LOS AÑOS DORADOS DEL MOTOCICLISMO ESPAÑOL

·APORTES MONOGRÁFICOS·16·

LOS AÑOS DORADOS DEL MOTOCICLISMO ESPAÑOL

Pablo Falcones Plaza

·SCHEDAS·

RESERVADOS TODOS LOS DERECHOS. Salvo usos razonables destinados al estudio privado, la investigación o la crítica, ninguna parte de esta publicación podrá reproducirse, almacenarse o transmitirse de ninguna forma o por ningún medio, electrónico, eléctrico, químico, óptico, impreso en papel, como fotocopia, grabación o cualquier otro tipo, sin el permiso preceptivo.

·APORTES MONOGRÁFICOS·16·

Los años dorados del motociclismo español

© 2020 de texto, Pablo Falcones Plaza

© 2020 de la edición, SCHEDAS SLU

Edita: SCHEDAS, S.L.U.

Paseo Imperial, 43C

28005 Madrid

España

Tel.: +34 913663388

ofi@schedas.com

www.schedas.com

Diseño de cubiertas: MMB

Foto de cubierta: Box Repsol

ISBN (impreso): 978-84-18142-10-9

ISBN (EPUB): 978-84-18142-11-6

ISBN (MOBI Kindle): 978-84-18142-12-3

Impresión: KDP, Amazon

ÍNDICE

Prólogo, por Álvaro Bautista 9

Introducción 15

Pedrosa, el niño prodigio 25

'Veni, vidi, vinci': Dani gana en su estreno 41

Pedrosa, el tricampeón más joven 57

Bautista, un campeonato de récord 73

Lorenzo, campeón por insistencia 89

Lorenzo domina con mano de hierro 105

Simón da un paso hacia atrás para saltar hacia delante 121

Márquez, el origen de la leyenda 137

Elías estrena Moto2 153

Lorenzo devuelve el trono a España 169

Terol, el último rey de 125 187

Márquez, a MotoGP con el título de Moto2 203

Lorenzo supera a Crivillé y hace historia 219

Viñales reina en el festival español 237

Espargaró, un campeón de fe 251

Márquez, 'baby champ on board' 267

Álex Márquez, mucho más que el hermano de Marc 285

Tito Rabat, premio a la constancia 301

Márquez, el devorador de récords 317

Lorenzo gana en la guerra Márquez-Rossi 335

Márquez, pentacampeón recuperando el trono 355

Mir, otro campeón de récord 373

Ni el mejor Dovizioso puede con Márquez 389

Martín puede con todo(s) y logra el 50 407

Márquez alcanza el séptimo cielo 425

Álex Márquez se consagra 443

Márquez se convierte en la octava maravilla 461

Conclusiones, previsiones y agradecimientos 479

Prólogo

El Campeonato del Mundo de Motociclismo es una competición que en los últimos años ha cobrado mucha más repercusión mediática a nivel global. Yo he sido piloto durante 16 temporadas allí y puedo dar buena fe de ello.

Creo que en España esta repercusión ha sido incluso mayor que en otros países ya que en estos últimos años se ha incrementado el nivel de nuestros pilotos. Ha habido corredores de nuestro país peleando títulos en las tres categorías cada año y eso siempre hace que el impacto mediático sea mucho mayor. Han estado Lorenzo, Pedrosa, Márquez, Toni Elías, Viñales, yo mismo,… y muchos más, y creo que por eso ha existido un crecimiento importante en este deporte en la última década.

Por otra parte, también hemos tenido un aumento muy importante de la seguridad en los circuitos: se han mejorado asfaltos, escapatorias, pianos y demás elementos de los circuitos por un lado. Además, en cuanto al material deportivo (cascos, botas, guantes, monos,…) la mejora también ha existido, lo que siempre es bueno para todos. Pienso que este aumento de la seguridad es un elemento clave que han hecho un poco mejor este Campeonato año tras año.

En lo que a los pilotos españoles se refiere, el CEV ha sido un elemento muy importante en el crecimiento del que hablaba con anterioridad. El Campeonato de España es desde hace años el más fuerte a nivel global en este deporte, y es por ello que los pilotos que son capaces de ir rápido en él luego tienen buenos resultados en el mundial.

Por decirlo de alguna manera, si eres rápido en el CEV, tienes una base muy buena para dar el salto al mundial, y eso se ha visto en los últimos años con muchos pilotos. Es por ello que

creo que los pilotos españoles a día de hoy tienen este dominio global en el Campeonato del Mundo.

Y no sólo es por el apoyo de Dorna que los pilotos de nuestro país hayan tenido un boom tan fuerte en esta época. Si que es verdad que es una empresa española y que da apoyo a los españoles, pero no son los únicos.

Dorna se preocupa por los pilotos de todas las nacionalidades sin importar de dónde vengan, creo que el motociclismo es algo que no va por países y por eso el papel de Dorna no ha sido tan decisivo en el crecimiento del motociclismo en España. Simplemente te podría decir que tenemos pilotos que son muy buenos y que están muy bien formados, y por eso ganan tanto.

El primero de ellos fue Pedrosa. Dani siempre ha tenido un talento increíble para ir en moto, y es por eso por lo que ganaba con tanta autoridad en las categorías pequeñas. El problema quizá fue su tamaño cuando llegó a MotoGP. También es un corredor muy ligero y al que su físico no le ayudó en la categoría reina. Por eso quizá nunca ganó el mundial. Un factor que le beneficiaba con monturas más pequeñas, le perjudicó después.

Lorenzo también ha sido un piloto de muchísima calidad y cuyos cinco campeonatos del mundo, incluidos tres de MotoGP, atestiguan su talento. Cuando él es capaz de coger confianza e ir rápido con una moto, cuando lo tiene todo en su sitio, es casi imbatible. Lo ha hecho con todas sus motos, también incluso acabó ganando carreras con la Ducati. Ha sufrido muchas caídas desde que fichó por Honda y eso le ha hecho perder confianza cuando va en moto, pero si es capaz de recuperar esa seguridad en su pilotaje, estoy seguro de que volverá a ser competitivo.

Ahora mismo el hombre que domina MotoGP desde hace años es sin duda Marc Márquez. La verdad que Marc ha revolucionado la categoría desde su llegada, ya ganó en su primer año y está logrando el campeonato casi cada año. Ha traído un

estilo de pilotaje muy agresivo y eso ha provocado que los pilotos se tengan que adaptar a esta nueva circunstancia si quieren intentar batirle. Conseguirlo parece difícil a día de hoy, ya que da la impresión de que no ha encontrado su propio límite. Pero esos límites, esos récords que se establecen, se van superando con el tiempo. Es algo natural.

Uno de los candidatos a ser gran rival de Márquez estos años en MotoGP es Maverick Viñales. Es un piloto con mucho talento, que ha llegado uy rápido y muy joven a la categoría reina y que aún tiene margen para seguir mejorando y creciendo. No tengo ninguna duda de que Viñales peleará por muchos campeonatos en los próximos años, y es probable que algún día sea campeón del mundo.

Igual que Alex Rins. Tiene mucho potencial y ya ha ganado carreras en MotoGP, lo que habla a las claras de que sabe ir rápido en moto. Lo que pasa es que en esta categoría hay mucha competencia, no sólo entre pilotos, sino también entre las marcas. En Suzuki están trabajando muy bien y tienen potencial para crecer todavía más. Son una gran fábrica, pero ganar campeonatos es realmente complicado. Podría decirse lo mismo de Joan Mir, aunque él es un rookie y todavía se está adaptando a una moto mucho más potente.

El que da la impresión de haberse adaptado perfectamente en su primer año es Quartararo. Fabio es un piloto que también se crió deportivamente en España y ha llegado muy pronto a MotoGP. Todavía tiene sólo 20 años, pero ha entendido muy bien cómo funciona la máquina y cómo hacerla ir rápido. Todo hay que decirlo, la Yamaha es la moto posiblemente más 'fácil' de llevar y seguramente eso le haya simplificado las cosas. Otros rookies ya fueron rápidos con esta moto (Lorenzo, Spies, Espargaró,…), pero lo de Quartararo es algo muy meritorio. Seguro que en el futuro también lo vemos peleando de tú a tú por ser campeón del mundo.

Igual que a los pilotos italianos. Rossi y Dovizioso son los más exitosos día de hoy en la parrilla, pero es un país que está trabajando muy bien desde la base, de una manera similar a como se ha hecho en España. Aunque hay muchos de ellos que están ahora corriendo en el CEV, el nivel de su campeonato subirá y cada vez darán mejores corredores. No obstante, que haya un boom tan bestial como ha pasado con los pilotos españoles es complicado, porque ha sido una explosión demasiado fuerte.

Una explosión de la que yo formé parte. Cuando en 2006 gané el Campeonato del Mundo, hubo dos carreras en las que en el podio estuve con mis compañeros de equipo, Faubel y Gadea. Si que es verdad que el motociclismo es un deporte más individual que de por países, pero siempre es bonito ver la bandera de tu nación ondeando, y si se ve tres veces a la vez mejor aún. Luego se ha repetido mucho con Márquez, Lorenzo, Espargaró, Rins,… algo que reitero que es bonito.

Como bonito sería volver al mundial de MotoGP. Ahora mismo estoy en Superbikes, he firmado con Honda y ese es mi futuro inmediato, pero no le cierro las puertas a volver a la categoría reina. Si se presenta una oportunidad, desde luego la voy a aprovechar, y aunque a día de hoy parece complicado, en el futuro nunca se sabe…"

Álvaro Bautista
Campeón del Mundo de 125 en 2006
Subcampeón del mundo de 250 en 2008
y de Superbikes este 2019

Bautista, en el podio de MotoGP en Le Mans 2014 junto a dos leyendas: Valentino Rossi y Marc Márquez / Box Repsol (CC BY 2.0, https://www.flickr.com/photos/box_repsol/49079780816/)

Introducción

Ángel Nieto, el padre del motociclismo español

"*Todo trabajo de motociclismo español debe tener una parte dedicada a Ángel Nieto*". Con esa frase Roberto Gómez me dejó claro el día que tuve la oportunidad de hablar con él la importancia que ha tenido Ángel en la historia del motociclismo español. Es imposible entender la Edad de Oro de nuestro motociclismo y todos los éxitos que han llegado en los últimos años sin la figura del 'Maestro'. Se podrían escribir (y ya se han escrito) libros en los que se recoja la importancia y el carisma que ha tenido Ángel Nieto para nuestra sociedad, nuestro deporte y sobre todo nuestro motociclismo. Casi pidiendo perdón intentaré en esta breve introducción que el lector se haga una idea de quién fue Ángel y de algunos de los logros más importantes que consiguió en su vida.

Ángel Nieto nació en Zamora en el año 1947. Una época completamente distinta a la actual. En aquellos momentos España no hacía mucho había salido de una Guerra Civil y la sociedad era completamente distinta. Con apenas un año de edad su familia se trasladó a Madrid. Encontró una pequeña casa en el barrio de Vallecas, donde Ángel pasaría los primeros años de su vida. De muy pequeño ya ayudaba a su madre en la pollería en la que trabajaba para sacar adelante a su numerosa familia.

A los 13 años conoció a su amigo Paco Martín y ambos empezaron a trabajar en el taller de Tomás

Díaz Valdés. Estas dos personas han sido indispensables para obtener información sobre Ángel y quiero aprovechar para mostrarles mi agradecimiento. Díaz-Valdés a través de su libro "*Ángel Nieto: las curvas de la vida*", un fiel reflejo de la vida del Maestro en el que cada uno de los 27 capítulos que componen la obra es una de *las curvas* de la biografía de Ángel. Cada curva es una etapa, un acontecimiento. Paco Martín a través de una entrevista que me concedió amablemente y en la que me desgranó a Ángel a nivel personal. Me contó cómo veía a su amigo, lo que el zamorano quería, cómo hacía las cosas, qué significaba para España y para el motociclismo cada uno de sus logros,… Sin ellos este capítulo no habría podido escribirlo.

A Ángel lo que de verdad le gustaba era correr. "*Su pasión por las motos le llegó desde muy pequeño. Veíamos al salir del colegio una moto que se metía en el callejón y eso nos encantaba. Pasaban los años y cada vez nos gustaban más. Por eso nos metimos en el taller y decidimos vivir del mundo de la moto*" continúa Paco Martín. Con apenas 13 años conoció a Paco Bultó, dueño de la marca Bultaco, y le pidió una oportunidad para correr. Bultó no llegó a darle la oportunidad en ese momento y al cabo de un año Nieto se fue a Barcelona.

"*Ángel se fue en moto y por la autopista iba detrás de los camiones para protegerse del frío y del viento, para que te hagas una idea de cómo estaba la cosa*", asevera Paco Martín. Llegó a la fábrica de Bultaco en Barcelona y se presentó directamente en la puerta sin complejos, como era él: "B*uenos días, soy Ángel Nieto y quiero ser campeón del mundo*". Al principio la gente no le tomaba en serio. Pero Ángel insistía un día sí y otro también. Al cabo

de unos días, el señor Andreu Rabasa le vio y decidió darle una oportunidad.

"*Entró como aprendiz y barría el suelo de la fábrica. Pero no era tonto. El Departamento de Carreras estaba limpio como una patena*" continúa Martín. Pasado un tiempo le dejaron competir con una moto antigua de Busquets, piloto de la marca española. Ángel la puso a punto y pudo correr el Trofeo Carlos III de Barcelona. En su primera prueba acabó cuarto con una moto inferior, algo que no pasó inadvertido en la fábrica.

En el año 1964 Derbi le dejó competir con una de sus motos, compartiendo equipo con sus pilotos oficiales Busquets y Cañellas. Los resultados de Nieto no fueron malos, aunque un accidente muy serio en Clemont-Ferrand, en Francia, puso fin a su temporada. En 1965 Derbi le ofreció seguir, pero Ángel Nieto firmó por Ducati. En febrero de ese mismo año ganaba su primera carrera en Sevilla, en una prueba puntuable para el Campeonato de España.

> *"Recuerdo ese viaje a Sevilla. Íbamos en coche hacia allí y Ángel le 'pisaba' tanto que estropeó el motor nada más salir. Decidimos alquilar otro coche y se averió en Córdoba. Pusimos verde al que nos lo vendió y lo dejamos ahí mismo. Cogimos un taxi que nos llevó hasta el circuito. Ángel no había dormido en toda la noche, pero le dio igual: al día siguiente salió y ganó la carrera*".

A partir de ese momento su caché empezó a subir como la espuma. Es entonces cuando todas las marcas españolas se lo disputaban y regresó a Derbi en la

temporada 1966. La moto de Barcelona aún era una marca que no podía competir contra las grandes fábricas japonesas. Pero eso cambió con la nueva reglamentación del año 1969.

Las monturas se igualaron y Ángel demostró todo su talento: se proclamó campeón del mundo por primera vez esa misma temporada con dos victorias y cinco podios. Un hito impensable en ese momento en un país como España. "*Cuando Ángel ganó su primer mundial nadie fue a recibirlo al aeropuerto a excepción de su familia. El motociclismo no tenía difusión en absoluto en ese momento en nuestro país*". Esta frase nos la dijo Valentín Requena, mítico comentarista de las motos en España.

Nieto siempre amó el mundo de las motos e hizo grandes cosas para que el deporte que le apasionaba tuviera arraigo en nuestro país. Para empezar, nunca se 'cansó' de ganar títulos: apenas un año después de su primer campeonato lograba el segundo en la misma cilindrada. Esa temporada 1970 corrió también en 125 y acabó segundo del mundial. Sus éxitos llamaron la atención de Franco. Cuando conoció a Ángel Nieto, el zamorano tiró una vez más de astucia y le dijo que "se pasaba a los coches" porque en su deporte le faltaban medios y recursos. Esto ayudó a mejorar el mundo del motociclismo en España.

En 1971 consiguió su tercer título mundial pero esta vez dio un paso más: fue campeón de 125, una categoría aún más potente que los 50 cc. En la misma temporada logró el subcampeonato de 50. Ángel había cambiado los papeles. La temporada 1972 fue la mejor de su vida y el zamorano obtuvo los títulos de las dos categorías. Ganó ocho carreras y subió 12

veces al podio. Al acabar esa temporada, ficharía por la marca italiana Morbidelli. Estuvo sólo un año allí y los resultados no fueron los esperados. Acabó séptimo en el campeonato y en 1974 regresaría a Derbi.

En su vuelta a la escudería catalana Ángel acabaría tercero el mundial. Después probó con Kreidler una sólo temporada y se convirtió en campeón del mundo por sexta vez. En ese momento llamó a su puerta Bultaco y Nieto se incorporó a la estructura con la que había intentado correr por primera vez en su vida. Allí permaneció tres temporadas y logró dos campeonatos del mundo y 12 victorias más. En 1978 las cosas se torcieron y fichaba por Minarelli antes de acabar la temporada.

Con la marca italiana Ángel volvió a mostrarse tan competitivo como siempre y acabó subcampeón del mundo en su primer año. La temporada siguiente arrasó y logró ocho victorias en las nueve carreras que disputó. Sólo dejó de ganar en la última prueba, en Francia y cuando ya era campeón del mundo. En 1980 acabó tercero y en 1981 volvía a ganar con una autoridad tremenda el mundial en su última temporada con Minarelli. Ese mismo año probaría suerte en la categoría de 250 aunque no lograría tan buenos resultados.

En 1982 llegó la etapa de Nieto en Garelli. Como había hecho con la Minarelli logró el campeonato a la primera con una autoridad tremenda. Luego sería campeón las dos temporadas siguientes en el mismo equipo. Los tres títulos con Garelli fueron en 125. De nuevo volvió a compaginar esta categoría con la de 250 a lomos de una Yamaha.

El último mundial de Nieto llegaría con 37 años. En 1984 ganó el título '12+1' en una temporada en la que venció seis de las siete pruebas que disputó. Aún obtendría una victoria más en el mundial. Fue en Francia en 1985 con Derbi. Al final de su carrera Ángel Nieto logró esos '12+1' Campeonatos del Mundo (seis de 50cc y siete de 125), 90 victorias en grandes premios y 139 podios. Han pasado más de 30 años desde su retirada y sigue siendo el piloto español más laureado de todos. Parece casi imposible a día de hoy que alguien lo supere, al menos en títulos.

"*En 1986 Ángel le pidió al dueño de Derbi que le dijera a Aspar que se dejara ganar. Jorge le dijo que sólo se dejaría ganar si Ángel se lo pedía personalmente. Como se negó, no le cedió la victoria. En ese momento había tensión entre los pilotos, pero luego todo cambió*" recordaba Paco Martín.

Y es que Nieto fue un pionero al que siguieron más valientes. Paco Martín nos decía que los rivales más importantes de Nieto eran los italianos y sobre todo los españoles. Gracias a Ángel empezaron a llegar al mundial pilotos como Herrero, Ricardo Tormo o Jorge Martínez Aspar que se convirtieron en los siguientes campeones de nuestro país. Los años 80 fueron una continuación de la semilla que había plantado Ángel Nieto en España. Los 90 supusieron una crisis en la que hubo 10 años sin ningún título español. Sin embargo, en la temporada 1999 se lograron el de Crivillé en 500 y el de Alzamora en 125.

El de Alzamora fue el primer título de Ángel Nieto como director de equipo. "*La clave estuvo en Australia. Ángel hizo parar a su hijo Gelete para que Emilio*

consiguiera un punto que a la postre le daría el mundial. Luego estuvo la carrera final de Argentina en la que Melandri quería tirar a Alzamora pero no lo consiguió. Fueron a reclamar a Dirección de Carrera aunque sólo le pusieron una multa. Pero lo importante es que el título se había quedado en casa" dice Martín.

Ángel nunca dejó el mundo de las motos. Una vez se retiró comenzó su andadura como jefe de equipo, cuyo momento álgido fue el campeonato de 1999. Además, sus hijos Pablo y Gelete compitieron en el Campeonato del Mundo. El mejor momento para ellos fue la victoria de Pablo en el Gran Premio de Portugal de 2003 en 125. Fue el inicio de la saga de los Nieto 'padre-hijo' con victorias en el mundial.

Pero no sólo corrieron sus hijos. También lo hizo su sobrino Fonsi, que incluso fue subcampeón del mundo de los 250 cc en la temporada 2002. Precisamente el título se lo arrebató Melandri, el rival de Alzamora en la temporada 1999. "*Gelete y Pablo tenían las motos en la sangre. Desde pequeños habían visto correr a su padre y eso les influyó. La victoria de Pablo en Portugal fue muy especial para él y para Ángel. Luego estaba Fonsi, que tenía muchísimo talento y casi gana un campeonato. Pero tenía otras cosas en la cabeza. Ángel una vez se enfadó con él porque Aspar lo había llamado para decirle que Fonsi no había ido a entrenar a Jerez en unos test de pretemporada*".

Esta última frase es una muestra de la excelente relación que mantuvieron Nieto y Aspar al cabo de los años. Tanto es así que tras el terrible fallecimiento de Ángel la estructura del valenciano pasó a llamarse Angel Nieto Team en todas sus categorías. Es más, Gelete Nieto es el jefe de equipo del equipo de Moto3 actual-

mente. A pesar de haber sido rivales durante muchas temporadas, tanto Ángel Nieto como Jorge Martínez Aspar se tenían un respeto y admiración mutuos.

"*Ángel tenía una virtud que es muy difícil de encontrar: tenía muchísimo carisma. Te ibas a comer con él y era como el 'rey Sol': eclipsaba todo lo que había a su lado. Todo el mundo le quería, siempre te estaba contando anécdotas de su tiempo. No tenía enemigos y sentía pasión por su mundo, sentía pasión por las motos*", me contaba David Alonso en una entrevista tras su programa *Radioestadio del Motor*

"*Era alguien único. Distinto a todo el mundo: si alguien cogía un avión, él tenía que coger otro. Eso se le veía desde que era muy pequeño. En Barcelona estuvo durmiendo tres meses en una frutería y aun así nunca perdía la sonrisa. Nosotros estuvimos pasando diez horas por gran premio juntos durante 15 años y eso me sirvió para conocerle bien. Era una persona muy generosa: nunca escatimó una foto o un autógrafo*" aseguraba Valentín Requena

"*Era muy listo, muy pillo. Sabía jugar muy bien con los elementos del circuito y con los demás pilotos. Recuerdo que muchas veces en la recta de meta se levantaba para que el aire le frenara y así hacía creer a los demás que iba más justo. Luego en las apuradas de frenada les metía a todos 10 y 15 metros. Era un grandísimo estratega. Nunca he visto a nadie gestionar las carreras tan bien como a él*" decía Martín de su gran amigo.

"*Mi padre era una persona normal. Mantenía la humildad a pesar de todos los éxitos y como a cualquier padre del mundo le gustaba pasar tiempo con sus hijos cuando estaba en casa. Pienso que era alguien tan querido por todos porque tenía una capacidad extraordinaria para llegarle a la gente. Era un hombre campechano y cercano. Que le hayan puesto el nombre al circuito*

de Jerez es un honor para todos como familia" explica su hijo Pablo.

Todos los testimonios sobre Ángel Nieto giran en torno a lo mismo: su calidad humana. Qu tantas personas hablen tan bien de un hombre no puede ser casualidad y nos deja ver el valor que tenía Ángel Nieto como ser humano. Carisma, humildad, inteligencia y simpatía son algunas de las virtudes que destacan de él las personas que más le conocían.

La muerte de Ángel en agosto de 2017 fue una tragedia para el deporte mundial. Sufrió un fatídico accidente de quad que acabó con su vida en Ibiza. Las movilizaciones en el mundo del motociclismo no se hicieron esperar. Ese mismo fin de semana se le guardo un respetuosísimo minuto de silencio en el Gran Premio de la República Checa. Todos los pilotos se acordaron de él en el podio (hay una imagen icónica de Márquez, Pedrosa y Viñales en el 'cajón' de MotoGP señalando al cielo). En Madrid hubo una marcha motera el 16 de septiembre desde el Bernabéu hasta el Jarama para honrar su memoria a la que asistieron 45.000 motos y casi el doble de aficionados.

Uno de los actos más emotivos tuvo lugar unos meses después: en el año 2018 y por iniciativa de Jorge Martínez Aspar el circuito de Jerez pasó a llamarse circuito Ángel Nieto. Un precioso homenaje para tener presente al personaje más importante de la historia del motociclismo de nuestro país: a Ángel Nieto, el padre del motociclismo español.