acepto con resignación a tan cualificado trabajador digno de heredero de Santi Mulero.

En realidad la tarea incluía también el poner los caballetes, pero mi absoluta incapacidad psicomotriz para colocar caballetes delanteros sin que la vida de Pere corriese peligro, se limitó tras duras sesiones de terapia ocupacional al tren trasero en el que a la 10ª o 20ª vez, conseguí cogerle el truco a eso de enganchar los tornillitos de los cojones del basculante en el caballete trasero. Incluso en los últimos minutos logré descifrar el complicado sistema de cierre por velcro de los calentadores sin abrasarme ni que el guardabarros y la tela formasen un gurullo indivisible alrededor de la llanta.

A raíz de mi nuevo trabajo en el equipo nació un nuevo ser que formará parte de la mitología irlandesa junto a los trols y los elfos durante milenios. Cada vez que las motos españolas se dirigían a pista un ser temible aparecía en el paddock donde rápidamente se le conoció como:

"El monstruo de los caballetes"

Un gigante de casi 2 metros y 120 kilos de peso, con un cuello adornado por gruesas y ardientes bufandas rojas, con grandes y afiladas piezas de hierro en sus manos con las que causaba el caos allá por donde iba. Sacando ojos, rayando coches, motos y camiones al tiempo que brazos y tibias de todo aquel que se cruzaba en el camino del sudoroso ser del averno, sufrían el castigo de tan poderosas garras.

Afortunadamente para Pere, los lugareños rápidamente descubrieron el arma definitiva para lograr apaciguar a la bestia. Lanzando contra él batallones de azafatas medio desnudas, ante las cuales, bufandas y garras, caían irremediablemente al suelo para dejar libre al dedo índice del monstruo. Mutado, como por arte de testosterona ociosa, en el monstruo de la memoria SD inacabable, capaz de retratar 100 o 200 doncellas por segundo con las largas puestas debido al fresquillo primaveral del día de la carrera.

Hablando de carreras y no de pezones, que es para lo que estamos aquí, la primera del día fue realmente especial, pues en la categoría de 250 GP competían los dos hijos del piloto fallecido dos días antes. A pesar de que según la versión oficial, el hijo mayor se retiró de la parrilla fruto de problemas técnicos, los que estábamos cerca vimos claramente que simplemente no pudo tomar la salida presa de las emociones. Sin embargo Michael sí salió a la carrera con una sola idea bajo el casco de su padre.

Ganar o morir.

Como deben ser las carreras de motos.

La carrera no fue de las emocionantes o de las históricas, sino de las míticas con ese punto de dramatismo y heroica tan escaso en las carreras últimamente. Si a ello le añadimos el momento, el entorno y el básico "recupero en las curvas lo que me sacan en las rectas" que en una carrera de roadracing se sustituye por el:

"Me juego la vida entre las farolas porque en las rectas de 3 kilómetros me abrasan"

Explican el por qué, en la caja refrigerada de las cintas especiales. Junto Abe sobre su Blue Fox Honda, McCoy y su Red Bull YZR y Crivi en Assen en 1992, desde junio del 08 estará siempre Michael Dunlop ganando por su padre Robert Dunlop, la carrera de 250 del North West 200.

El resto de las carreras están un poco confusas en mi memoria pues un continuo "pon calentadores, quita calentadores" ocupó todo mi tiempo. Pero a quien le importa no haberse enterado de nada el día de las carreras.

Fue más satisfactorio ayudar a un par de Españoles a dejar bien alto el pabellón. Con la satisfacción y porque no tranquilidad, de que volviesen vivos a casa. Cosa que para Pere Casas estuvo a punto de no suceder.

No por una casa o una farola, sino por su empeño obsesivo en ponerse en cada sesión de entrenamiento y carrera, en medio de la trazada de John McGuinness. Y todos saben que un inglés y más ese que lleva la cerveza negra en sus genes las 24 horas del día, son gente muy mal encarada y peligrosa.

La semana de carreras llegaba a su fin y a mí me tocaba tomar rumbo al TT junto a los miembros del equipo LA MOTO.

Sin embargo las ganas con que me había fundido el dinero de la boda en el ferrie de la Isla de Man habían desaparecido. Quizá tuviese que ver el hecho de que por primera vez desde el 96 algo, aparte de mi muñeca pinchaculos, hubiese trabajado mas de 10 minutos seguidos. Puede que fuese porque la furgó ya no era un cómodo hotelito de soltero, sino la asquerosa pocilga de un cerdo bípedo donde ni el payaso de micolor se adentraría.

Pero aunque eso era verdad, si os soy sincero tengo que reconocer que en el fondo sentía la llamada de la naturaleza que antes o después nos llega a todos, por muy quemados que seamos. Y que aunque hayamos jurado sobre el motociclismo que mi lo que me gustas son las motos y no las tías, al final tiene razón el refrán y tiran mas dos te tazas marroquís que dos tazas de te moruno en el bar de un circuito.

Así que me volví

Esta vez a toda leche, dirección Ceuta. Aterrado por la idea de que tal vez el año que viene, el dinero de la boda no lo gaste en la MV sino en la ídem y la posterior luna de miel.

Eso si, que se vaya haciendo a la idea de que por mucho que proteste, acaba en la suite matrimonial del hotel del circuito de Daytona.