



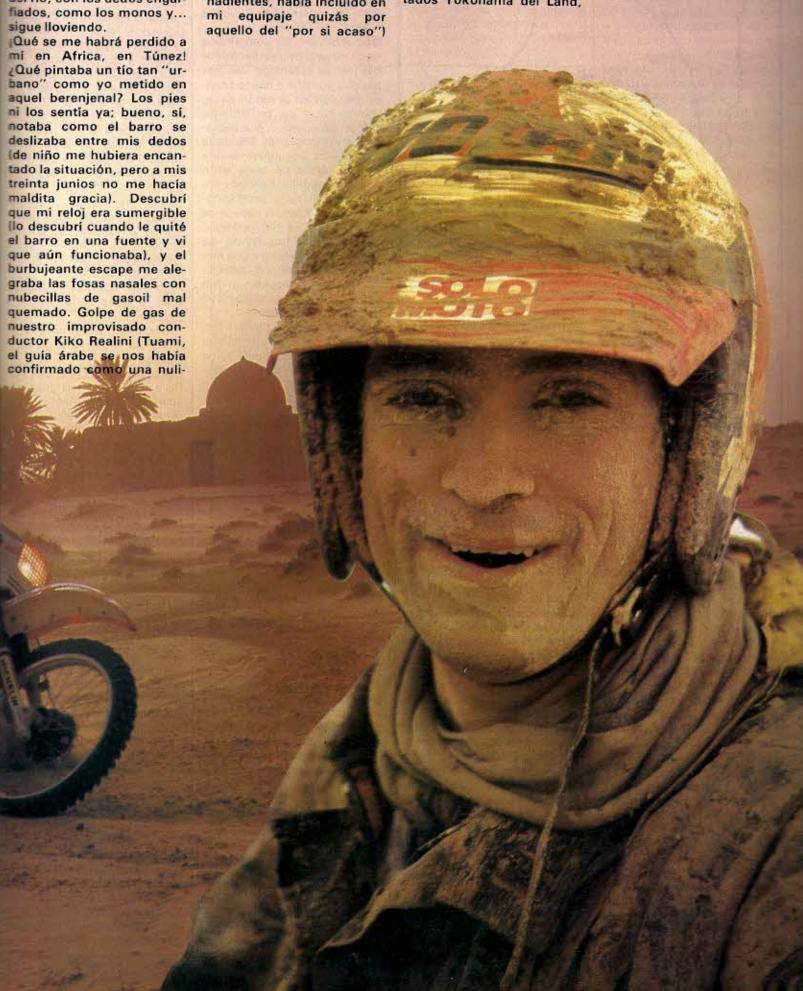
Escrito y fotografiado por Santi Roig

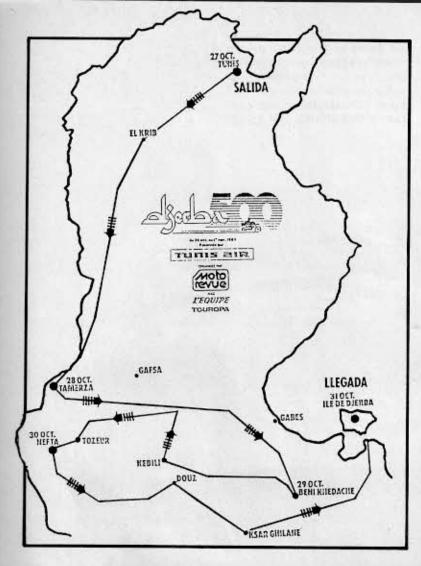
Tengo un frío terrible, y llueve sin cesar. Hace más de tres horas que estamos embarrancados en este maldito río de agua y barro que crece por momentos. No hemos parado el motor del Land Rover porque si lo hacemos el agua entrará por el escape y se irá todo al traste (¿No se ha ido ya?, me pregunto).

El Land está peligrosamente inclinado, pero no tanto como el de un árabe que, pretendiendo ayudarnos, ha quedado completamente embarrancado. Un Range Rover, ocupado por dos médicos de la organización, y en las mismas condiciones que nosotros, completa el desolador cuadro. A mi lado, Franco Villani, tose continuamente. Luigi Soldano, del "Canale 1" descansa apoyado en una puerta y... el agua sigue subiendo.

Estamos descalzos, metidos en el agua hasta los muslos. Ir descalzo es el único sistema de mantenerse sobre el barro que conforma el lecho del río, con los dedos engarfiados, como los monos y... sigue lloviendo.

dad en el barro, siendo el autor de la formidable embarrancada) y mi "precioso" anorak azul (la única prenda de abrigo que, casi a regañadientes, había incluido en mi equipaje quizás por aquello del "por si acaso") se tornaba marrón, de un marrón espeso y desagradable, y..., rompiendo el acompasado murmullo del agua rebotando en los gastados Yokohama del Land.





el petardeo de una moto. Llevamos ya cuatro horas "sumergidos" en el cieno y lo que menos podíamos esperar es que nos despertara de nuestra "monótona" tarea de "enfangamiento progresivo" el bronco sonido de un escape que no fuera el de nuestro agonizante Land Rover.

Y tras el sonido del motor, otro, otro y otro más... Villani y yo, dejamos nuestros respectivos puntos de apoyo para confiar nuestra precaria estabilidad al lecho del río y a nuestro "pies de mono" apresurándonos con las Canon, mientras que Soldano, mejor situado que nosotros, ya esgrime la cámara de filmar. Sigue lloviendo,

Un resbalón y mi atuendo será de un marrón completo, mientras que la cámara fotográfica adquirirá idéntica tonalidad y se negará a funcionar (mi A-1 feneció en el intento, limitando mis efectivos a la "anciana" F-1 que siempre me ha sacado de problemas desde hace ya nueve años). Una Aprilia 250 c.c. es la primera en aparecer, con Basset, campeón suizo de enduro, a sus mandos. Tras él,

Ballestrieri, con la Honda 500 R del team italiano. Andrea Marinoni, con otra Aprilia Tuareg, es el tercero en aparecer precediendo a ¡Apenas lo puedo creer! ¡Carlos Mas!, el piloto de Solo Moto, cubierto de barro y limpiando apresuradamente los adhesivos de Bradol, Metal 5, Marsimoto y Pirelli que lucen sobre su KTM 250 c.c. "Si tienes que hacer fotos, por lo menos que se vean los sponsors", me chilla desde el margen del río.

Uno a uno, los cuatro supervivientes van sorteando el acuoso obstáculo. Carlos se para a nuestro lado. "¡Qué pinta hacéis, debiérais veros!". "Santi, seguro que la asistencia no llega, dame algo de dinero...". Le introduzco 15 amarronados Dinnars en el bolsillo del barbour y con un ¡Qué no os pase nada! Carlos desaparece de mi vista chapoteando...

Hubo uno que dijo "hemos sacado el Land a fuerza de brazos", pero lo cierto es que no hubo más fuerza que la de la desesperación. Rescatamos el nuestro y el del árabe que estoicamente debía pensar que si la voluntad de Alá era que se hundiese en el barro, pues ilnch Alláh! El último vehículo en ser desatascado sería el Range de dos dos médicos franceses, justo cuando otro Range de la organización aparecía en lontananza ¡A buena hora!

Dos aspirinas, un comprimido de "nosequécuantasvitaminas" en el estómago (las tres pastillas sonaron a hueco cuando cayeron en el fondo de mi estómago) y un revitalizador café en las manos... Nos habíamos levantado a las 31/2 de la madrugada, tras meternos una extraña tortilla de carne entre pecho y espalda, bajo una impertinente Iluvia y acostándonos en una estrecha cabaña de cañas. Las doce del mediodía. descalzo, (por fortuna no me he cortado y no tendré que meter el pie en un barril de penicilina) con la ropa mojada y un frío que marca un precipitado ritmo de rock a mis dientes.

¡Porcar, en qué lío me has metido! ¡Con lo bien que estaba yo en Barcelona quejándome de lo mucho que trabajo en Solo Moto, lo poco que cobro, lo mal que cocina mi mujer, lo dura que está mi cama y lo poco que corre mi Impala...!

¿TE VIENES, CARLOS?

Una carta "inocentemente" depositada en el buzón de Juan Porcar. Una invitación para asistir como periodista al rally africano "Djerba 500". Para Juanito, un reencuentro con sus "orígenes africanos". Allí comenzó todo el día que se adentró en el desierto tunecino a lomos de una OSSA Dessert 250 c.c., con un cilindro a la espalda, un pistón en el bolsillo y la ilusión por frontera.

¡Qué vergüenza ir de mero espectador! ¿No habrá un piloto español que acepte la cita? Me gustaría ir a correr, en moto, pero tenemos el lío del Superprestigio encima y no voy a dejar a Jaime colgado con semejante follón... claro que si un piloto español pudiera ir... bueno, pues hay que buscar a un buen piloto español para que vaya. ¡Qué caray para que vaya! ¡Hay que buscar a un piloto español, al mejor, para que gane el Djerba...! Carlos Mas es el mejor... sí... pero es que vale mucha pasta ir al Djerba... claro que nosotros. Solo Moto. podriamos promocionar

aventura... pero haría falta un sponsor... claro que si lo promocionamos bien y encima con un piloto de talla el sponsor tiene que salir, por narices...

Patada a las sábanas y apresurado sprint hacia el teléfono para llamar a Carlos Mas, pero cortado a tiempo cuando una ojeada al reloj revela lo intempestivo de sacar a Mas de la cama a las 4 de la mañana!!!

Aquel día Porcar no durmió mucho, pero a las ocho en punto estaba en Solo Moto colgado del teléfono atormentando el timbre del teléfono de Carlos Mas.

Carlos, ¿te vienes?... Sí, depende de adonde haya que ir —sería la respuesta de un sorprendido Carlos Mas — Pues a Túnez, a correr, perdón A GA-NAR el Djerba 500...

Algo más tarde Jaime Alguersuari le daba carta blanca a Juanito.

¡De acuerdo, Juan, nuestro piloto Solo Moto va a ganar el Dierba!

Claro, pero hacía falta una moto, y el siguiente telefonazo de
Juan se dirigió a Manresa, hacia uno de esos chicos que se
apuntan a un bombardeo si hace falta, y al que la proposición
le dió no poca envidia. Piloto
de enduro, cross, resistencia,
velocidad, carreras en cuesta
y no sé cuántas cosas más,
Ton Marsinyach hubíera aceptado de buen grado ser él el
"hombre del desierto", pero la
llamada era como importador
de KTM.

"Tranquilo, Juan, tienes una KTM Kinigadner que te preparo ahora mismo".

Bueno, pero es que tenemos el tiempo contado, ¿En serio o no?

— Una KTM ex Luisake, ex Kinigadner (en el Supercross), vencedora de las 24 horas de Moiá y ahora a punto de convertirse en estrella del desierto. Ton se encargó de la preparación, y Marsimoto corrió con los gastos.

Prácticamente una Kinigadner de serie, con volante apto para luz, placa delantera de enduro, con faro, un depósito de 20 litros de capacidad (el grande, el de la 600 4T Africa no cabía por culpa de los radiadores de la refrigeración) otro menor, de cinco litros (y que no duró más de la 30 kilómetros al sufrir Carlos una apartosa caída nada más salir de Túnez) acoplado a un

portapaquetes en la parte posterior, sobre el guardabarros y... una revisión a fondo.

La KTM Djerba estaba lista ya para el combate, y Carlos Mas, también, pero nos faltaba el aspecto económico.

La "movida" ya estaba montada, y poco después nos enterabamos de que dos muchachos, Philipe Liqué (francés afincado en Castellón), y Fernando Prades, un personaje de lo más peculiar, campeón de comer polvorones sin beber una gota de agua y romper alambradas con el cuello -- entre otras cosas-partirian también desde Castellón sobre sendas KTM 240 GS. Con una BMW casi de estricta serie, con la que va participara en la Baja Aragón (Prades y Liqué fueron una de las revelaciones de la Baja), tan solo con el amortiquador posterior reforzado, escape libre y horquilla delantera de KTM, un habitual de los rallyes de asfalto, Félix Dot, completaría el cuadro, con el apadrinamiento de Carlos Mas. Simpático y bullanguero, Dot sorprendería a propios y extraños imprimiendo un rítmo endiablado a su "asfáltica" BMW-Muntañá.

BRADOL METAL-5 ¡SALVADOS POR LA CAMPANA!

A final de temporada, con los campeonatos terminados y las firmas sin presupuesto o con el presupuesto tan dilatadamente desfasado que no vale la pena siquiera llamarles, resulta bastante difícil encontrar sponsors. Algunos dirían que más que difícil resulta imposible, pero ya me advirtió Jaime Alguersuari, hace ya nueve años, cuando entré en Solo Moto, que la palabra imposible no existía en su diccionario.

Es una pregunta clásica ¿Qué te llevarías a una isla desierta? Los "snobs" responden que un buen libro, un cuadro de Velázquez, etc, etc.

Un pasota respondería con una grosería y yo, personalmente, creo que me llevaría un amigo (malintencionados pensadores, abstenerse) puesto que la amistad es algo que no se puede pagar ni con todo el oro del mundo; es un valor firme y... en Solo Moto estamos rodeados de enemigos, pero, por fortuna tenemos muchos amigos, y uno de estos es una em-

presa cuyo nombre ha empezado a popularizarse hace algo así como diez meses. Vosotros la conocereis por Bradol (lubricante sintético de 2T) o por Métal-5 (reparador de motores moribundos de 4T) y que lleva más de cincuenta años en el candelero con el apellido ilustre de BRUGAROLAS.



¿COMO TIENES EL

Teníamos ya el piloto,

teníamos ya la moto y el prepa-

rador. Incluso estaba cubierta

PASAPORTE?

Los ATC también tuvieron cabida en el Djerba 500, aunque el barro, enemigo de todos, se ensañó especialmente en los pequeños triciclos.

Iniciamos nuestra "táctica de acercamiento" con Brugarolas, proponiéndoles lo que, desde nuestro punto de vista, podía ser uno de los mayores éxitos del enduro español en los últimos tiempos, y la respuesta de los responsables de Brugarolas no se hizo esperar, en forma de un sí rotundo. Carlos Más y su KTM irían esponsorizados por Bradol—Métal-5.

La parte económica quedaba prácticamente cubierta. ¡Salvados por la campana in extremis!, o mejor dicho, salvados por Bradol y Métal-5 a escasos días de la partida. El teléfono sonando en mi casa a una intempestiva hora de la noche (no podían ser más que Juan o Jaime, verdaderos artistas especialistas en perturbar la paz hogareña a horas descabelladas). Era Juan.

- ¿Cómo tienes el pasaporte, Santi?
- Pues verde, muy verde —le contesté yo —.
- Si, claro, las tapas del pasaporte español son verdes, pero quiero decir que si lo tienes, porque tal como tenemos el Superprestigio, lo más seguro es que yo no podré ir a Túnez y cabe la posibilidad de que seas tú quien vaya. O sea que prepara la bolsa, las máquinas y ponte el pasaporte entre los dientes....

Lo que Juanito no sabía es que al decirle que mi pasaporte estaba "verde" quería decir que brillaba por su ausencia, que yo no tenía pasaporte... Un lío más, la persona que tenía que cubrir la información y actuar como mánager de Carlos Mas no tenía pasaporte. No me voy a alargar en la cuestión de los trámites burocráticos, pero yo mismo quedé asombrado de lo bien que puede funcionar la burocracia cuando se lo proponen. En menos de 20 horas tenía mi flamante pasaporte en el bolsillo (pocas horas antes de partir hacia Marsella, en donde tenía que tomar el billete rumbo a Túnez).

BUSCANDO UN MECANICO Y CERRANDO LA PUERTA CON LA LLAVE DENTRO

Las carreras no serían las carreras si todo estuviera listo, "atado y bien atado" un par de semanas antes de la cita. Colocar un tornillo un minuto antes de la salida o buscar el "aironfix" y las tijeras para recortar el número de la placa, amén de revisar la carburación, cambiar la bujía, etc, etc, son cosas del último momento ¡Toma, pero si no van las luces y tenemos que verificar ahora!... Son cosas normales, casi obligadas y que forman parte del encanto especial de las carreras. Una gotita de emoción más...

Nos faltaba el mecánico y la furgoneta, y teníamos que conseguir ambas cosas en menos de doce horas...

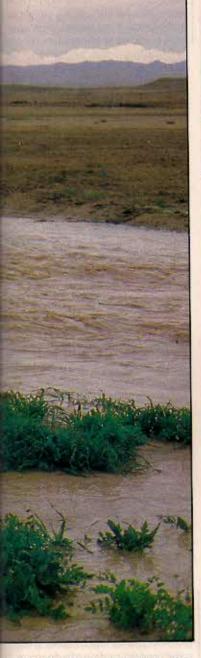
Juan, mientras, se había puesto en contacto con Boada, de Pirelli, quienes gentilmente nos proporcionaban neumáticos Deltacross, cámaras, etc. etc., para todos los participantes españoles, Mas, Dot, Ligué y Prades. A última hora, de nuevo, otro amigo que respondía. Me pasé toda la mañana colgado, del teléfono mientras

gado del teléfono, mientras que Carlos hacía otro tanto desde su casa. Conseguimos a Jaume Calders "Máquina", Fernando Gil y Andreu González, éstos dos últimos expertos todoterreneros y que podrían ser de gran ayuda a nuestro piloto. Pero por orden de respuesta telefónica sería "Máquina" el escogido (tres amigos más que respondieron y de los que lamentablemente tuvimos que rechazar a dos).

Nunca pensé que fuera tan sencillo encontrar mecánico y



ras una embarrada jornada, la beeignidad de un acojedor oasis dió lescanso a los supervivientes del egundo dia. La etapa había sido inerrumpida antes de llegar a Beni-(hedachey sólo restaba la gran filal del Djerba 500.



entrada la medianoche ¡Comenzábamos bien!.

Y aguí no terminan los imprevistos de última hora (os lo comentaba algo más arriba, si no existieran imprevistos de última hora las carreras carecerían de buena parte de su especial encanto). Teníamos la furgo, la moto, los neumáticos, los pilotos, el mecánico, el patrocinio de Bradol, pero en forma de talón bancario intransformable hasta las 9 de la mañana del día siguiente, y así, nuestra expedición partió sin mí hacia Marsella, a la espera de que los bancos abrieran.

Negra noche, oscuros augu-





rios, precipitaciones, mil y trabas cinco mil...

Mas, "Máquina" y Dot, partían sin mí, rumbo a Marsella, para embarcar en el Liberté. Yo tendría que llegar después con mi coche para comprobar las inscripciones, últimos detalles, etc., etc., y tomar el avión de Túnez el sábado por la mañana.

RUMBO A TUNEZ

Cuando paré el motor de mi Fiesta en el inmenso aeropuerto de Marsella ("sortie de La Jolliete", ponía en el plano que me había enviado la organización), noté cuatro bultos en el capó del sufrido utilitario. Cuatro bultos que no estaban cuando salí de Barcelona; debían ser los pistones al salir disFernando Prades y Philippe Liqué. Tan sólo este último logró finalizar el Djerba, pero ambos estuvieron siempre entre los mejores.

parados del bloque. Había venido a tope pero por suerte tan solo era una ilusión óptica o una broma humorística de mi maquavélica imaginación.

Recorrí el puerto de cabo a ra-

bo, muelle por muelle, sin ver rastro de motos. Me gusta mucho el cine, y en las películas el puerto de Marsella es un lugar tenebroso lleno de gansters y navajeros. Os garantizo que no las tenía todas conmigo, máxime cuando empezaba a oscurecer y las sombras adquirían el más amenazador y desagradable aspecto.

Al fin lo conseguí, y frente a mí se alzaba la imponente silueta de Liberté, pero con los motores en marcha y las amarras sueltas.

¡Había llegado tarde!

Lo supuse y por suerte era así. Eric Glain y los hombres de nuestra colega Moto Revue no habían puesto trabas a que Carlos y "Máquina" embarcaran sin cumplimentar las inscripciones.

Confiaban que en Túnez, cuando yo llegara, lo arreglaríamos todo (los de Moto Revue se portaron magnificamente con nosotros, lo que es muy de

agradecer).

Yo pernocté en Marignan, junto al aeropuerto y el sábado tomaba (no sin antes haber tenido que realizar mil y una gestiones puesto que mi billete estaba a nombre de Juan Porcar...) el avión rumbo a Túnez. Viaje agradable y ameno, junto a Pierre Berty, el simpático piloto que llevaba aquella "motoinvento" con pistones de Alfa Romeo en el París Dakar, y Gilles Picard, uno de los pilotos oficiales de Cagiva-Elf para el P.D. pero que en Dierba corría con una Husqvarna 400.

 ¿Cómo es que no habeis embarcado en el Liberté?, les pregunté con extrañeza — y fue el parlanchín Berty quien me contestó.

— "Me da miedo viajar en barco y me da miedo viajar en avión, pero en barco son 24 horas de miedo y en avión tan solo una hora; por eso prefiero el avión…"

— ¿Y no te da miedo correr en Africa?

— Aquí vengo a disfrutar; trabajo en una fábrica de bolsas de papel, nada relacionado con las motos, y para mí estos rallyes son mi mayor recompensa. Cuando termine el Djerba tengo que volver a toda prisa para organizar en Francia una carrera de ATC... y luego volver a las bolsas de papel...

Vuelo sin problemas (salvo el castigo gastronómico que representa comer en un avión) y llegada puntual a Uinis-Carthage.

Alojamiento en el Hotel du Lac y primer encuentro con quienes serían mis inseparables compañeros a lo largo de todo el Djerba 500: Franco Villani (fotógrafo de élite mundial, institución entre los reporteros gráficos y creo que el mejor fotógrafo deportivo que he cono-

miones, asistencias, más motos...

Dot y su BMW, Prades y Ligué y Carlos Más, nuestro piloto...
¡Que faena nos has hecho, Santi, si no llegas a estar en Túnez te prometo que te voy a buscar a nado...! — sería el saludo de Carlos.

Y yo pensaba en aquel pasaporte inexistente pocas horas

A CONTRACT OF THE PARTY OF THE

A. Boiron, el toque femenino en una carrera para los más duros.

cido), Gigi Soldano, del Canale-1 de TV en Italia, Carlo Canzano (Gazzetta dello Sport)
Claudio Porrozzi (La Moto),
Valerio Boni (Motosprint) y
Kiko Realini (reemplazando a
Paolo Scalera, del mismo
modo que yo reemplazaba a
Juan Porcar). Seis magníficos
reporteros y mejores amigos
con los que compartí "cous
cous", "Jaima" Land Rover
y... Iluvia, mucha Iluvia.

Hacia las seis de la tarde llegábamos al puesto, a presenciar el atraque de Liberté. El estómago del gigantesco navío comenzaría a vertir motos, caantes, aquel sponsor que llegó en el último momento, el billete de avión que no se encontraba en la "guichet de Tunis-Air" y que para colmo estaba a nombre de Juan Porcar (hay quien dice que los billetes son intransferibles...) pero...

Ahora comenzaba la aventura de verdad!.

EN EL AFRICA TAMBIEN LLUEVE Y A VECES... INTENSAMENTE

El hall del Hotel du Lac de Tunis parecía un hervidero. Pilotos, organizadores, responsables de Touropa (la agencia de viajes que había contratado la organización), asistencias, y algún periodista "perdido" por allí. Un murmullo "in crescendo" y más nervios que en una central nuclear en presencia de una fuga.

La etapa a cubrir sería la de Tunis-Tamerza, desde el punto de vista de los organizadores la más suave, iniciándose con 130 km. de asfalto para acceder más tarde a los llanos pedregosos e iniciar la ascensión de las montañas, descendiendo de nuevo a los llanos pedregosos, desérticos y casi lunares de Tamerza, la nueva Tamerza junto a la antigua ciudad abandonada, escenario "galáctico" de la película "Stars wars"

La organización había previsto para los periodistas varios vehículos (quejumbrossos Peugeot 404) de dos ruedas motrices para desplazarse por las carreteras y pistas fáciles, pero también algunos Land Rover (cuatro ruedas motrices, en teoría) para que los "más aventureros" se acercaran a los lugares más espectaculares, compartiendo la ruta con los protagonistas del Djerba 500: Los pilotos.

De común acuerdo mis compañeros italianos y yo nos inclinamos por un Land Rover... — ¡La aventura es la aventura! — era el jocoso comentario de Villani y no sabía cuán cierto resultaría su "grito de guerra".

Carlos, Dot, Ligué y Prades se fueron a dormir temprano, y yo me quedé arreglando papeleo, inscripciones, el embarque del furgón de asistencia (que en principio no estaba previsto), y demás etcéteras. La noche era bastante estrellada, presagio de buen tiempo... Falso presagio.

A las 4 de la mañana, toque de diana y lo que yo pensaba sería mi última ducha en varios días, por lo que la aproveché bien, saboreando cada gota de agua. ¡lluso!

Me parecía el aire golpeando contra las palmeras, pero era demasiado contínuo ¡Qué raro! — pensé. No era el aire, no, era la lluvia, intensa, que había borrado aquel estrellado cielo con el que me había acostado.

¿Es normal esto? —le pregunté al conserje del hotel — Si, por la noche y primeras horas de la mañana, si, pero enseguida sale el sol — me aseguró con convencimiento —. Así se lo repetí a Carlos quien, por si acaso, salió abrigado con su Barbour, un barbour que ya no se quitó mientras duró la carrera.

erte! ¡Nos veremos en Ta-

de noche, negra y lluvionoche, encaminamos nuess pasos, o mejor dicho, los casos tacos de los neumátis del Land, hacia Mediez el ruta de El Krib, para espela los pilotos en el primer trade la primera cronometra-

nuestro conductor-quía se se nos mostraba como practico conductor sobre ticada (en barro, no tanto, nos demostraría al día si-

m las 5h. 25 min. de la jóven gada cuando enfilábaal fin la pista, bueno, el ini-🖙 la pista, rumbo a la salise la cronometrada. A pesar parecer el interior de una calera, el Land apenas soesasaba los 40 km/h., pero tornillo amenazaba con se de su sitio, y nuestras cezas aplanar el abollado tecon nuestro rítmico repi-

wer a los pilotos en algún interesante era preciso merar a fondo y ganar con estro madrugón la mayor vede las motos. Bote tras legamos a un riachuelo, ceedo de un paisaje francaatractivo. La idea era No es habitual el hacer es de un rally africano con motos cruzando un riachue-Lo normal es la arena y las was, y podía resultar insólito. que no sabíamos (la lluvia desaparecido, dejando gar a una finísima y casi ime ceptible llovizna); Uno a man desfilando los pilotos. meando el riachuelo y patisobre el barrizal en que e habia convertido la "deserti-

El primero de nuestros representantes sería Carlos Mas, con una exhibición sobre el barro que arrancó exclamaciones de entusiasmo entre los remoiados periodistas que allí estábamos. Prades v Liqué pasaron también, a fondo, al igual que Dot sobre su BMW harto inmanejable sobre el barro.

Tras una larga sección fotográfica, nos poníamos al fin en marcha hacia Tamerza, pero algo me bailaba por la cabeza. Si no recordaba mal, la KTM de Mas había salido con un depósito suplementario tras el asiento, y al pasar el río yo juraría que no se lo había visto... ya se lo comentaré al llegar a Tamer-

za – pensé – .

A lomos del antediluviano y asmático Land Rover los kilómetros de pista parecían no tener fin, pero su "caracolera" lentitud tendría sus ventajas. Tuami seguía empeñado en reventar el motor del Land, y romper nuestras cabezas contra el techo de metal, pero, de pronto, un brusco giro a la derecha, todas las maletas y bolsas por los aires, los sacos de dormir revoloteando y un ¡Uf! en los labios de los ocupantes del asiento delantero. Los que íbamos en la parte posterior apenas nos dimos cuenta del formidable agujero que había esquivado Tuami. Justo tras un cambio de rasante.

El Mercedes que prestaba asistencia a Boudou (piloto francés que ya tomaría la salida con un brazo lesionado) no tendría tanta suerte como nosotros y caería dentro del agujero...

Sin asistencia, Boudou sería el primer piloto en retirarse...

Y por fin llegamos a Tamerza, a un pequeño oasis en donde volvería a tener noticias de mis

Lo del depósito suplementario de gasolina me lo aclararía Carlos rápidamente.

"Llovía cuando hemos tomado la salida, y la carretera no era lo que se dice una delicia. Patinaba muchísimo, y apenas había recorrido 30 kilómetros cuando me he encontrado con los pies por delante, el trasero arrastrando por el suelo y la moto dando vueltas. El depósito de gasolina, el pequeño, ha salido disparado, y ya no lo he vuelto a ver ¿No iba a pararme a buscarlo, verdad? Me he arrastrado algo así como 100 metros, y me duelen hasta las pestañas."

Felix Dot corroporaba lo que Petri, Chavrier, Lebianc... había dicho Carlos. A él a punto había estado de pasarlo lo mismo, pero por culpa de dos pilotos que habían caido detrás suyo y que habían golpeado con su moto.

Las cosas, sin embargo, habían ido bien para el equipo espa-

Carlos era onceavo en la general, y tercero de 250 c.c. Basset (campeón de Suiza de enduro) v Andrea Marinoni, sobre sendas Aprilia, había quedado delante suyo, mientras que el campeón mundial, el galo Gilles Lalay, a los mandos de una KTM 600 4t se adjudicaba la jornada por delante de Bales-

trieri (Honda Italia) y Terruzzi (KTM 600 4T-Farioli).

Liqué nos sorprendía con una 14ª plaza, mientras que Prades se hacía con la 17ª y Dot se clasificaba el 55° tras perderse varias veces, pinchar el neumático (que le fue reparado por varios árabes con el pago de unas "pegatinas", moneda casi de curso tal legal como el Dinnar). Por su parte Ligué no había tenido más problemas que un pinchazo, encontrándose más tarde a Prades, que había gripado a 50 metros del final de la cronometrada y tenía que entrar con el embrague apretado. Ligué se había encargado de remolcar a Prades hasta Tamerza.

La actuación de Carlos había sido magnífica en su primera toma de contacto con tierra africana, pero discreta por su espíritu conservador.

El "road book" es algo que casi no hay que mirar; hay que sequir las indicaciones y las roderas. Pararse a leer el libro de ruta puede representar un tiempo perdido que repercute en la clasificación. Ni Lalay, ni Malestrieri, como tampoco Terruzzi se habían detenido a mirar el "road book", pero Carlos, tras perderse algo más de media hora al principio de la cronometrada junto a Dot, había preferido ir a lo seguro, perder tiempo leyendo el libro de ruta, y no jugarse una equivocación de ruta como antes.

En tramos parciales Carlos hubiera sido uno de los cinco pilotos más rápidos, pero al fin de la jornada se veía aventajado por hombres como el ex trialero Charles Coutard (con un estilo finísimo pero no tan rápido como el de nuestro Carlos Mas), Charliat, Neveu, De

La inexperiencia se paga y Carlos Mas no iba a ser la excep-

Andrea Marinoni, con quien me encontraba devorando por la noche un extrañísimo (insípido y picante) plato tunecino, me confesaba admirado que había visto a Carlos Mas rapidísimo. El mismo "Marino" había sufrido una caída similar a la de Carlos, pero con voltereta incluida, y como él, varios más. Destacable la retirada de Serge Bacou, víctima de una fortísima caida y que tenía que ser evacuado en ambulancia. El veterano Bacou estaba probando un prototipo Yamaha Tene-

re, con dos depósitos, el habitual y voluminoso delantero, y otro situado bajo el asiento y que le daba serios problemas de estabilidad...

Aquella noche volvió la lluvia. Volvió a hacer acto de presencia, pero en contra de la opinión de aquel conserje del Hotel Du Lac de Tunis se empeñó en seguir, seguir, seguir, encharcarlo todo, hacer rebosar los ríos y preparar un espectáculo dantesco, un cataclismo que se empeñaría en engullirnos camino de Beni Khedache. la ciudad que no llegaríamos a ver al cortarse la carrera en Ga-

UN INMENSO PANTANO NOS **ESPERABA**

No se puede decir que durmiéramos mucho. Mis compañeros italianos prefirieron irse a dormir sin cenar, confiando en las "raciones de supervivencia" que nos daba la organización cada mañana, y consistentes en una latita de foiegras (lo más parecido a la comida concentrada para perros que he probado nunca, pero que llegaba a resultar apetitoso, como comprobé más tarde), una porción de queso, seis galletas, dos zumos de fruta (de unos 100 c.c. cada uno) y un trozo de algo parecido al turrón (al contener mucho azúcar posee gran poder energético, pero un gusto francamente infame).

Cuando yo llegué a la "jaima", con el estómago lleno de algo raro y picante pero que me supo a gloria, todos ellos dormían ya; bueno, dormían hasta que tropecé con una de las improvisadas camas cayendo sobre

Realini que solto un ¡Porco tio! que resonó haciendo temblar las cañas. La lluvia había interrumpido mi conversación con Marinoni, Eran las 23,30 h. y tenía que despertarme a las 3 h. 30 de la mañana, bueno, de la madrugada. La señalé en mi Casio v casi al instante (así me pareció a mí pero fueron unas tres horas), el maldito se puso a bramar el himno de Grant.

La lluvia seguía batiendo la tierra enfangada, y pese al sueño no nos costó mucho limpiarnos las "telarañas" de los ojos. Unos periodistas franceses habían colocado su Land detrás del nuestro ¿por qué? Pronto lo averiguamos. El suyo, había

averiado el motor de arranque, y si nosotros queríamos salir tendríamos que poner antes el suyo en marcha. Perdimos una hora en el intento, pero al fin el "Land maldito" tosió, perfumó el ambiente con vapores de gasoil y decidió despertar.

Ahora la lluvia recrudecía, y los "limpias" no bastaban para ofrecernos una visibilidad medianamente aceptable. Las luces amarillas (el guía las llamaba faros ¡que pomposo!) tampoco conseguían cortar la cortina de agua y para colmo jel Land tenía goteras!.

Hacia Gabes, como siempre intentando llegar antes que los pilotos, y sorprenderlos en un viejo fuerte abandonado, con ruinas romanas de fondo y paisaje "bucólico-desértico-histórico".

Pasamos dos o tres riachuelos que comienzan a salirse de madre, pero en la oscuridad de un alba que aún tardará en presentarse no le damos importancia. Tuami nos ha advertido que la pista es algo peligrosa, pero Villani sique canturreando algo así como "C'est l'aventure" y seguimos. Hacia las cinco y media enfocamos la pista hacia Bir II Malí. Recorremos parte de ella. Dentro de unos minutos los pilotos tomarán la salida y se lanzarán hacia el lugar a donde nos encaminamos. Hay que llegar antes que ellos, es nuestra consigna.

La pista se hace más estrecha, con cortados de unos 50 ó 60 centímetros y barro por doquier; frente a nosotros un río, otro más se ha desbordado, pero este es muy ancho, y parece algo así como una ciénaga. Tuami duda, y Realini, que está a su lado lo incita. El Land se lanza (bueno, todo lo que se puede lanzar un Land en estado agónico) y sorteamos el primer "pantanillo" de barro.

¡Ves como era muy fácil, Tuamil. El Range Rover de unos médicos de la Organización nos ha seguido y nos adelanta en un tramo rápido. Su tracción 4x4 no impide que vaya dando bandazos.

Se mete de lleno en el barro y comienza a patinar. Se detiene. Lo hemos esquivado por los pelos. Bueno, por suerte, diría yo, y un poco adelante, un árabe, sentado sobre el inclinado capó de otro Land Rover contempla nuestras peripecias resignado por su "estaba escorado, y para él será imposible sacarlo si alguien no le ayuda.

Pero Alá ayuda a los creventes y no tanto a los europeos. Nuestro Land arroja cortinas de fango por las ruedas; el motor sigue revolucionado pero el vehículo no avanza. Un esfuerzo más y pasaremos. Pero no siza a subir.

Los dos médicos franceses se van a unir a nuestro empeño... así comienza mi relato.

¿Os extraña ya que comenzara una carrera por el desierto relatándoos una acuosa y embarrada experiencia personal?

Y allí estaba yo (y los demás, que, e incomprensiblemente claro), tras haber conseguido



Gilles Lalay, "combatiendo" en la instantánea con su mánager, fue, a bordo de una KTM 600 4t el hombre incontestable.

Tuami pone el punto neutro del cambio y con tranquilidad abre la puerta mientras que descalzándose nos explica que va a poner la lona que cubre la parte superior del "Land" bajo las ruedas para que estas no patinen y podamos salir del atolladero. Tras la lona vendrán las esterillas de goma que cubren el suelo... Tuemi, descalzo dentro del agua se ve impotente. Kiko Realini se sienta al volante mientras Canzano, Villani y yo comenzamos a descalzarnos... Habrá que empujar... escrito". Está completamente | Ilueve, hace y tengo un frío te- |

sacar todos los "Land v Range" del barro. No voy a ocultarlo, pero me sentía un héroe. Lo peor había pasado ya. Santi Roig, el de los bigotes y las gafitas, aquel que tan atemorizado se había enfrentado con el billete de avión a Túnez (Africa, con Tarzán, Lawrence de Arabia, los Abderramanes y demás mitos históricos o pseudohistóricos), había sacado él "solito" tres coches que parecían irremisiblemente perdidos en lo más hondo del barro (el sueño, el frío, el cansancio y un buen café, te hacen creer las historias más bonitas, y en aquel momento me apetecía pensar que yo era un héroe, de esos de las películas que tanto me gustan), pero si yo, en mi

rrible, y el agua del río comien- L'excursión turística había pasado por tal atolladero ¿qué iba a ser de los pilotos?.

> Mi atolladero, ahora que lo perso, sentado plácidamente en mi silla favorita de la Redacción (no tengo otra) y escribiendo sobre mi máguina favonta (tampoco tengo otra), no lo debia ser tanto cuando vuelvo a creer que trabajo demasiado, que voy a dormir en una cama dura y que... ¡Qué bien se está en casa, diantre!, pero os estoy escribiendo mis "aventuras" como si yo fuera Salgari (inmodestia no me falta, la verdad sea dicha).

Y estábamos en eso de los pilo-

Prop. proop, procop, procoop! Y es una figura embarrada la que se acerca. Moto sin guardabarros, placa con dos faros, y un motor Rotax. Un gigante de barro la monta. Mi amigo Terruzzi!, ese que quiere condenar a ocho "anno de galera" a los organizadores.

"He cambiado tres bujías, me he caido cincuenta veces, pero he tenido suerte -- me comenta- Los Sei Giorni son un paseo al lado de esto. Tenías que haber visto a Coutard con agua hasta la cintura y estirando la moto, Neveu y Dobreg Ilorando., todo un panorama, A Neveu lo he confundido con Balestrieri, y me he parado a ayudarlo. No se lo creía Cyril...

Carlos Mas, tu piloto, me ha sacado de un buen atolladero. Me ha visto hundido, lleno de barro. Ha parado su KTM y chapoteando sobre el barro, me ha ayudado a salir. Lleno de barro y con la mochila a cuestàs parecía "la muerte andando", un "gorilita" ¡Ja, ja, ja, ja!...

Ahora parece muy bonito y "peliculero", allí no lo parecía tanto, y para los pilotos fue un calvario de agua, barro y lágri-

ETAPA CORTADA, NO LLEGAMOS A **BENIKAEDACHE**

A las 13 h. 20 entrábamos en lo que a mí me parecía ya el desierto de verdad. Nos habíamos lavado poco antes en un pueblecito despertando curiosidad y la hilaridad de cuantos allí contemplaron a unos "europeos" con calzoncillos y regándose con una improvisada manguera. Zograta, El Meda (allí encontramos la Barigo de Gilles Chauve con el motor averiado)... Methousa, Bouchema
y... Gabés... Aún nos faltan algunos kilómetros hasta Beni
Khedache. Por suerte ha parado de llover, y... encontramos motos, furgones, asistencias y a Carlos Mas, con su
anorak de Bradol, chandal, limpio y sonriente.

La KTM apenas tiene rastros de barro, así como la de Lalay y la Aprilia de Marinoni y la de Basset.

Carlos, sonriente, me dice que la carrera ha sido acortada, que es imposible salir, que el seis ruedas motrices de la organización ha quedado atrapado, y que el lugar en donde yo estaba metido dentro del barro era algo así como una fiesta mayor...

Hombres como Dobreq, Baron, Coitard, Oliver... se han quedado en el barro. Es una debacle.

Carlos ha hecho 7° en la cronometrada y el mismo resultado en la general. Basset es primero en 250 perseguido por Marinoni. Carlos es de nuevo 3° y ha vuelto a ganar Lalay ¿Cómo se lo habrá hecho?.

Prades será el 17° y Ligué el 20°. Sensacional el resultado de nuestros muchachos... pero ¿Y Dot?.

Alojados en un albergue juvenil, con la duda siempre en la mente, y con Carlos desesperado ante la posibilidad de que Félix se encontrara perdido y sin ayuda, vemos aparecer a un muchacho divertido y tranquilo. ¿Dónde estabas?.

Félix Dot había comunicado una pipa de bujía, se había hundido en el barro, había sido rescatado por un tractor que se hundiría más tarde, y había llegado por carretera. Su penalización de 30 horas, poco le importaba, seguía en carrera y eso era lo importante.

Respiramos todos...

Aquella noche, tras el comunicado de la organización sobre que la etapa del día siguiente estaba suspendida y teníamos un día de asueto, Prades y Ligué, en animada conversación me hacían reflexionar sobre lo inútil que es correr "enduritos" por España, en lugar de guardar dinero y lanzarse a una aventura por Africa, con la ilusión y no la efimera medalla de oro por destino.

Estaba muy cansado y les dije que sí.

Ahora estoy descansado y escribo que Si.

UN DIA DE DESCANSO

Nos fotografíamos con los camellos, incluso conseguí algunas instantáneas con Carlos sobre uno de esos animalejos, mientras que Terruzzi nos perseguía con un burro al que su excitado propietario llamaba a gritos pensando que el gigante italiano le deslomaría la pobre bestia.

Tomamos el camino de Nefta, para hacer algunas fotos "preparadas" en las dunas. Soldano no tuvo demasiada suerte puesto que perdió en mitad del "desiertillo" que afrontamos, su rollo recién impresionado y que, lógicamente, fue imposible recuperar (¡Sabe Dios dónde debía estar escondido!).

Los pilotos debían dormir en Jaimas, allí en Nefta, pero yo tenía algo parecido a una habitación, por lo que le comenté a Carlos que podríamos compartirla. Al menos no estaría a la intemperie y descansaría cara a la final, a la Djerba 500.

CARLOS Y FELIX LLEGARON, LOS DEMAS, NOS QUEDAMOS

Los árabes nos ofrecieron una magnífica fiesta, aderezada por el consabido "cous-cous".

¡Ojo a la etapa de mañana, va a ser la más difícil! condiciones de navegación dificilísimas. Brújula imprescindible. Hemos cambiado algunos tramos del recorrido. Cuidado, existen las arenas movedizas y no podeis apartaros del recorrido. ¡Os hundiríais irremisiblemente...!

— Yo iba traduciendo esto (o algo parecido) a Carlos y a Félix, que se encontraban junto a mí y pensaba — mientras que traducía las palabras de Eric Glain, en lo apoteósico que podía ser el recibimiento de "mis" pilotos en Djerba, una bellísima isla conectada a Túnez por una estrecha franja de tierra (peninsulita, más que isla).

A las 6 de la mañana, la comitiva iniciaba el recorrido hacia la salida del Djerba. Todos los supervivientes en la línea. Nos habían dicho que la bengala verde anunciaría la puesta en marcha de los motores, y que otra, roja, sería el aviso de salida y ¡Sálvese quien pueda!

¡Hacia Dierba!

Carlos tenía serios problemas de autonomía. Era imposible que llegara con el depósito de 20 litros y el minidepósito de reserva sobre al guardabarros trasero. Cargaba con una mochila en la cual había colocado dos latas de cinco litros, amén de un botecito de Bradol por si alguna 4T le daba gasolina (ya no se fiaba de ningún otro lubricante para mezclar con la gasolina). Su KTM 2T era una cross. Con un motor rapidísimo pero con un consumo excesivo, y así se lo había confirmado Perini, el mánager de KTM Farioli.

Resonaron los cohetes (bengalas) y el "mini Touquet" de los supervivientes se lanzó a la aventura de las dunas, mientras que un atribulado periodista de Solo Moto se rompía la cabeza pensando en ¿cómo se pueden hacer fotos a 1/8 de velocidad sin que salgan movidas? El objetivo de 1:1,8 y la película de 100 ASA me condicionaban, pero eso era un problema menor.

Nuestro Land Rover inicial había "muerto" al llegar a Gabes. La transmisión estaba completamente destrozada, y llegamos "impulsados por el viento del desierto".

Lo reemplazamos por otro exteriormente mejor pero clínicamente tan enfermo o más como el otro y... volvió a llover.

Fue una lluvia tan sumamente y olímpicamente torrencial, que no me dejó ni tan solo acercarme a Dierba.

Tosió el Land Rover, se asustó el conductor (Belgacem no era tan atrevido como Tuami) y llegamos así, entre toses del motor y quejas del guía a una intransitable ruta que sufría la inundación de un río. Casi "pistola al cuello", Belgacem nos pasó al otro lado mientras que el "reuma" del Land Rover se acentuaba.

Dos poderosos camiones estaban prácticamente sumergidos más adelante. Imposible seguir.

El Land se murió casi definitivamente y renunciamos a llegar a Djerba.

Mientras, Carlos se había quedado sin gasolina, había empujado como un tractor y Félix Dot, tras caer espectacularmente, romper media moto, volvía a la carga, para pinchar cinco veces, destrozar la rueda delantera recubierta de "cinta" americana" y abandonar su moto a la "benignidad del desierto".

Ligué llegó, pero Prades lo pasó muy mal al caerse en un tramo de dunas rapidísimo, romperse una costilla, un pie, y casi la muñeca izquierda.

Cuando estaba a punto de llegar, se quedaría sin gasolina. Un árabe generoso le cambiaría un puñado de dinnars por una lata de gasolina que resultaría ser gasoi!!!!

Mas llegó al término de la cronometrada de las dunas con la gasolina prestada por un piloto que acertó a pasar (muy tarde) por allí... luego abandonó la moto puesto que la etapa última era neutralizada.

Dot dejó su BMW en el desierto, y nos han dicho que en breve la traerán.

Pero Mas era 5°, y Ligué, 11° ¡Qué magnífico resultado!

Yo lo supe en el aeropuerto de Túnez, tras una interminable noche en un "tren de ovejas". Yo no pude pasar el río, que se había engullido ya dos camiones. Me rodeó un terrible sen-

timiento de culpabilidad. No estuve con ellos a la llegada.

Rompí dos "Lands", lo intenté, pero no llegué...

En el avión, rumbo a Marsella, quitando el barro de las Canon para que estuvieran presentables en el Superprestigio, no he parado de torturarme.

HA VALIDO LA PENA

Han pasado ya algunos días desde que Philippe Bouilland, en el aeropuerto de Tunis-Cattahage me diera las clasificaciones finales...

Tengo a Carlos Mas, a Félix Dot, a "Máquina", e incluso a Marsinyach, al bueno de Ton, frente a mí. Acabo de hablar con Prades, que, más muerto que vivo. Está ya en Castellón y me confirma que Ligué, ese apasionado Francés afincado en Castellón, también ha llegado sin novedad.

Tan solo una pregunta. ¿Ha valido la pena?

SI, es la respuesta unánime.

Solo Moto, Bradol, Métal-5, Marsimoto, Pirelli y unos grandes pilotos me avergüenzan ahora cuando pienso que he escrito mis penas con los pies sumergidos en el barro y las rayadas gafas goteando agua amarronada.

ilnch Alláh!