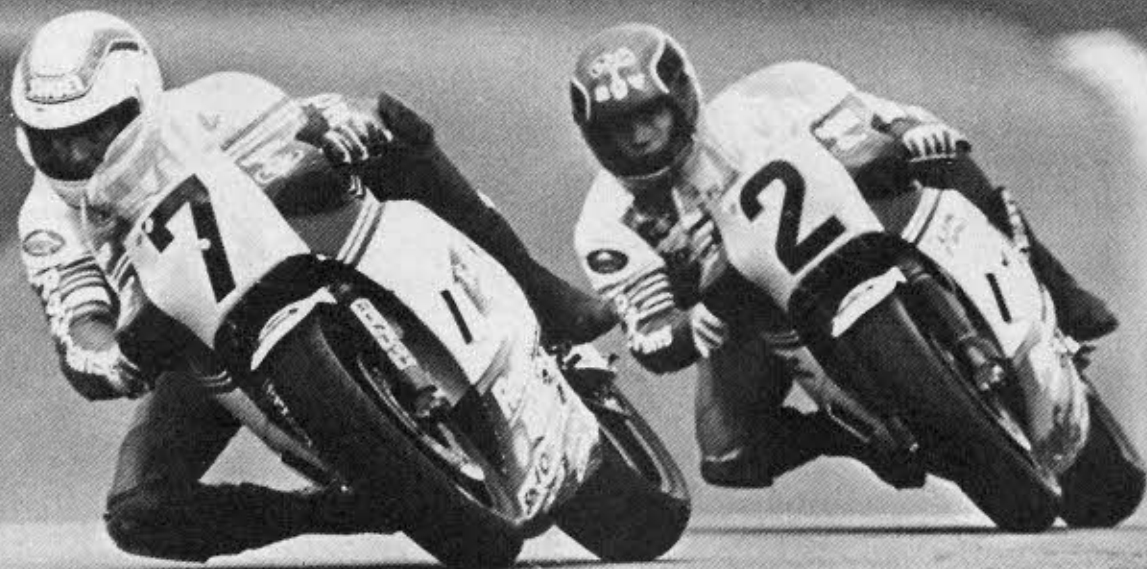


¿QUIEN ES WAYNE GARDNER..?

Escribe: Vic Monllau con la colaboración especial de Nick Harris
Fotografía: Kel Edge y Richard Francis



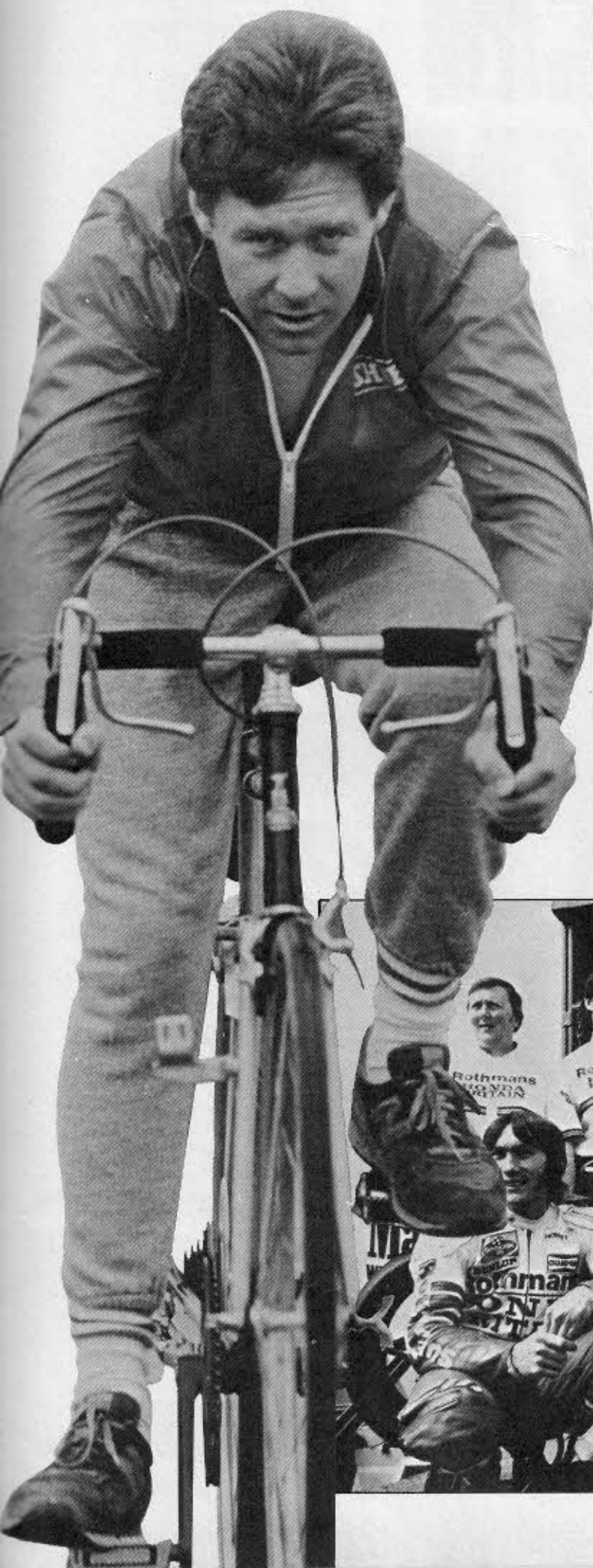
Hace tiempo que tenía entre manos una completa selección de imágenes cuidadosamente recopiladas por el ojo certero de Richard Francis, con algunas secuencias íntimas en la existencia cotidiana de Wayne Gardner. Pero la idea de realizar este reportaje surgió espontáneamente a finales de Abril, mientras asistía en compañía de Paolo Soalera al aplastante triunfo de Eddie Lawson en las 100 Millas de Imola.

Su aureola está alcanzando cotas de popularidad que ningún otro piloto había vuelto a gozar desde el declive de Barry Sheene. Su exhuberancia no conoce parangón desde los tiempos gloriosos de Mike Hailwood. Su estilo, incisivo y arrollador, ha hecho de este australiano de 25 años el personaje predilecto de la afición británica.

Su audacia no conoce tregua. Hace apenas unas semanas, nos deslumbraba a todos en el Jarama, con una actuación de las que hacen época, remontando una infinidad de posiciones para terminar su carrera a un segundo escaso de la Yamaha pilotada por Christian Sarron.

Nunca mejor momento para una detallada presentación. □

Lawson estaba en vena, actuando en todo momento como el auténtico Campeón del Mundo que todos creímos descubrir tras su inesperada victoria sobre Freddie Spencer en el circuito sudafricano de Kyalami. Sin conceder la menor opción a sus rivales. Por fortuna, Roche y Mamola lograron salvar la "función", haciendo las delicias del exigente público italiano con un interminable codo a codo pro-



longado de principio a fin, según la tónica a la que ambos nos tenían habituados a lo largo del Mundial 84, cuando el galo pilotaba todavía las ligeras tricilíndricas alineadas por Honda France.

En otras circunstancias, el enfrentamiento entre Roche y Mamola me hubiera entusiasmado a rabiar. Pero en aquella ocasión, no pasó de parecerme un espectáculo vulgar, insípido y relativamente monótono.

Hacia escasamente doce horas que mis pasos discurrían atropelladamente por Italia, pero mi imaginación continuaba resistiéndose a abandonar Inglaterra, donde Ron Haslam, Wayne Gardner y Randy Mamola, un inglés, un americano y un australiano enrolado a última hora en las filas de la British Commonwealth acababan de protagonizar ante la mirada atónita de millones de telespectadores la carrera más excitante jamás presenciada por la afición británica desde que el inolvidable John Cooper y su rugiente BSA de fábrica derrotaron a la roja MV Agusta de Giacomo Agostini a finales de 1971 en la "Carrera del Año" de Mallory Park.

«Te perdiste algo bueno —le dije a Paolo sin poder reprimir por más tiempo el comentario— Vi a Gardner y Mamola

haciendo "cosas" que ya no se ven en Grand Prix...»

«Te creo —respondió en el acto nuestro colega de MOTOS-PRINT— En el "paddock" hace una semana que no se oye hablar de otra cosa. Todos me preguntan si estuve en Donington. Vinieron encandilados, como si hubieran visto algo de otro mundo. No lo entiendo. Mamola no es ningún angelito. Pero ese Gardner debe ser un verdadero demonio. Tendremos que escribir algo...»

«Sí —acerté a decir distraidamente— Habrá que escribir algo...»

"GARDNER THE HERO"

Lo más triste de jugar a periodistas es que, a veces, hay sensaciones que difícilmente pueden expresarse a nadie que no las haya experimentado por sí mismo en aquellos precisos instantes... ¡Tendríais que haber estado conmigo en Donington Park!

Muy pocos pilotos me han hecho vibrar como lo hizo Gardner en la última edición de la Transatlantic Challenge.

En ausencia de Spencer y Lawson, los mejores pilotos de la British Commonwealth arrollaron sin piedad a la formación

«Ron y yo siempre hemos sido grandes amigos, pero en la escudería no existen órdenes de equipo, y una vez en la pista, ambos hacemos todo lo posible por batirnos uno a otro...»



ericana capitaneada por Andy Mamola, conquistando su décimo triunfo en el libro de las "Match Races". Mamola salvó el honor de los americanos, adjudicándose un premio más la mayor puntuación individual y el premio extraordinario de 10.000 libras esterlinas decidido por los organizadores en dos magníficas victorias por mojado.

Mike Baldwin ganó también un "Round". Y Ron Haslam, capitán del equipo británico recibía una ovación más emotiva del "week-end", cuando recogió las manos de Tom Wheatcroft el trofeo que acreditaba su victoria por un abultado margen de 336 puntos contra los 254 totalizados finalmente por la expedición americana.

Después de no haber vencido una sola carrera, Haslam fue el hombre que en mayor número de ocasiones encabezó el pelotón en el transcurso de las 90 vueltas completadas por los pilotos participantes a lo largo de los seis "Rounds" que habitualmente componen la Transatlantic Challenge.

Haslam mandó un total de 33 vueltas. Mamola 31, Baldwin 15 ocasiones, y Gardner tan sólo en 11 pasadas por la línea de meta... ¡Pero ganó tres carreras!

Los titulares de la prensa, la radio y la televisión no dejaron la menor duda sobre quién había sido el gran protagonista del acontecimiento. Su nombre no destacará en el palmarés de la Transatlantic Challenge. Pero sus actuaciones causaron sensación, ganó más carreras que nadie y cautivo irremediablemente a la afición más entendida del mundo con su estilo generoso y su forma de vencer.

"Gardner the Hero" apareció con letras panorámicas en los 160.000 ejemplares editados semanalmente por MOTOR CYCLE NEWS, las ondas radiofónicas transportaron sus palabras hasta los puntos más recónditos del Imperio Británico, y los noticiarios deportivos no cesaban de emitir una vez tras otra las imágenes de su impresionante duelo con Randy Mamola en las postrimerías del primer "Round".

Las "emociones fuertes" dieron comienzo a media carrera, cuando Haslam se salió derecho en la Chicane, tras un fallido intento de superar a Mamola

al filo de una apurada escalofriante.

Al término de la prueba, los eficientes mecánicos de Honda Britain descubrieron con una mueca de estupefacción la huella del slick posterior de Mamola perfectamente dibujada sobre el carenado de Haslam. Pero el episodio de la Chicane hacía rato que había quedado

aparatosamente los carenados con las máquinas inclinadas al límite de la adherencia.

Gardner logró pasar. Pero Randy se revolvió ferozmente por el interior, y a la salida del viraje, con la rueda levantada, los carenados volvieron a golpearse en plena aceleración... ¡Una auténtica declaración de "Guerra"!

Desde su contratación oficial como piloto de Honda Britain, su amiga Donna acompaña habitualmente a Wayne Gardner en su constante periplo por los circuitos del mundo entero, poniendo una nota de encanto femenino en las labores de cronometraje.



eclipsado para siempre por el fabuloso espectáculo que estaban ofreciendo Wayne Gardner y Randy Mamola... ¡"Otro Mundo"!

NO APTO PARA CARDIACOS

Restando escasamente tres vueltas para el final, Gardner trató de sorprender a Mamola por el exterior en Redgate Corner, justo en el punto donde el año pasado sufrió Spencer la caída que iba a impedirle asistir al Gran Premio de España. Una parabólica de doble trazado que conduce a los participantes desde la recta de meta hacia la resbaladiza bajada en dirección a Starkeys Bridge.

Mamola abrió su trayectoria sin contemplaciones. Pero el australiano no inmutó un ápice su trazado original, tocándose

Fue un instante memorable. El público enmudeció. De repente, el circuito se hizo pequeño. Gardner y Mamola intercambiaron hasta cuatro veces sus respectivas posiciones en el curso de la penúltima vuelta, aprovechando para ello los rincones más inverosímiles de la pista, los arcones, el cemento, y en ocasiones... ¡Hasta la hierba!

Ambos abordaron emparejados el vertiginoso cambio de rasante que sigue al puente Dunlop, iniciando a dúo la frenada de la Chicane. Gardner por fuera. Mamola por dentro. Randy apuró lo indecible. Pero Gardner seguía allí, sin concederle un solo milímetro. Y en su afán por dejar atrás a su adversario, Mamola se pasó ligeramente de frenada, mientras Gardner se le colaba apoteosicamente por el interior, arreba-

tándole unos metros decisivos para anotarse el primer triunfo jamás obtenido por un australiano en los dilatados anales de la Transatlantic Challenge.

«Para correr así es preciso tocar madera —manifestaba Gardner ante los comentaristas de la BBC— Mamola frena diferente de todos los demás pilotos. Requiere un trabajo enorme cualquier intento de superarlo. Pero ambos salimos resueltos a ganar. Nos hemos tocado en un par de ocasiones, y he estado varias veces a punto de embestirle por detrás. Es un verdadero milagro que ninguno hayamos acabado por el suelo...»

CORRER EN EUROPA

Es su forma de correr. Desde sus comienzos, Wayne Gardner siempre ha alimentado una ingenua ilusión de vencer en cuantas carreras toma parte, cualquiera que sea la especialidad y el calibre de sus inmediatos rivales.

En Junio de 1977, a sus diecisiete años, ganó de forma rotunda la primera carrera de su vida al manillar de una Yamaha 250.

Ocurrió en Amaroo Park, un bonito circuito en las inmediaciones de Sidney, semanas antes de caerse en la "segunda carrera de su vida", fracturándose una clavícula mientras comandaba audazmente un furioso pelotón de TZ 350 con la misma "dos y medio" de la prueba anterior.

Leísteis bien. No es un error de imprenta. Dije un furioso pelotón de TZ... ¡Tres-cien-tos-cin-cuen-ta!

Wayne nunca ha dispensado más tiempo del estrictamente necesario en ninguna modalidad donde sus posibilidades destacaran de antemano.

Dos años más tarde, finalizaba tercero en el Campeonato de Australia de 350 c.c., precedido únicamente por John Pace y Graeme Gueddes, dos animosos compatriotas que pronto embarcarían rumbo a Europa, persiguiendo una gloria incierta que el destino les denegó.

También a Gardner le llegó la hora de empacar su casco y un par de cueros para probar fortuna en Inglaterra, aprovechando unas cortas vacaciones.

Disputó algunas carreras aisla-

das a los mandos de una Yamaha con los colores de Mel Carter, padre del pequeño Alan Carter y principal "sponsor" de Ron Haslam. Pero su asociación se reveló infructuosa, y la escasez apremiante de dinero, junto a la lluviosa climatología británica, particularmente ingrata para un australiano habituado a las soleadas playas de Wollongong, donde el astro luce de forma permanente los doce meses del año, no tardaron en empujarle nuevamente a casa.

Pronto trazaría contacto con Peter Molloy, uno de los mejores preparadores de Australia, para pilotar sus veloces Honda cuatro cilindros de la categoría "Superbikes", supliendo la repentina ausencia de John Pace.

De este modo, Gardner abandonaba para siempre las ligeras bicilíndricas de Grand Prix, para concentrar todas sus energías en el pilotaje de las voluminosas "cuatro tiempos" surgidas del taller de Peter Molloy, imponiéndose con Andrew Johnson en la "Castrol Six Hou" bajo la mirada atenta de un testigo de excepción: Mamoru Moriwaki.

Una vez emancipado de su ilustre cuñado, el legendario Pops Yoshimura, "Moriwaki Engineering" se encontraba en plena expansión, y el ambicioso preparador nipón planeaba ya un nuevo asalto a Europa, escogiendo finalmente a Wayne Gardner para acompañar a Roger Marshall en su próxima campaña por el título británico.

"EL OTRO CROSBY"

Dos años antes, en 1979, el neozelandés Graeme Crosby se había convertido en una especie de héroe mitológico para la afición británica, peleando temerariamente con su trasnochada Kawasaki Moriwaki de "Production" contra la poderosa armada Honda compuesta por Mick Grant, Alex George y Ron Haslam.

Frente a semejante oposición, "Super Croz" no logró ganar una sola carrera en toda la temporada. Pero sus resultados no pasaron desapercibidos, y al poco tiempo ingresaba como piloto estrella del Team Heron, participando paralelamente en el Mundial de 500 junto a Randy Mamola.

1981 fue un año pródigo para



Wayne Gardner y Roger Marshall: compañeros de escudería, archi-rivales y... "¡Los mejores amigos del mundo!"

las impresionantes "cuatro tiempos" preparadas por Yoshimura. Crosby lo ganó todo: Daytona, el Tourist Trophy, el título británico y el Campeonato del Mundo de F1.

No obstante, su contrato con Suzuki no le impidió proseguir su actividad como mánager y asesor deportivo del equipo Moriwaki, seleccionando como principal piloto a un australiano semidesconocido. Un tal... ¡Wayne Gardner!

La modesta Kawasaki con preparación Moriwaki pilotada por Gardner había finalizado quinta en las 100 Millas de Daytona para máquinas de la categoría "Superbikes", taloneando sobre la meta a las rugientes Suzuki Yoshimura de Graeme Crosby y Wes Cooley, la Honda de Spencer y la mismísima Kawasaki oficial manejada por Eddie Lawson.

La Moriwaki de Gardner fue además la primera mecánica de "cuatro tiempos" al término de las famosas "200 Millas", clasificándose en el puesto once, tras la Suzuki RG 500 del malogrado Jack Middelburg y la Yamaha 750 de Christian Sarron.

Y la prensa británica no dudó en llamarle cariñosamente "El Otro Crosby", cuando Gardner y su Moriwaki ganaron en Cadwell Park su primera carrera en Inglaterra, batiendo por sorpresa a la orgullosa Yoshimura pilotada por Crosby... ¡Su propio mánager!

¡"MAN OF THE YEAR!"

Haciendo maravillas con un ri-

dículo presupuesto, Gardner participó simultáneamente en varios Campeonatos, obteniendo sus mejores resultados en el "MCN Superbikes Championship" para máquinas de potencia ilimitada, donde quedaría tercero por detrás de Ron Haslam y Kork Ballington, después de que una inoportuna rotura durante la manga final programada en Mallory park arruinase de golpe todas sus posibilidades de arrebatarle la segunda plaza absoluta a la temible Kawasaki KR 500 de Grand Prix manejada por Ballington.

Honda no perdió tiempo. Y el joven australiano pronto debutaba al lado de Ron Haslam como piloto oficial de Honda Britain.

No se equivocaron. En Octubre de 1983, una caída fortuita en Brands Hatch le mandó repentinamente al hospital, cuando iba camino de anotarse en un sólo año los cuatro Campeonatos más importantes de cuantos se disputan actualmente en Gran Bretaña.

Triste balance para un piloto seguro como ninguno y con fama de caerse pocas, muy pocas veces.

Pero ello no le impediría adjudicarse brillantemente la Challenge "World of Sports Superbikes" y el prestigioso Campeonato Británico de F1, pilotando en inferioridad de cubitaje las nuevas Honda RS 860 con motor V4 contra las potentes y experimentadas Suzuki con preparación Yoshimura pilotadas por Mick Grant y Rob McElnea, y sobreponiéndose a la amenaza de sus propios

compañeros de escudería en el seno de Honda Britain: el irlandés Joey Dunlop y el inevitable Roger Marshall.

Todas estas prestaciones le valieron a Wayne Gardner el voto unánime de los lectores de MOTOR CYCLE NEWS, proclamándose de forma clamorosa "The Man of the Year"... ¡El Hombre del Año!

"PURE DE GUI SANTES"

Desde que el Campeonato del Mundo inició su singladura allá por el año 1949, nunca han faltado pilotos de las Antipodas animando las parrillas del "Continental Circus". Australia y Nueva Zelanda han escrito con sangre, sudor y lágrimas cientos de páginas inolvidables en la Epopeya del Motociclismo.

Hombres como Kel Carruthers, Barry Smith, Jack Findlay, John Dodds, Ken Kavanagh, Keith Campbell, Tom Phillis, Jack Ahearn, pasaron el himno de Australia por los mejores circuitos del mundo.

La gran mayoría llegaron a Europa persiguiendo febrilmente el reclamo de la fama, sin otra riqueza que el anhelo irreprimible de hacer sonar su nombre.

Algunos pagaron con la vida el precio de su osadía. Otros, tuvieron que venderlo todo, para costearse el pasaje de regreso. Sólo tres de ellos consumaron a la postre su objetivo supremo: Ser Campeones del Mundo.

Primero Keith Campbell, luego

Tom Phillis, y finalmente Kel Carruthers. El cuarto pudo haber sido Gregg Hansford. Pero ningún piloto australiano había sido nunca elegido "Hombre del año" por la publicación más difundida del Reino Unido.

«La primera vez que me embarqué rumbo a Europa, mi padre y mi madre tuvieron que empujarme con la ayuda de Donna a través del aeropuerto, para que me decidiera a entrar por fin en el aparato —recuerda Gardner con su habitual sonrisa entre labios— Y una vez en Inglaterra, acabé por detestarla. No tenía amigos, ni tampoco dinero. Tan sólo un viejo auto de 120 libras para desplazarme de circuito en circuito...»

«Ahora es muy diferente. Tengo más amigos aquí que en Australia, y no me importaría instalarme en Inglaterra para el resto de mis días, si el tiempo fuera simplemente algo mejor —sostiene Wayne con cierta frecuencia, preparando el terreno para otra de sus infalibles ironías— Empiezo a estar un poco harto de tener que "comerme" cada día todo ese dichoso "puré de guisante"...»

PASATIEMPOS DE ALTURA

Wayne Michael Gardner, ese es su nombre completo, nació el 11 de Octubre de 1959, en Wollongong, bulliciosa localidad costera situada a escasos kilómetros del área metropolitana de Sidney, en pleno territorio de Nueva Gales del Sur.

Pese a cumplirse ya su octava temporada de competición activa, Gardner continua siendo un piloto relativamente joven. Mucho más joven de lo que su renombre podría hacernos suponer. Tiene ahora 25 años. Uno más que Sito Pons, considerándoseles junto a Rob McElnea como las tres grandes revelaciones del momento en el Campeonato del Mundo de 500. La generación que habrá de poner fin algún día al insolente dominio ejercido por los ases americanos en esta categoría.

Gardner es ante todo un tipo simpático. Un hombre íntegro, consecuente, dinámico, de pelo castaño, ojos azules, gustos sencillos y espíritu práctico. Amante de las buenas comidas, coches rápidos, grandes películas, la adulación de las

masas y cualquier actividad que le ayude a mantenerse permanentemente en forma.

La motonáutica y el esquí acuático constituirían las principales distracciones de este australiano afincado en Wragby, no muy lejos de donde habitan Rob McElnea, Roger Burnett y Roger Marshall, en plena campiña inglesa, dominando desde el jardín de su casa las verdes praderas de Lincolnshire y con el clima característico de la Costa este británica, donde resulta poco recomendable aventurarse a emprender cualquier actividad al aire libre sin tener, a mano un generoso impermeable.

«No me ha resultado difícil adaptarme a los pasatiempos típicamente británicos —admite Gardner sin el menor asombro de rubor— Me gusta reunirme con los amigos para bromear un buen rato, jugar un billar y tomarnos unas pintas de cerveza de vez en cuando. Lástima que tengas que ser una simple "Lager" en lugar de una buena pinta de cerveza inglesa. Pero el caso es que la cerveza inglesa siempre acaba ocasionándome "cosas terribles" en el estómago...»

El garaje de su casa contiene una bonita colección de pesas para tonificar los músculos y procurarles suficiente resisten-

cia para controlar perfectamente una moto de Grand prix a más de 280 por hora.

También posee una bicicleta de carreras. Diez millas diarias de esforzado pedaleo contribuyen a mantener en forma óptima la elasticidad de sus piernas. Pero no termina aquí la lista de sus "hobbys". Ni mucho menos.

«El año pasado empecé a tomar lecciones de vuelo, y espero obtener muy pronto mi licencia de piloto. Hace años que Graeme Crosby venía repitiéndome una y otra vez lo divertido que resulta manejar un avión, y al final, logró inculcarme el gusanillo de probarlo yo también...»

«En Australia las distancias son enormes, y en el futuro, la posibilidad de pilotar mi propio aeroplano puede servirme para otras muchas cosas, más allá del mero entretenimiento, el día que decida regresar a casa. Sin ir más lejos, Crosby posee ya su propia aerolínea privada en Nueva Zelanda...»

"HOGAR, DULCE HOGAR"

Las cosas han cambiado mucho para Gardner desde que desembarcó en Inglaterra hace ya cuatro largos años. Pero hay

sentimientos que todavía permanecen inalterables, como por ejemplo, su gran amistad con Roger Marshall.

«Desde que nos vimos por vez primera en Daytona, enseguida nos hicimos los mejores amigos del mundo —sostiene Gardner con el semblante emocionado— Cuando vine a correr con el equipo Moriwaki, insistió en instalarme con él y su esposa Jane, hasta que estuviera en condiciones de poder comprar mi propia casa...»

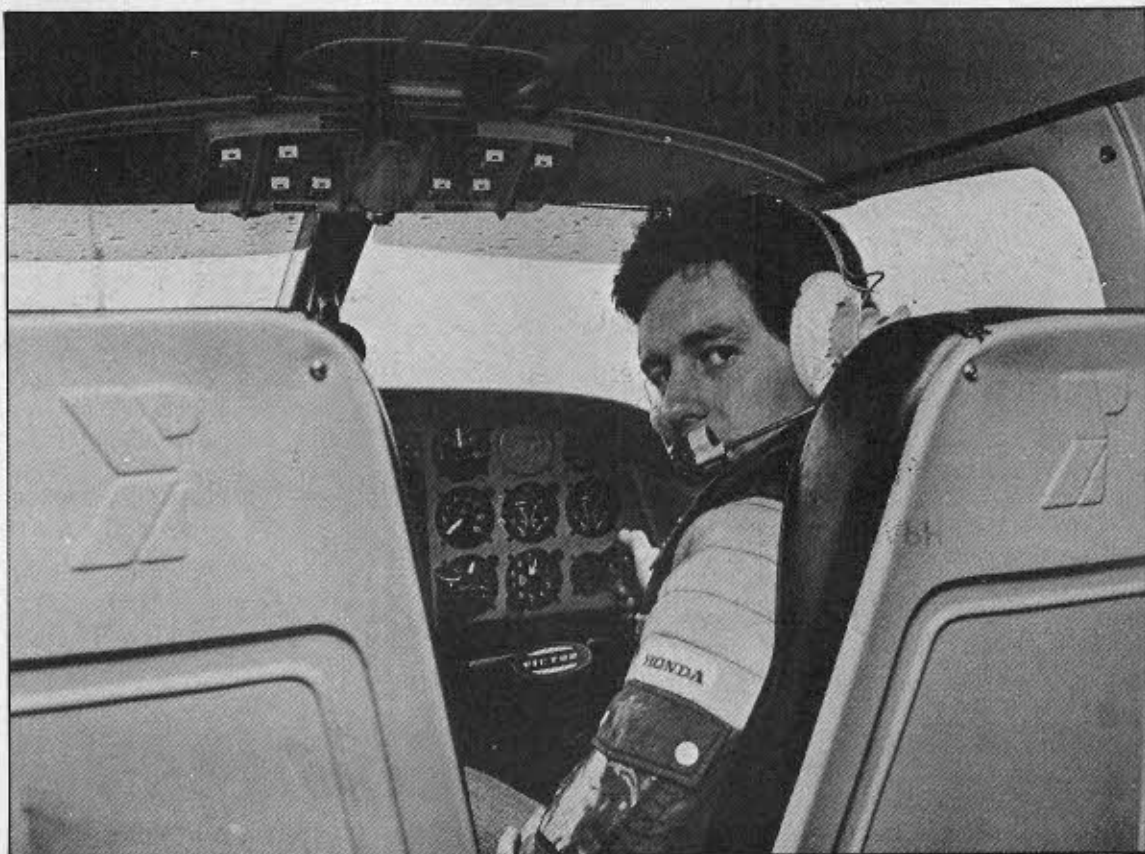
«Roger me acogió en su casa por espacio de un año, hasta que Honda me hizo efectivo su primer contrato y pude traerme a Donna a vivir conmigo en Wragby. De cualquier modo, seguimos habitando a muy pocas millas uno del otro y solemos divertirnos juntos con cierta frecuencia...»

«Entre otras cosas, Roger es un gran entendido en cuestión de música "Rock", y conoce un importante promotor con quien tenemos ocasión de asistir a numerosos conciertos ofrecidos por una serie de grupos como "Who" y "Status Quo"...»

Un humilde bungalow a la sombra de una vieja iglesia parroquial no parece el domicilio más apropiado para un hombre cuya profesión es ganar.

«Ciertamente, Wragby es muy

Pasatiempos de altura: Wayne se dispone a despegar, según el rumbo convenido en su programa de vuelo.



diverso de Wollongong. Pero resulta sumamente relajante vivir en un sitio así, después de haber transcurrido más de veinte años en una gran ciudad —replica Gardner— Aquí, todo el mundo nos conoce, todos son muy amables con nosotros, vigilan nuestra casa y se ocupan del correo cuando estamos en las carreras...»

Su amiga Donna, una preciosa australiana de 23 años, y un soberbio cocker spaniel llamado "Missy" comparten la existencia de Wayne Gardner en su reducto rural de Wragby, cuando así lo permite el calendario.

«La gente raramente comprende cuán duras pueden resultar las carreras, con la enorme tensión y la increíble cantidad de desplazamientos que ellas conllevan. El año pasado, terminé la temporada completamente agotado...»

«Una semana después de haber conquistado en Oulton Park el Campeonato Británico de 500 c.c., volé raudamente a Australia para correr en Oran Park la "Castrol Six Hour", compartiendo una Honda VF 1.000 R con el bueno de John Pace. En principio partíamos como favoritos. Pero a la hora de la verdad, Mike Dowson y Richard Scott nos hicieron la vida imposible con una rapidísima Yamaha RZ 500 especialmente preparada en Japón, y al final perdimos la carrera por tres míseros segundos, con una moto tan "manejable" como un pantano de arenas movedizas...»

«Desde Oran Park regresé directamente a Inglaterra para disputar las últimas carreras de

la temporada en el circuito de Brands Hatch, donde me adjudiqué en un sólo fin de semana el Campeonato Británico de F1, el "MCN Masters" y la victoria absoluta en la "Shell Powerbike International"...»

«Y a continuación, aún tuve que volver nuevamente a Australia para correr la "Swann Series" contra la Suzuki de

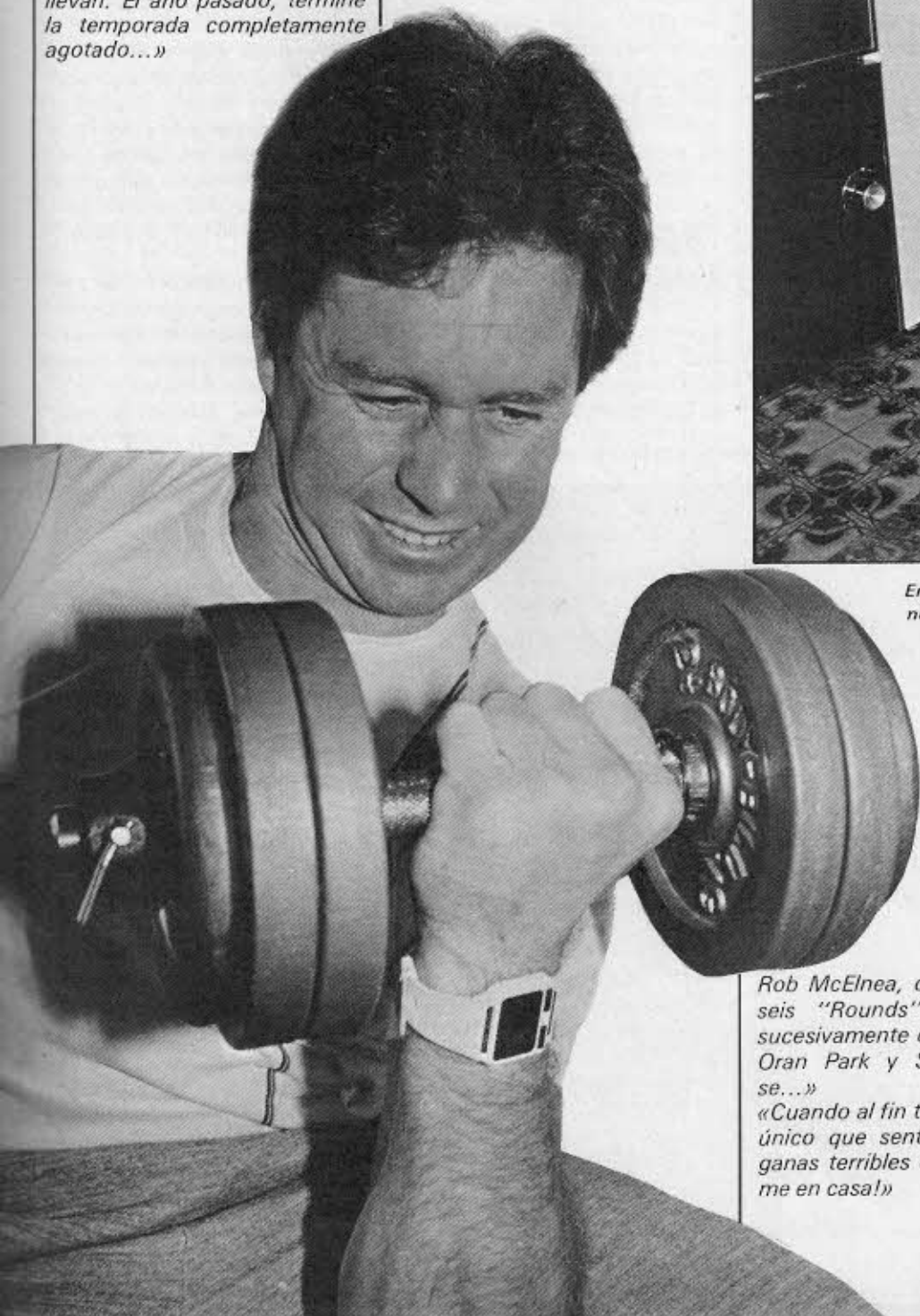
EL "PRECIO" DE LA FAMA

Los australianos son gente de palabra. Y no cabe la menor duda de que Wayne supo cumplir a rajatabla sus contratos.

Gardner lo ganó todo. Triunfó en Brands Hatch, Donington, Snetterton, Cadwell, Thruxton, Carnaby, Oulton Park...



En ausencia de Donna, la ingrata tarea de "lavar al perro" no tendría por qué revestir el menor problema.



Rob McElnea, con un total de seis "Rounds" programados sucesivamente en Calder Park, Oran Park y Surfers Paradise...»

«Cuando al fin terminó todo, lo único que sentí, fueron unas ganas terribles de... ¡Encerrarme en casa!»

Venció tres títulos británicos y también la "Swann Series".

Pero su mejor carrera de la temporada tuvo lugar en Misano, con motivo del Gran Premio de las Naciones, donde protagonizaba una prodigiosa remontada con su RS 500 triclíndrica virtualmente de serie, para finalizar contra todo pronóstico en cuarta posición, lejos de Spencer y Lawson, pero por delante de las monturas oficiales pilotadas por Franco Uncini, Ron Haslam y Virginio Ferrari, y a menos de cinco segundos de la Honda con motor de fábrica confiada a Raymond Roche.

«Cuando renové mi contrato con Honda Britain para 1984, me dijeron que estaban pendientes de contactar con un

deroso "sponsor" para poder disputar ocho o nueve Grand Prix a lo largo de la temporada, siempre y cuando respetásemos los compromisos previamente contraídos con el calendario británico...»

Fue aquello lo que me decidí a firmar. Pero los "sponsors" no aparecieron, y empecé a perder la paciencia. Honda me facilitaba las máquinas, y Dunlop los neumáticos. Pero no estaba con eso...»

Para acudir al Gran Premio de Italia tuve que desembolsar cerca de 2.800 libras esterlinas de mi propio bolsillo — más de medio millón de pesetas — Tuve que pagar el viaje, el alojamiento y la estancia de Barry Simmonds, Ron Williams, Donna y los mecánicos de Honda Britain, además de alquilar un par de vehículos y llegar a un acuerdo con Keith Huewen para transportar las motos y todo el material necesario en su furgón, a condición de pagarle yo la gasolina...»

EL presupuesto de Honda Britain alcanzaba únicamente para correr en Assen y Silverstone, donde la escudería planeaba desplazarse en pleno, coincidiendo con las mangas correspondientes al Campeonato del Mundo de F1.

Únicamente Ron Haslam, como piloto oficial directamente asistido por la fábrica tenía garantizada su participación en los doce Grand Prix programados a lo largo de la temporada. Pero Gardner no se resignó.

«Hacia dos largos años que estaba aguardando mi gran oportunidad para correr en Grand Prix. Pero a los japoneses, lo único que parecía interesarles era el Campeonato de F1 con las nuevas "cuatro tiempos" de 750 c.c. con motor V4. Y supe en ese preciso momento que tenía que quemar de golpe todos mis cartuchos para demostrar "algo". Tenía plena confianza en mí mismo. Sabía perfectamente que podía lograrlo. Estaba decidido. Y así lo hice. Pero en esta vida, todo tiene un precio. Y por supuesto, tuve que pagarlo...»

¿HONDA o SUZUKI?

La operación de Misano se repetiría de nuevo en Holanda. Acto seguido en Bélgica. Luego en Silverstone, y finalmente en Suecia.

Sus magníficos resultados y las divisas percibidas en concepto de premios le permitieron sufragar la mayor parte de los gastos, al tiempo que Honda iba suministrándole progresivamente un mejor material, conquistando en el circuito escandinavo de Anderstorp su primer podium.

Tras el champán de rigor, Gardner, colaboró gustosamente con Raymond Roche para celebrar la coronación de Eddie Lawson, arrojando al flamante campeón del Mundo de cabeza en la piscina... ¡Con el mono puesto, las botas y la gorrita Dunlop!

Semanas después, los doctores le impidieron tomar parte en el Gran Premio de San Marino, al descubrirle un par de dedos seriamente lastimados durante los ensayos preliminares.



La sala de los Trofeos.

Sin embargo, a pesar de haber participado únicamente en cinco Grand Prix, Gardner figuraba en séptima posición en el cómputo final del Campeonato del Mundo, con un total de 33 puntos frente a los 34 contabilizados finalmente por Barry Sheene.

Fue entonces cuando empecé a airearse su presunta candidatura para ocupar el puesto de Pellandini en la escudería de Roberto Gallina, poco antes de concretarse el acuerdo definitivo con Sito Pons.

«Estuve considerando muy seriamente la propuesta de Roberto Gallina — confiesa el australiano — Pero en caso de correr con Suzuki, hubiese tenido que cambiar también la marca del casco y toda mi indumentaria, y no cabe duda de que esto influyó de alguna forma en mi decisión, porque Shoei y Kushitani siempre se han portado es-

pléndidamente conmigo, y mientras sea posible, preferiría seguir trabajando con ellos...»

«Roche había fichado ya por Yamaha, y a medida que avanzaban las negociaciones con Suzuki, Honda iba contrarrestando hábilmente sus ofertas, y a la postre me hicieron un ofrecimiento que habría sido absurdo rechazar, habida cuenta del material con que pretendía afrontar el Campeonato la escudería de Roberto Gallina...»

«No me arrepiento lo más mínimo. Tengo una buena moto y un magnífico equipo. Pero el caso es que, a pesar del generoso apoyo proporcionado por Rothmas, tanto Ron como yo mismo, hemos tenido que satisfacer una considerable cantidad de dinero para financiar nuestra participación en el Campeonato del Mundo...»

sante que podría resultar para Honda confiarme una de estas máquinas para el resto del Campeonato...»

«Pero si Honda resolviese brindarme la oportunidad de pilotar la cuatro cilindros, me colocaría en una situación realmente comprometida — precisa Gardner, impulsado por una conmovedora honestidad — Me encontraría de repente bajo una tremenda responsabilidad. Porque si las cosas marcharan bien, a todo el mundo se le antojaría perfectamente normal, conociendo las enormes posibilidades de la máquina. Pero si algo funcionase mal, no tardaría en aparecer ante la opinión pública como un piloto mediocre, incapaz de extraerle el rendimiento apropiado...»

«Ante semejante disyuntiva, me parecería mucho más interesante desarrollar una ulterior evolución de la experimentada NS 500 tricilíndrica para mejorar sus prestaciones en determinados circuitos, dejando a Spencer la responsabilidad de luchar por el título con la impresionante NSR de cuatro cilindros...»

«A decir verdad mi objetivo primordial continua siendo otro muy distinto — afirma Gardner con la mayor serenidad — Todavía no estoy preparado para aspirar seriamente al título...»

«Cuestión de tiempo. Mis actuaciones de la temporada anterior me sirvieron, ante todo, para trabar un verdadero contacto con el ambiente del "Continental Circus". Este año, tendré que completar mi aprendizaje, porque aún desconozco la mayor parte de los circuitos. Pero con un poco de suerte y puntuando en casi todas las carreras, tengo que estar necesariamente entre los cinco primeros en la clasificación definitiva del Campeonato del Mundo...»

Entre las huestes de Honda Britain, hace tiempo que se le conoce familiarmente por "Digger", algo así como "La Excavadora", sobrenombre sabiamente atribuido por su estilo enérgico, incisivo y arrollador. Y a tenor de lo presenciado en Donington, Kyalami y el Jarama, no me parece una sugerencia descabellada que los organizadores de los próximos Grand Prix vayan proveyéndose sin demora de un sonoro disco con el himno australiano... ¡Por si acaso! □

CUESTION DE TIEMPO

Como es sabido, Wayne Gardner, Ron Haslam, Takazumi Katayama, Didié De Radigues y Randy Mamola disponen respectivamente de sendas unidades NS 500 tricilíndricas con especificaciones oficiales y un nivel de evolución virtualmente idéntico, con la salvedad de utilizar diferentes neumáticos. Mamola, al igual que Spencer, De Radigues y Katayama permanecen fieles a Michelin, mientras que Honda Britain ha concertado un interesante acuerdo con Dunlop para equipar las monturas comúnmente empleadas por Wayne Gardner y Ron Haslam.

«Siempre me preguntan si me gustaría probar la NSR cuatro cilindros de Freddie Spencer — señala Gardner — Incluso he leído en los periódicos lo intere-