EL MAESTRO

O la Leyenda de "El más grande"

por wxat

Prólogo..... 3

Cap I. Camino al primer título..... 4

Cap II. La consagración junto a Derbi..... 6

Cap III. 1972: Premio al esfuerzo..... 10

Cap IV. La travesía del desierto..... 16

Cap V. Acallando críticas..... 22

Cap VI. Bultaco: el cielo y el infierno..... 23

Cap VII. Minarelli: luces y sombras..... 36

Cap VIII. La superioridad con Garelli..... 47

Cap IX. El ocaso de los dioses o el principio del fin... 63

Epílogo..... 73

Resultados..... 74

PRÓLOGO

Me propuse crear una pequeña historia de Nieto, no pretendía ser una biografía. Creo que sus inicios ya se han contado y son suficientemente conocidos (ambiente motero de vallecas, decisión de ir a vivir a Barcelona para estar cerca de las fábricas, un tiempo durmiendo en el sótano de una frutería, etc, etc) por lo que yo quería recoger otros aspectos, como motivos y razones para sus cambios de marca y participaciones e intentos en categorías superiores. Quise empezar por su primer intento de correr en 250cc (1972) y seguir su trayectoria a partir de ahí, para contar cosas que aún no siendo desconocidas del todo siempre han generado dudas entre los aficionados que no le disfrutaron en pista. Dicen que el hombre propone y Dios dispone y si yo fuera creyente diría que es la fórmula perfecta para describir lo que ha ocurrido con este relato pero como no lo soy, lo que me parece que encaja mejor es decir que la historia cobró vida y se me escapó de las manos... Porque una historia que empieza a contar desde finales del 72 y que cuando llega al 81 te invita/obliga a volver a los inicios, a 1964, y a desgranar paso por paso lo que ocurrió en todos esos años solo puede entenderse como un relato vivo que sigue sus propias directrices. Puede que a los aficionados a la lectura, esta explicación os suene a conocida, a ya leída, y no niego que sea así. Leo bastante a Stephen King y es un firme partidario de que cada historia es como un ente independiente con voluntad propia. Escribiendo estas líneas, me he convencido de que así es.

Pero aunque éste (no sé como llamarlo, ¿biografía? ¿historia? no sé) relato lo haya escrito yo, no hubiera sido posible sin dos fuentes de información imprescindibles. Por un lado, Racing Memory II, la magnífica web de Vincent Glon (e.p.d.) que aún mantiene su hijo, y por el otro la hemeroteca de El Mundo Deportivo. La primera, además de las clasificaciones generales detalladas, me ha ofrecido un dato inapreciable: las fechas de las carreras. La segunda me ha brindado la información (menor al principio de su carrera, mayor en cuanto empezaron sus triunfos) de casi todas las carreras disputadas. También he echado mano de "ZDerbi, las balas rojas de Mollet y algo más", de Francisco Herreros, "Bultaco, la pasión por el deporte", del mismo autor, y de forma ocasional de "Morbidelli, Dalla 50 alla 500, una storia da mondiale", de Claudio Porrozzi, "Agrati Garelli, 80 anni di storia" de Daniele Agrati y Roberto Patrignani, "Mick Walker's Italian Racing Motorcycles" y "La moto da corsa italiana", de Roberto Patrignani y Brizio Pignacca, así como de la biografía de Nieto escrita por Javier Herrero y publicada en Formula Moto en 2004. También de forma ocasional me han ayudado MotoGP.com (donde he detectado varios bugs en las clasificaciones de los 70, algunos de los cuales ya les he notificado) y la fantástica web dedicada a "Jumping" Jack Middleburg, así como casi una decena de revistas Solo Moto.

Para terminar este prólogo, repito que no es una biografía al uso, Encontraréis a faltar dos cosas: sus carreras anteriores al mundial y sus participaciones en el Campeonato de España (más allá de alguna referencia puntual). También puede que os parezca que sobran algunos detalles sobre las marcas o las motos que pilotaba, o sobre pilotos coetáneos, pero lo que me ha parecido interesante (o se lo ha parecido a la propia Historia), lo he incluido. Ya sabéis como soy, que si estoy explicando lo ocurrido en una carrera y aparece el nombre de un piloto conocido por algo curioso, no puedo reprimirme y lo comento, suelo irme mucho por las ramas... siempre que crea que en esas ramas hay fruto.

En fin, espero que quien se atreva a leerlo, se lo pase aún mejor de lo que yo me lo he pasado escribiéndolo, documentándome y reviviendo de alguna forma (revisar prensa antigua es lo que tiene) tiempos pasados.

Cap I. Camino al primer título

Su primera carrera del Mundial fue en el GP de España disputado en Montjuïc en **1964**. Sobre su Derbi alcanzó un quinto puesto que le iba a significar el 10º puesto al final del Mundial. Hay que decir que en esa época solo puntuaban los seis primeros, que se contaban la mitad más uno de los resultados (en este caso los cinco mejores de cada piloto) y que las parrillas no eran muy nutridas (en todo el año participaron 29 pilotos lo que, teniendo en cuenta que muchos de ellos solo corrían la carrera de casa, explica que con solo dos puntos se pudiera entrar en el top-ten a final de temporada). En esta carrera es de destacar que el protagonista "de casa" fue Josep Mª Busquets, que comandó la carrera con su Derbi hasta que se rompió el soporte de uno de sus amortiguadores obligándole al abandono. En el GP de Francia de esa misma temporada, en Clermont-Ferrand, Nieto cuenta que tuvo una grave caída tras "acongojarse" en una curva rápida y ser embestido por detrás por el japonés Morishita yéndose los dos al suelo, solo que... en las clasificaciones de esa carrera Isao Moroshita consta como quinto clasificado en carrera. No he podido encontrar más datos para explicar el incidente (si la memoria no me falla, creo que leí que a raíz de esa caída Ángel sufrió una conmoción cerebral).

En **1965**, Nieto (ya mayor de edad, sin necesidad de seguir falsificando la firma de su padre para obtener la licencia) rompe con Derbi. Se enfada porque no le mandan al primer GP (en Daytona) y decide separarse de ellos. Pasa a correr con Ducati, incluso en una carrera sale con una Bultaco ex-Torras, pero las aguas vuelven a su cauce y regresa a Derbi a tiempo para la siguiente carrera del Mundial, apenas un mes después de Daytona. Es en Alemania, donde tras comandar la carrera acaba 5º. La prensa de la época (El Mundo Deportivo) habla de él en estos términos: "*Su joven compañero de equipo* [nota de wxat: de Busquets, que era el primer piloto], *valor joven y en promesa, Ángel Nieto, tomó para sí la responsabilidad de defender el pabellón de la marca, y logró mantenerse por buena parte de la carrera en primera posición, confirmando con ello las posibilidades auténticas de la Derbi. Pero su bisoñez y la impresión que le produjo el sentirse por delante de los mejores hombres del mundo y superando a las marcas japonesas, le hizo presa de un comprensible nerviosismo, que fue aprovechado por sus rivales en la caza por las últimas vueltas, para rebasarlo. Se clasificó detrás de Bryans y Taveri con Honda y de Anderson e Ito con Suzuki, con una media de 116.8 kilómetros por hora. Y aportando a la Derbi, dos valiosos puntos para el Campeonato mundial de este año*". Sería su único resultado destacable en el Mundial '65.

En **1966** también puntuó solo una vez. Sería de nuevo en Montjuïc y sería de nuevo en quinta posición (que le representaría ser 9º en el Mundial a final de temporada), detrás de los cuatro pilotos (Anscheidt-Suzuki, Bryans-Honda, Taveri-Honda y Anderson-Suzuki) que practicamente monopolizaron las cuatro primeras plazas durante todo el año (solo se les coló un cuarto en la Isla de Man y un primero y cuarto en Fuji).

1967 podríamos decir que representa su temporada de confirmación. Puntúa con más asiduidad y termina el campeonato entre los cinco primeros, amén de conseguir su primer podio en el Campeonato del Mundo. La temporada la empieza con un sexto lugar en Montjuïc (es curioso que en esa carrera, Grau consiguió un podio mundialista -3º- antes que el propio Nieto; Bordons quedó cuarto) y se completa con un 5º en Clermont-Ferrand, un 2º (su primer cajón) en Assen y un 4º en Spa Francorchamps.

En **1968** repite un cuarto en la clasificación final, pero sus resultados son más brillantes, con un 2º en Montjuïc y un 3º en Spa. Ese año va al TT, sufre una caída y

tardan una hora y media en evacuarle. Encuentra su primera razón para no volver a correr en la Isla de Man. Que consiguiera un cuarto lugar en la general con solo un par de resultados (buenos, pero solo un par) se explica por el hecho de que ese año se corren solo cinco carreras en la categoría y...¡que solo puntúan los **tres** mejores resultados!

1969 queda grabado para siempre en la historia del motociclismo español como el año en el que Nieto gana su primer título mundial. La temporada empieza en el Jarama, donde Ángel termina 2º tras Aalt Toersen (Kreidler), quien sería su más directo rival. También corre en 125 con la V2 pero abandona por avería. En Hockenheim rompe la 50cc y en Le Mans termina segundo. El motor de Derbi era el más potente, pero era frágil. Podía ofrecer 16CV, pero se rompían las jaulas de los rodamientos de la biela, por lo que limitaron la potencia a 14CV (a 14.000 rpm) para ser conservadores. Después de estas primeras carreras, se vio que no eran suficientes, se estimó que para ser plenamente competitivos se necesitaban unos 15.5CV y a pesar de que a partir de 14.5 empezaban los problemas de fiabilidad, se decidió "trabajar" con esos 15.5 CV. Y manejar esa potencia se pagó con roturas en Assen y Spa (en Bélgica rompió también con la 125). Pero en la siguiente carrera, en Sachsenring, Nieto consiguió su primera victoria mundialista (su alegría quedó enturbiada por el fallecimiento el mismo día de Bill Ivy). En Brno queda tercero y en el GP del Ulster consigue su segunda victoria, en una carrera en la que Paul Lodewijkx (Jamathi) sufrió una importantísima caída yendo primero. Después de un inicio de campeonato con problemas (solo un tercero y un cuarto en las seis primeras carreras), la Jamathi se tornó plenamente competitiva y Paul ganó tres de las cuatro últimas carreras, solo falló en Drundod (Ulster). Si hubiera ganado esa carrera, el título hubiera sido suyo. Se llega al penúltimo GP en Imola. Con el motor actual de la Derbi, siempre que los resultados lo permiten, Nieto corre reservando 1.000rpm para conservar así el motor pero en Italia se olvida y cuando lleva 30" de ventaja la Derbi rompe. Pasa de segundo a tercer clasificado del Mundial a falta de una sola carrera, Opatija.

Llegando a Opatija, la situación es la siguiente: Toersen es lider con 75 puntos netos (su peor resultado es un tercero, que son 10 puntos), Smith (Derbi) es segundo con 69 netos (su peor resultado es un 5º, 6 puntos) y el tercer clasificado es Nieto con 64 (solo tiene cinco resultados). Para la clasificación del campeonato solo cuentan los 6 mejores resultados, por lo que Toersen y Smith, para puntuar, deben mejorar su peor resultado mientras que Nieto sumará completa la puntuación que consiga. Toersen se llevará el título si gana o si queda segundo y no gana ninguno de sus rivales. Si Toersen no gana, Nieto y Smith pueden llevarse el título siempre que el otro de los dos no gane la carrera. Al final, Toersen se retira mientras rodaba con De Vries (a quien Nieto había llegado a sacar 12 segundos en una sola vuelta) por lo que a Nieto o Smith les podría valer con ser segundos. Gana Lodewijkx, Smith se retira y Nieto termina 2º proclamándose Campeón del Mundo por primera vez. Hay algo importante a destacar en la consecución de éste título y es que Toersen, con dos puntos más hubiera ganado el título. Esos dos puntos los podría haber conseguido si alguno de sus cuatro terceros puestos hubiera sido un segundo y los que le arrebataron esas segundas posiciones fueron De Vries (Kreidler, en Holanda), Smith (Derbi, en Imola) y, por dos veces, Santiago Herrero (Derbi, en Spa y Sachsenring).

Cap II. La consagración junto a Derbi

1970

Para 1970, Derbi, con un título ya en el bolsillo, decide abandonar su 125cc V2 y apostar por una nueva bicilíndrica. Se pretende asemejarla lo más posible a la 50cc y para ello se diseña una moto muy pequeña, con un bicilíndrico en paralelo con los cilindros muy inclinados hacia adelante. El resultado es un motor que ofrece 35CV a 14.500rpm (con potencia utilizable solo desde las 11.500) pero... que en el banco de pruebas y con unos escapes más rectos (imposibles de instalar en la moto sin rediseñarla por completo ya que requiere unos cilindros más verticales) alcanza los 40. Aún así, una vez puesta en pista, esta 125 resulta ser la 125cc más rápida del Mundial. La otra decisión importante de Derbi es llevar a Salvador Cañellas (primer piloto español en ganar un GP, en Montjuïc '68, con Bultaco 125cc) a hacer también el mundial de 50cc completo.

La temporada empieza en Nurburgring, donde bajo la lluvia, Nieto gana por más de 50" de ventaja... ¡pese a haber sufrido una caída! En 125cc se ve obligado a retirarse por fallos en las bujías. En Le Mans gana por 24" en 50cc pero en 125 se vuelve a retirar (tras batir el record del circuito). En Opatija vuelva a arrasar en 50cc (27" de ventaja al segundo) mientras que en 125cc, mientras también dominaba la carrera (12 segundos de ventaja en la penúltima vuelta) sufrió una obstrucción del tubo de gasolina que provocó una bajada de rendimiento que le relegaría a la segunda posición tras Dieter Braun. Braun ya había ganado con su Suzuki ex-oficial en Francia, y se convertiría en el principal rival del piloto español en una temporada en la que los cinco primeros pilotaban cinco marcas diferentes (Suzuki, Derbi, Maico, Kawasaki y MZ) y en la que cinco marcas diferentes (no las mismas cinco: Aermacchi, Suzuki, Derbi, Kawasaki y Morbidelli) lograrían imponerse en algún GP.

Tras Opatija, el Mundial llega a la Isla de Man. Nieto ha decidido no ir, y la muerte de su amigo y compañero (quien colaboró de forma importantísima en su título del año anterior) Santiago Herrero le decidirá a no correr allí nunca más. La victoria es para Braun mientras que las 50cc no participan en el TT. Nieto declara haber perdido "*un magnífico amigo. Un gran compañero*". Sobre las posibilidades que tenía Santi de ser campeón dijo que: "*Tenía todas las probabilidades. Era casi seguro campeón, pues ahora ya marchaba con clara ventaja en la clasificación para el título. De no ocurrirle ninguna desgracia -al igual que en la temporada pasada- habría obtenido con toda seguridad el título*", al tiempo que afirmaba que él decidió no correr porque la moto no estaba a punto y que sentía no haber compartido los últimos momentos de Herrero.

La siguiente prueba es otro TT, el de Assen, y en él Nieto vuelve a ganar en 50cc (con Cañellas 3º) y vuelve a quedarse a cero en 125 pese a hacer otra vez la vuelta rápida. En Spa gana en 125cc y hace segundo en 50cc. En Sachsenring y a pesar de sufrir problemas de carburación con ambas motos, gana en 125cc y queda tercero en 50cc. En Brno se retira en las dos categorías (en 50cc por caída) y en Imatra, cuando llevaba 40" de ventaja (en 125cc, no se corría en 50cc) rompe la Derbi y abandona despidiéndose definitivamente de un título que, dados los resultados, con ésta victoria que casi tenía en la mano hubiera sido suyo por tres puntos. Pero en 50cc las cosas siguen funcionando bien y en el siguiente GP (Ulster), en Dundrod gana (con Cañellas 2º) y casi se asegura el título.

Llegamos a Monza, penúltimo GP del año, y la carrera no empieza muy bien.

Minutos antes de la carrera, mientras Nieto se está poniendo el mono, se le derrama en el pie una olla de agua a 90º destinada para el radiador. La consigna es que Toersen no gane, para quitarle definitivamente toda posibilidad de título, y para ello, Cañellas sale como un tiro decidido a llevarse la carrera. Toersen, Schurgers (Kreidler) y Cañellas se escapan en cabeza a un ritmo endiablado que resulta excesivo para el primero, que sufrió una caída arrastrando con ella a los otros dos (Cañellas se reincorporó y terminó 8º). Tras esa caída, Nieto rueda tercero pero la moto empieza a fallar y debe retirarse, a pesar de lo cual, gracias a la retirada de Toersen se proclama por segunda vez Campeón del Mundo de 50cc. Tras esta carrera, Nieto debía correr en 125cc a pesar de que se dolía de las quemaduras en el pie y así lo hizo. De salida, se escaparon Parlotti, Braun y Nieto pegados, pronto rompió la Morbidelli de Parlotti y quedaron juntos el alemán (ya campeón) y Nieto (quien necesitaba vencer para conservar la posibilidad de ser subcampeón). La prensa (El Mundo Deportivo) relata esta carrera como la primera en la que ¡por fin! se veía a un Nieto inteligente, además de rápido. Consciente de que la Derbi era más rápida, el zamorano dejaba mandar al piloto con cara de capitán de submarinos (apodo que heredaría uno de sus mecánicos cuando pasó a ser también piloto: Anton Mang) adelantándole de vez en cuando para volver luego a la segunda plaza a fin de poner nervioso al rival. Nunca sabremos si lo puso nervioso, lo cierto es que la Suzuki no aguantó el tren y Nieto ganó la carrera. La última carrera es en Montjuïc, donde Nieto gana en 125cc proclamándose subcampeón del Mundo y en 50cc entra tercero tras sufrir una caída, en un GP que gana Cañellas quien conseguirá así el cuarto lugar en la general. Nieto ya tenía dos títulos de 50cc en su bolsillo.

1971

Llegados a 1971, Derbi había trabajado a fondo en la 125cc a la vez que inciaba el proyecto de una 250cc pero dejaron un poco de lado la 50cc (basicamente solo se trabajó en mejorar la refrigeración) y al final se acabó pagando. La temporada empezó en Salzburgring, donde Nieto ganó en 125cc y quedó segundo en 50cc. En Hockenheim fue 3º en 50cc (con una salida de pista) y abandonó por problemas de cambio en 125cc.

Por fin, en Assen, donde Nieto había conseguido su primer podio en el Mundial, logró también su primer doblete al ganar en 50cc y 125cc, un doblete que ya desde al año anterior parecía muy posible. En Spa abandonó de nuevo en 125cc y quedó tercero en 50cc pero en Sachsenring repitió el doblete.

La segunda mitad de la temporada empezaba en Brno, donde la lluvia propició que se le agarrotara el acelerador obligándole a abandonar en 50cc mientras que en 125cc hizo toda la carrera a rueda de Jansson (Maico), sin arriesgar, y le ganó al final por medio segundo. Salió de Brno lider de las dos categorías. Llegando a Anderstorp, Derbi presentó mejoras importantes en la 50cc (a pesar de que el mago Tombas había ido realizando pequeñas modificaciones para intentar mantenerla plenamente competitiva). Nieto ganó la carrera pero el tercer puesto de De Vries (Parlotti, a quien Derbi le cedió una moto para que ayudara al español, le quitó la segunda posición) hizo que empataran a puntos netos con tres primeros, un segundo y un tercero. A partir de aquí ya serían los dos (Nieto ya lo ha hecho en esta carrera) los que descontarían resultados. En 125cc, Ángel tuvo que abandonar tras batir el récord y Sheene (que con una Suzuki ex-oficial, igual que la de Braun del año anterior, se estaba mostrando como el principal rival a batir) consiguió ponerse lider en puntos netos (74 por 60) aunque ya tenía seis resultados (por lo que debería empezar a descontar) por cuatro de Nieto (lo que significaba que aún podía sumar dos). La siguiente carrera era en Imatra (solo en 125) donde la Derbi tuvo que abandonar por culpa de un cable de la bobina mientras que Sheene ganó la carrera y

sumó cinco puntos más (al descontar los 10 de un tercero y sumar los 15 de esta victoria). En Monza Nieto consiguió dos segundos puestos a cinco (50) y siete (125) décimas del primero. Eso representaba sumar dos puntos más en 50 por cinco que sumaba De Vries, quien se ponía por delante (72-69) en la general, y sumar 12 más en 125 por ninguno de Sheene (al igualar con un tercero su peor resultado válido, no sumaba nada), quien seguía delante por 79-72.

Y llegaba la carrera decisiva en el Jarama. Nieto debía ganar en 50cc, con lo que sumaría tres puntos, empataría a 72 y por mejores resultados (un tercero más) ganaría a De Vries. En 125cc le bastaba con hacer segundo si Barry ganaba o hacer tercero si Barry quedaba segundo o peor. El resultado no sería perfecto para Nieto, Derbi y el motociclismo español, pero sin duda representó una jornada histórica en cuanto a su repercusión mediática. Todos conocemos la historia que, aún así, hay que explicar. Para hacernos una idea de la tensión de los implicados baste con unas declaraciones de De Vries antes de la carrera: "*O gano, o rompo, o me mato*". Menos rotundo era Barry: "*Nieto conoce muy bien el circuito, tendré que compensar este handicap con arrojo y valentía. Si hace falta arrisgar, habrá que exponer por una vez. Ojalá llueva, con agua tengo las de ganar*". Por su parte, Nieto era suficientemente locuaz: "*Tengo que ganar y ganaré”*.

Tras unas jornadas de entrenos en las que Nieto dominó todas las sesiones de ambas categorías se llegó al domingo. Y no empezó bien la matinal, Nieto se cayó en el transcurso de la primera vuelta y con ello le puso el título en bandeja a Jan de Vries. Se publicaron muchas historias sobre el porqué de la caída (en general se le culpó de arriesgar demasiado) pero él afirma que no arriesgó tanto. Cuenta que para hacer bien rápido la curva del tunel a fin de entrar en la recta con el máximo de velocidad, había que meter la rueda delantera en un "carril" de unos quince centímetros de anchura y que simplemente no la pudo meter en ese carril. La tensión de la primera vuelta, la voluntad de no dejar de vigilar al rival, etc, fuera lo que fuera lo que le impidió trazar correctamente no tuvo, según él, nada que ver con arriesgar demasiado.

La caída provocó que impactara contra las protecciones y resultara herido. Mucho público (Jarama se había llenado practicamente para la ocasión) empezó a abandonar el circuito y el propio Ángel, con un par de puntos de sutura en el muslo derecho fruto del accidente, subió a megafonía para anunciar que iba a correr en 125cc, con una frase parecida a "*No os vayáis, que corro*". Con la pierna dolorida, Nieto tomó la salida y empezó a desmentir a los que pensaban que iba a pagar muy cara su caída anterior, al ubicarse en el grupo de cabeza a pesar de pilotar con ciertas precauciones. El grupo se formó con Braun (campeón del año anterior) mandando un grupo en el que constaban también los dos candidatos al título y Borje Jansson. Braun debería retirarse, Jansson se puso primero y empezó a destacarse hasta que rompió su Maico y quedaron solo los aspirantes al campeonato. Nieto se puso en cabeza y empezó a forzar mientras que Sheene empezó a tener problemas en su Suzuki e incluso llegó a caerse en la penúltima vuelta, reincorporándose para llegar tercero. Nieto perdió el título de 50cc, pero consiguió el de 125cc, el tercero de su carrera, primero de una larga lista en 125cc.

A estas alturas, Nieto ya era considerado un personaje importante dentro del deporte español. Su popularidad era mayor que la de la mayoría de futbolistas y casi todos los demás deportistas y quiso que el motociclismo sacara provecho de esta situación. Ante la avalancha de peticiones de entrevistas, a las de TVE respondió presionando para que retransmitieran las carreras en directo (por aquél entonces solo se transmitían los GP de España y generalmente solo 50 y 125cc) y aunque no pudo lograrlo aún (faltaba más de una década para ello) sí consiguió arrancarles una concesión: un

equipo de TVE le acompañaría en su periplo por el Mundial '72 a fin de explicar (mediante resúmenes incrustrados en programas deportivos semanales) a los televidentes las andanzas del piloto español. Para encabezar este equipo de TV, el ente eligió una joven periodista relacionada con el mundo del motor ya que su tío había sido el diseñador de la Montesa Impala: Mercedes Milá. De esa temporada, en la que el equipo de periodistas hizo un espléndido trabajo, quedaria una gran amistad entre el piloto y la periodista.

Cap III. 1972: Premio al esfuerzo

Este año, Nieto sueña con traer tres títulos mundiales (50cc, 125cc y 250cc) a España de golpe. Derbi ha trabajado en nuevas motos para las cilindradas pequeñas (18.5CV a 15.000rpm y 180km/h con neumáticos de 2,00x18 y 2,50x18 para la 50cc, 35CV a 14.000rpm y 220km/h sobre 2,50x18 y 2,50/2,75x18 para la 125cc, aunque he llegado a leer 195km/h y 240km/h respectivamente) y consideran que la grande, la 250cc (55CV a 11.500rpm), ya está a punto para el Mundial. Él piensa correr las tres clases a la vez, pero ya en la primera carrera (Nurburgring) se demuestran los riesgos de la idea. En 50cc Nieto encabeza la carrera hasta que la moto se para. Revisa la moto y detecta que se ha soltado la pipa de la bujía, vuelve a colocarla y se lanza a remontar pero solo consigue llegar segundo. En 250cc, cuando se llevan unos 7 km de carrera y se ha instalado en el grupo de cabeza con Saarinen, Kanaya y Sheene (todos con Yamaha) en un tramo rápido en bajada que se hace a casi 200km/h, al bajar dos marchas para tomar una curva, la moto gripa. Consigue controlarla pero es embestido por otro piloto que viene tras él y acaba cayendo a unos 160km/h mientras la moto del segundo piloto impacta varias veces contra su cuerpo. Trasladado al hospital, se le detecta fractura del tabique nasal y tras las primera curas, se fuga del hospital a fin de llegar a tiempo para tomar la salida en 125cc pero ante el aviso del propio hospital, los responsables médicos del circuito le impiden tomar la salida pese a que sus mecánicos, ignorantes de lo sucedido, tienen su moto preparada en parrilla. La conclusión final es que se decide que abandone la categoría grande para centrarse en intentar conseguir el título en las dos pequeñas.

En Francia no hay 50cc y solo corre en 125cc. A pesar de su baja moral tras los incidentes de Alemania Occidental, a pesar de sus flojos tiempos de entrenos y a pesar de su mala salida, en el primer paso por meta ya está instalado en el grupo de cabeza con Parlotti (Morbidelli) y Simmonds (Kawasaki). Rueda con ellos manteniéndose detrás pero probando en algunas ocasiones (con éxito) superar a sus dos rivales en la última curva. Tiene en mente ganarles en esa curva en la última vuelta. Tanto el italiano como el británico son bastante conscientes del peligro que tiene mantener al español detrás de ellos y llegan a ralentizar el ritmo para que pase delante y poder observarlo, pero no cae en la trampa y se mantiene tras ellos hasta que a cinco vueltas del final, la válvula rotativa de la Derbi dice basta y se ve obligado a retirarse. En dos carreras lleva cero puntos por 30 (dos victorias) del que se presenta como su máximo rival: Gilberto Parlotti.

La siguiente carrera es en Salzburgring (en aquéllos tiempos considerado uno de los circuitos ¡más seguros! del calendario...) y Nieto quiere dar la vuelta a los resultados. De nuevo no corren las 50cc y ello permite al español centrarse al máximo en la 125. Los entrenos dejaron la Derbi en primera posición pero los cinco primeros estaban separados por solo 7 décimas. La mañana de la carrera se produce un hecho raro: Nieto obtiene permiso para rodar en el circuito a fin de que las cámaras de TVE que le acompañan esta temporada puedan grabar unas imágenes del piloto desde la misma pista y el zamorano aprovecha para afinar la carburación (muy importante en un circuito tan rápido) mientras sus rivales aún estaban descansando en sus tiendas de campaña o roulottes: había "inventado" el warm-up. Tras una mala salida, Nieto se engancha al pelotón de cabeza conformado además de él por Mortimer (Yamaha), Jansson (Maico). Parlotti (Morbidelli) y Andersson (Yamaha). Luego prueba a tirar para romper el pelotón, pero lo único que rompe es la Yamaha de Mortimer. En las últimas vueltas parece claro que Nieto y Parlotti son los que van a pelear por la victoria, el año anterior, Nieto les robó la cartera a Sheene y al propio Parlotti en la última curva por lo que es de esperar que el italiano no vuelva a dejarse sorprender, pero en la última vuelta Nieto cedió una pequeña ventaja a su rival

para luego lanzarse a fondo en la última curva y sorprenderle de nuevo esta vez por solo 47 centésimas. Había conseguido su primera victoria del año en 125cc pero su rival ya contaba con dos victorias y un segundo en un campeonato en el que contarán los siete mejores resultados de ¡13! carreras. La otra noticia importante en Austria fue que el sueco Borje Jansson conseguiría el único triunfo del Mundial en 250cc que hay en la vitrina de Derbi.

La nueva cita es en Italia, en Imola, donde Nieto debe intentar sea como sea seguir reduciendo la diferencia que le lleva Parlotti (que correrá en casa) y reafirmar su candidatura en 50cc. Y es en esta cilindrada donde se produce uno de los acontecimientos más bochornosos de la historia del Mundial. Nieto y De Vries se pelean durante toda la carrera, la victoria era una incógnita y al salir a la última recta, la Kreidler del holandés falla al pasar de quinta a sexta, Nieto sale del rebufo e intenta adelantarle, la moto germano-holandesa engrana la sexta y se sacude, hay contacto con Nieto que parece que va a caer pero cruzan los dos la línea de meta con Jan delante y separados por solo tres décimas. Detrás de ellos llega otro piloto holandés (Jan Huberts) con Kreidler que acaba de ser doblado y cree que ha habido una maniobra sucia del español e incluso que éste ha ganado la carrera, así que cuando detienen su motos en la recta, se dirige hacia el zamorano y sin mediar palabra le sacude un puñetazo, esperando que Ángel se revuelva y los descalifiquen a los dos. Vergonzoso intento que se quedará solo en éso, en intento. Mientras Ángel llora por una mezcla de frustración y rabia, el público italiano no para de vitorearle "¡Nieto, Nieto!" mientras es llevado a la enfermería del circuito. En 125 le fueron mejor las cosas, nuevo duelo de tu a tu con Parlotti que se resuelve cuando el de Treviso sufre una caída para reincorporse octavo y establecer un ritmo diabólico que le llevará a destrozar (¡en más de ocho segundos!) el antiguo récord del circuito y a una espléndida (tal y como había ido la carrera) tercera posición.

A estas alturas, Nieto estaba segundo en 50cc (24) tras De Vries (30) mientras que en 125cc estaba cuarto (30) tras Parlotti (52), Mortimer y Jansson (36 cada uno). 22 puntos de desventaja podían aconsejar acudir al TT, pero Nieto, fiel a su idea (reafirmada en juramento tras la muerte de Herrero) no acude, y Parlotti, aconsejado por el propio Ángel tampoco parece estar mucho por la labor. Incluso los mecánicos de Derbi aconsejan a los de Morbidelli que no acudan a la Isla. Pero finalmente, desde la marca presionan para que vaya (también quieren probar allí su 350cc) y finalmente decide ir. Además de los entrenos, da unas 70 vueltas al circuito (mientras está abierto al tráfico) con una Ducati de calle para intentar memorizarlo y cuando se da la salida a la carrera bajo una fina lluvia, arranca como un tiro. Había conseguido una buena ventaja incluso sobre los pilotos británicos que conocían bien el circuito pero perdió el control de su "Morbi" a 160km/h estrellando su cuerpo contra un mojón de carretera y perdiendo la vida a pesar de un rápido traslado en helicóptero a Douglas. Nieto no perdía solo un rival, perdía un buen amigo que además le había ayudado en años anteriores corriendo algunas carreras con Derbi en 50cc.

Pero como siempre ha ocurrido, tanto entonces como ahora, el Mundial debe seguir y la siguiente carrera fue en el peligroso circuito de Opatija (Yugoslavia). Allí, las bujías amargaron el día a Nieto y Derbi aunque no serían los peor parados. En 50cc, Nieto se escapa en cabeza, pero De Vries le recupera terreno y se pelean durante buena parte de la carrera hasta que la moto del español empieza a fallar. Entra en boxes, descubren que la bujía está semiengrasada, la sustituyen y vuelve a pista en quinto lugar. Remonta a marchas forzadas pero solo llega hasta el tercer lugar y todo parecía decidido. Pero en la última vuelta, la Kreidler del holandés dice basta y tiene que abandonar con lo que Nieto termina segundo y se pone, por primera vez en la temporada, en primera

posición del Campeonato. En 125cc salió en cabeza pero ya en la primera vuelta tuvo que detenerse en boxes ¡por culpa de otra bujía! Salió despendolado batiendo records, alcanzando y adelantando a cabeza de carrera pero... con una vuelta perdida. Ante la futilidad del esfuerzo (es imposible que vuelva a alcanzar la cabeza de carrera) prefiere abandonar para conservar energias de cara a la próxima carrera a disputar la semana siguiente.

Y esa carrera era en Assen, circuito que ya empezaba a ser talismán para el zamorano... pese a que su rival en la categoría pequeña era holandés. La carrera se desarrolla con un duelo mano a mano entre ambos pilotos alternándose en cabeza de carrera hasta que Nieto, en la cuarta vuelta consigue arrancar una pequeña ventaja que ampliaría hasta los tres segundos. Parecía una carrera decidida hasta que a la salida de un ángulo, la Derbi sufre un vacío de carburación con lo que pierde toda la ventaja adquirida y aún un poco más, viéndose de golpe detrás del holandés. Ahora parece todo decidido a favor de Jan pero quedan un par de virajes y Nieto, jugándose el pellejo en la frenada iguala a De Vries por fuera y las dos motos se presentan juntas en la recta de meta. La situación es la misma de Imola pero en este caso, es Nieto el que por tres décimas se lleva un importante triunfo. Importante porque pese a que el español está delante por puntos en la general, a la hora de descontar resultados los tenía peores (dos primeros de De Vries por tres segundos) pero este primer "15" le pone en mejor situación. En 125cc Nieto domina la carrera con mano de hierro. El único que intenta (solo intenta, porque no lo consigue) seguirle el ritmo es Andersson (Yamaha) que se ve obligado a abandonar con el motor roto mientras el otro hombre de Yamaha, Mortimer (que había vencido en el TT) también rompe motor. Borje Jansson (Maico) sí consigue un buen resultado al terminar segundo (a 20" de distancia) pero aunque está relativamente cerca en los puntos, no parece una amenaza directa.

La siguiente carrera es en Spa-Francorchamps y ahí Nieto y Derbi dan nuevas muestras de su potencial. En 50cc gana la carrera sin problemas porque De Vries sufre un problema en la bomba de aceite que hace peligrar un segundo puesto que al final conservaría por poco. Nieto firma un nuevo record a una media de más de 156 km/h con la pequeña 50cc. En 125cc se lo tomó con calma y se mantuvo en cabeza con Andersson y Mortimer. El sueco fué perdiendo terreno, en la penúltima vuelta, Nieto dió un tirón, batió el antiguo récord (dejando una media de casi 186 km/h) y terminó ganando con 17" de ventaja sobre el británico. En esta carrera también corrió Grau (con una segunda Derbi que en otra carrera había llevado Buscherini), quien tras una mala salida y una gran remontada hasta el cuarto puesto tuvo que retirarse por rotura de motor al haber equivocado el desarrollo (llevaba uno de 228km/h por 238km/h que llevaba Nieto). Los dos títulos son aún posibles aunque no serán fáciles. En 50cc, dos primeros y tres segundos de Nieto le dan más puntos (66) que a De Vries las dos victorias y dos segundos puestos (54) pero Ángel ya tiene que empezar a descontar (ya tiene los cinco resultados que puntúan) mientras el holandés aún puede sumar uno completo antes de empezar a sustituir. En 125cc Nieto es segundo (60) tras Mortimer (85) pero además de que tiene mejores resultados (suma 4 victorias por una y cinco segundos de Chas) aún puede sumar 3 antes de empezar a descontar mientras que el británico solo puede sumar uno más. Con 56 puntos está el sueco Jansson (le queda un resultado antes de empezar a descontar) y con 41 el también sueco Andersson a quien, como a Nieto, le quedan tres resultados por sumar. No será fácil ganar ambos títulos, pero las Derbi ayudarán y mucho porque se muestran como las más competitivas.

Pero por muy competitivas que sean las Derbi, no son infalibles y éllo se demuestra en Sachsenring, en el GP de Alemania Oriental. En 50cc Nieto y De Vries se enzarzan en

un nuevo mano a mano pero a mitad de carrera la Derbi rompe dejando sola en cabeza a la Kreidler de su rival. Aún así, Jan no podrá aprovechar esta situación porque se le bloquea el cambio y se ve también obligado a retirarse. Los números se mantienen igual con una carrera menos a disputar. En 125cc ocurre practicamente lo mismo, cuando va en cabeza en solitario, la Derbi rompe y se ve obligado a retirarse. La victoria es para Jansson.

En Brno solo se corre en 125cc y Nieto, cuando está dominando la carrera en la última vuelta, sufre la rotura de un cojinete de cigüeñal que le obliga a retirarse. Gana la carrera Jansson, quien al llegar a la linea de meta advierte a los mecánicos de Derbi (con quienes había colaborado llevando la 250cc con la que ganó en Austria) de que la moto está parada a tres kilometros de la meta: "*Casi estuve tentado de empujarle, pues sé lo que representaba para él la victoria en esta carrera; en cambio para mí no representa nada*" dijo el sueco tras la carrera... a pesar de que aún tenía posiblidades matemáticas de conseguir el título. El lider sigue siendo Mortimer con 87 (y descontando ya resultados) seguido de Jansson con 78 (y descontando), tercero es Andersson con 61 (le queda un resultado por sumar) y cuarto Nieto con 60, cuya única ventaja es que puede sumar los resultados de las tres carreras que quedan, pero no debería fallar más.

Se llega a Anderstorp. Nieto y los mecánicos de Derbi llevan seis semanas seguidas fuera de casa, tal vez determinados problemas (averías) podrian haberse evitado con algo más de descanso, pero el viaje a España es demasiado largo como para afrontarlo entre carreras así que hay que seguir echando el resto. Suecia es el penúltimo GP con las dos categorías pequeñas en liza. El gran problema en 125cc es que se enfrenta a dos pilotos de casa (Andersson y Jansson) que seguramente echarán el resto para ganar, pero sea como sea, Nieto se imagina una carrera en grupo y él manteniéndose ahí para dar el golpe a final de carrera como ha hecho ya varias veces. Si embargo, tras la salida Andersson se escapa y Ángel tiene que forzar mucho para mantenerse tras él. Le cuesta seguirle, no puede coger el rebufo pero en la décima vuelta lo consigue, se pega a él y empieza a estudiarle a fondo. Cuando ya tiene más o menos claro lo que puede hacer Kent, le deja ir para volver a recuperarle la ventaja en unas cuantas ocasiones a fin de decidir el mejor lugar para adelantarle. Finalmente se decide por la frenada de la recta del aeropuerto, le adelanta y pese a que el sueco intentó devolverle la jugada, el español se hizo con una importantísima victoria. Con otra victoria más, sería Campeón pasara lo que pasara en la última carrera.

Mortimer es lider con 87 puntos y solo podría sumar (ganando las dos carreras que quedan) hasta 93 puntos (su peor resultado a descontar es un segundo). Jansson es segundo con 78 y podría sumar hasta 82 (el peor un cuarto). Nieto es segundo con 75 y podría sumar hasta 105 (no va a descontar resultados) mientras Andersson es cuarto con 73 y podría sumar hasta 87 (su peor resultado es un quinto).

Pero si en 125cc se logró la victoria, en 50cc se rozó la catástrofe en Derbi. De Vries y Nieto rodaban alternándose en cabeza a un ritmo espeluznante (8 segundos por vuelta más rápidos que el resto), el holandés necesitaba ganar para mantener serias opciones de título de cara a la última carrera, el español quería evitar ese triunfo. Ángel se escapa en los tramos revirados pero la Kreidler es más rápida y recupera en los tramos rectos, en la vuelta 11 fuerza un poco más de la cuenta y sufre una fuerte caída, dando dos vueltas en el aire antes de aterrizar y destrozando la parte delantera de la Derbi. Una vez reconocido por los médicos se sabe que no tiene más que magulladuras y hematomas y con ello se apagan las alarmas. Nieto podrá seguir luchando por el título pero para ello solo le vale la victoria en Montjuïc. De Vries tiene 69 (tres primeros y dos

segundos) por 66 de Nieto (dos primeros y tres segundos). Es de destacar que en esta carrera también participó Juan Parés (¡mecánico del propio equipo Derbi!) terminando en una espléndida cuarta posición.

Antes de Barcelona queda una cita con las 125cc en Imatra. Nieto debe ser inteligente y sus declaraciones previas a la carrera dejan claro que era consciente: "*Saldré a ganar, pero si veo que Andersson fuerza mucho el tren para intentar que rompa o me caiga, no picaré en la trampa, le dejaré marchar. No me preocupa que gane, yo vigilaré a Mortimer. Un segundo puesto puede bastarme*". Pero durante la carrera no pareció que lo tuviera muy en cuenta. Tras la salida se escapan Andersson, Jansson y el propio Nieto. En la vuelta 12, la Maico monocilíndrica de Jansson rinde la vida y en una apurada de frenada, Ángel sufre un rebote de freno que le obliga a hacer un recto y a perder más de siete segundos. Uno pensaría que sería suficiente para calmarle los ánimos al español, pero en lugar de eso se lanza a un ataque furibundo recortando un segundo y medio por vuelta, en el penúltimo paso por meta la diferencia es de 1.8" y podría ser asumible, pero es en ese momento cuando decide (después de un tremendo susto en la primera curva de la última vuelta) que es mejor asegurar una segunda posición que le pone el título muy de cara. Ralentiza tanto el ritmo que entra a 10" del primero (pero con más de un minuto de ventaja sobre el tercero). Ya ha empatado en cabeza del mundial con Mortimer a 87 puntos, con la diferencia de que para sumar, Chas debe ganar mientras Ángel sumará todos los puntos que consiga. A su vez, Andersson, aunque gane y Nieto no puntúe, solo podría empatar a puntos y quedaría detrás del español por menor número de victorias, lo que, junto a Jansson, le descarta definitivamente para el título. Mortimer debe ganar y Nieto hacer menos de un octavo puesto para que el británico se lleve el título, cualquier otro resultado hace que el Campeonato se quede en España. "[i]Hasta la vuelta número 12 estaba seguro que ganaría. Rodaba sin forzar, a la expectativa. Muestra de ello es que, en la penúltima vuelta, cuando intentaba dar caza a Andersson rodé a 2'39"9 cuando antes lo hacía en 2'42. Lo único que temía era romper. Por dicho motivo no quise forzar el motor, reduciendo en las curvas y abusé del freno, quizás por ello se agotó. Pero era preferible quedarme sin freno que sin motor...[/i]" declaró tras una carrera en la que también participó Benjamín Grau logrando un magnífico sexto puesto.

De cara a la última carrera, el GP de España en Montjuïc, el zamorano declaraba: "*Montjuïc es un circuito que me gusta mucho, en el que espero no tener rival y lograr este objetivo que me quita el sueño: alcanzar dos títulos mundiales*" y "*Será una fecha grande para el deporte español. O, por lo menos, eso es lo que yo espero y deseo de corazón. Confío en brindar a la afición catalana* [nota de wxat: eran declaraciones para un periódico de Barcelona] *que tanto me ha ayudado, dos nuevas victorias. Será, sin duda, un gran premio apasionante*".

Dado que Nieto podía tomarse con relativa calma la carrera de 125 y tenía que jugarse el todo por el todo en la de 50cc, la organización decidió que se disputara primero la del octavo de litro. En ella, las órdenes de Yamaha eran que Andersson tirara a muerte para intentar arrastrar a Nieto esperando que rompiera la Derbi y que luego el sueco cediera la primera plaza a Mortimer. Pero lo único que funcionó es que Kent tiró a muerte y dominó la carrera porque Ángel se conformó con rodar en una tercera plaza que le aseguraba el título a él y el de marcas a Derbi. No le importó la gran diferencia (más de un minuto) respecto al primero ni que le ganaran una carrera en casa, pesaba más el título y lo consiguió. Al final, al no tener que ceder el primer puesto (porque no le daba el título) a Mortimer, Andersson lograría escalar hasta el segundo puesto de la clasificación general. La jornada empezaba con podio y título para Nieto (y un 6º para Grau) pero se esperaba

aún más.

Y para redondear la mañana, Nieto sale en 50cc como una tromba escapándose en solitario llegando a disponer de más de 17" de ventaja sobre De Vries para relajarse un poco en las últimas vueltas hasta ganar por 14 de diferencia. Con este resultado empataban a puntos brutos (81), a puntos netos (69), a resultados (tres primeros y tres segundos)... Iba a ser decisiva la diferencia de tiempo entre ambos en las carreras terminadas por los dos y ahí, Nieto se imponía por 2h 27' 26" 3/10 (sumando Nurburgring, Imola, Assen, Spa y Montjuïc) a 2h 27' 47" 6/10. ¡21 segundos y tres décimas para decidir un campeonato que había durado casi cinco meses! Dos título de pilotos y uno de marcas (el de 50cc sería para Kreidler) para el motociclismo español en una sola temporada.

En una entrevista (X. Ventura, en El Mundo Deportivo) declaraba:
-"*Creo que ha sido una gran victoria* [Nota de wxat: la de 50cc]. *He apretado en cada vuelta, he forzado el ritmo de la prueba pero procurando evitar el romper motor, para sacarme de encima la espina de toda la temporada. Quería demostrarle a todos y a mi mismo, que es Ángel Nieto quien gana y quien pierde sus carreras y no otro piloto quien me derrote. Yo decido mi propia suerte porque soy el mejor. Y con mi triunfo de hoy lo he demostrado*".

-¿Jan de Vries no ha representado peligro, entonces?

-"*No. Sabía que si no rompía mi moto, yo había de ganar esta carrera. Porque si he de decir la verdad, yo le he enseñado a pilotar, gracias a mi ha llegado a ser un buen piloto*".

-¿Cómo [nota de wxat: imagino la cara de sorpresa del periodista]?

-"*Toda le temporada me he equivocado en la táctica a seguir en las carreras. De una manera idiota dejaba que el holandés se pegara a mi rueda y así ha llegado a ser un buen, un gran corredor. Pero hoy he salido dispuesto a largarme, a hacer mi propia carrera, a ver cuál de los dos era el mejor y ya se ha visto el resultado. A partir de ahora correré a mi aire y el que quiera seguirme, que lo haga*".

-Parece muy seguro de sí mismo...

-"*Hoy he demostrado que soy el número uno*".

Cap IV. La travesía del desierto

1973

La gran sorpresa se la lleva Ángel al día siguiente, en la fábrica de Derbi en Mollet. Derbi, pese a lo que pueda parecer por sus resultados, es una fábrica pequeña, tan pequeña que la propia fábrica es el departamento de carreras. Cuando hay que trabajar en las motos de carreras, se para la producción y si se investiga para las carreras, no se hace para la gran serie. Tras unos años de dedicación plena a las carreras, en Derbi se ven obligados a volcarse de nuevo con la producción, para actualizar gama y modelos, así que deciden abandonar las carreras y así se lo comunican a Nieto. Nada más conocer la noticia y desde el mismo despacho de Rabasa llama por teléfono a Italia y ficha por Morbidelli para 1973 con la 125cc y con la nueva y experimental 350cc (renunciando así a buscar moto para 50cc).

La Morbidelli era una moto muy competitiva (no he encontrado datos fiables de esa moto, pero el modelo de 1970 rendía 32CV a 14.000rpm), Parlotti había ganado carreras a principio del 72 y lideraba el Mundial con dos victorias, un segundo y un tercero cuando perdió la vida en el TT de la Isla de Man. Morbidelli se había quedado sin su mejor piloto y Nieto se había quedado sin moto, la unión de ambos parecía predestinada y llamada a lograr grandes éxitos. Pero antes de cerrar el fichaje, Nieto quiere probar la moto. Van al circuito italiano de Modena y para convencerse de la dureza de la moto (sus prestaciones ya las había sufrido el año anterior) hace la recta trasera (la que no se ve desde los boxes en los que están los integrantes del equipo) en quinta, sin poner en ningún momento sexta para así llevar el motor más allá del límite de vueltas. Comprobada la robustez de propulsor se firma el contrato. A partir de ahí, al intentar sacar más potencia al motor se crea un problema que les duraría todo el año. Se filtraba gasolina entre la camisa y el cilindro y provocaba gripajes incluso a bajas temperaturas de motor (40º). Eso provocó que la temporada de Ángel fuera un fracaso: ninguna victoria, solo dos segundos y un tercero más ocho abandonos para una séptima posición final del campeonato.

La temporada empieza en Paul Ricard. Nieto hace la pole pero, como viene siendo bastante habitual, hace una mala salida que le condena a pelear en el grupo en las primeras vueltas mientras que Andersson (Yamaha) salía bien y tomaba ventaja (9" sobre la Morbidelli en la primera vuelta). El español aprieta para intentar remontar y recorta décimas en cada vuelta, todo indica que tendrá tiempo de alcanzarle, pero está apurando demasiado y de repente, en la curva de entrada en meta (donde la moto ya le había dado algún aviso) la Morbidelli se cruza y le lanza por lo alto. Intenta reanudar la carrera pero la horquilla está demasiado dañada. Aunque la prensa española justifica la caída por la poca adaptación a la moto (tres centímetros más larga, con el motor colocado cuatro centímetros más cerca del eje trasero y tres centímetros más alto con la consiguiente variación del centro de gravedad respecto a la Derbi, sumado a solo dos vueltas en Imola y nueve en Modena dadas con esta moto antes de esta carrera) a Nieto no se le caen los anillos a la hora de cargar con las culpas: "*La culpa ha sido única y exclusivamente mía. He arriesgado demasiado para recuperar lo que había perdido en una mala salida. Quiero destacar que la moto se ha comportado sensacional, es de largo la mejor máquina. Su estabilidad es increíble, es más alta que la Derbi y con el pie tocaba en el suelo en las curvas, ello prueba el ángulo de inclinación que alcanzaba. Pero me precipité en la recuperación y tuve ese traspiés*.

Veía a Andersson muy cerca y tracé la curva muy fuerte. A la mitad, embragué un

poco y la moto patinó. Estoy seguro de que en esta vuelta hubiese mejoradeo de largo el riempo récord de la vuelta más rápida. Estoy contento porque he comprobado que la Morbidelli puede llevarme al título mundial".

La segunda carrera, en Salzburgring, terminó con un tercer lugar, que sumado al segundo que logró en Hockenheim hacían pensar que la trayectoria se había enderezado, el problema eran los suecos Andersson y Jansson. El primero habia ganado las tres carreras y el segundo había sido segundo en dos y sexto en otra. El resto ya estaba detrás de Ángel en la tabla.

De vez en cuando, el motociclismo nos castiga con jornadas negras, y el siguiente GP iba a ser una de ellas: el G.P. de las Naciones en Monza. Nieto participó en los entrenos con la 350-4 (la misma que tuvo que ver en que Parlotti corriera en el TT que le costó la vida el año anterior) pero la moto (descrita como un bicilíndrico superpuesto sobre otro, con dos cigüeñales y refrigerada por agua que supuestamente ofrecía 85CV a 14.000rpm -las 500cc de MV Agusta de ese año rendían según la configuración entre 92 y 98CV-) aún no estaba para correr (sufría unos graves problemas de vibraciones). En 125cc de nuevo mala salida de Nieto mientras Andersson se escapa y esta vez, la Morbi rinde el alma, se rompe un pistón obligando al abandono. Más tarde, en la primera vuelta de la carrera de 250cc el motociclismo se teñiría de luto con el fallecimiento de Jarno Saarinen y Renzo Pasolini. La Aermacchi del italiano gripó, fue embestido por el finlandés y ambos pilotos y sus respectivas motos chocaron contra las "protecciones" y rebotaron hacia la pista donde se convirtieron en obstáculos para muchos de sus rivales. Más de una docena de pilotos cayeron y muchos sufrieron daños variados aunque, afortunadamente, no hubo más víctimas.

Luego venía el TT (no participó, igual que todos los punteros del Mundial), Opatija y Assen (uno de sus circuitos-talismán) con nuevos abandonos. En Holanda lideraba la carrera, podría haber sido un gran día con el abandono de Andersson, pero la Morbi volvió a decir basta y perdió definitivamente toda opción al título.

Llegó Bélgica donde a pesar de que Andersson no corrió por culpa de una fractura que sufrío en una caída en Atenas (carrera internacional de segunda fila pero bien dotada economicamente), Nieto, aún terminando la carrera, no consiguió hacerse con una victoria que se llevó Schurgers con Bridgestone (aunque en realidad la marca solo ponia el nombre porque la moto era de fabricación propia y artesanal). A Spa llegaron también los rumores de que en Morbidelli habían aumentado la cilindrada de la 350 para correr con ella en 500cc, pero al contrario que los rumores, la moto no llegó y además se dejó de lado por los problemas de fiabilidad de la 125cc.

A Suecia y Finlandia ni siquiera se viaja y la temporada concluiría en el Jarama, donde Nieto esperaba lograr un resultado que le dejara buenas sensaciones de cara al invierno. El día empezó con su carrera en 250cc, donde sorprendentemente iba a correr con una Derbi. La moto rendía bien y Ángel coseguía mantenerse en el grupo de cabeza, incluso rodó en segunda posición, pero la moto empezó a bajar de rendimiento hasta obligarle a la retirada. En 125 salió con ganas de vencer y mediada la carrera rodaba junto a Mortimer escapados ambos en cabeza hasta que a tres vueltas del final, en un intento de decidir la carrera, Ángel se pasa de frenada a final de recta, incluso llega a impactar contra las balas de paja que protegen el guard-rail pero consigue reincorporarse a la carrera aunque los más de seis segundos perdidos le obligarán a conformarse con el segundo puesto del cajón: "*Quiero ganar para demostrar a la afición que tanto me ha ayudado, que puede confiar en mi. Además, sería una inyección de moral decisiva para la*

escudería con vistas a la próxima temporada“, diría antes de la carrera. Lamentablemente no pudo ser así y la buena noticia era que esa nefasta temporada había llegado a su fin.

Nieto recomienda a Morbidelli que fiche al alemán Jörg Möller (técnico de las Van Veen Kreidler) y así lo hace Giancarlo, pero el alemán exige que la primera temporada sea de desarrollo del nuevo motor y el español no está dispuesto a esperar, así que abandona la marca del fabricante de herramientas para el tratamiento de la madera.

1974

Habiendo dejado Morbidelli, Nieto convence a Derbi (su vinculación con la marca de Mollet nunca se ha interrumpido porque seguía corriendo con ellos el Campeonato de España) y, con la ayuda de la RFME deciden volver al Mundial en 1974. El proyecto, en principio, es ilusionante y se compone de Nieto (con dos motos) y Grau en 125cc y Nieto (con otras dos motos) y Palomo en 250cc. Derbi hará motos nuevas mientras que la Federación se hará cargo de los gastos de desplazamiento del equipo. A la hora de la verdad, el Mundial completo solo lo hará Nieto en 125cc mientras que Grau solo participará en GGPP aislados, en 250cc Nieto también hará algún GP aislado mientras que Palomo no llegará a correr nunca con Derbi. Y las motos nuevas se quedaron en una intención ya que se empezó el mundial con los mismos motores de 1972 actualizados para el nacional (no precisaban mucha actualización para ganar en casa) del 73.

La temporada empezaba en Clermont-Ferrand pero el inicio de Nieto se vió penalizado por una caída (con fisura de clavícula) sufrida en el Jarama la semana anterior a la carrera. En unos entrenos privados, se pasó de frenada a final de recta yéndose al suelo. Como no era jornada de carreras, no había balas de paja y su cuerpo fué a impactar contra el guard-rail. Tocado como estaba, en Francia tuvo que retirarse dolorido aunque las esperanzas eran muchas porque Grau consiguió terminar quinto.

La siguiente cita era en Nurburgring, en lo que sería otro día histórico en el motociclismo. Durante los entrenos libres, el británico Bill Henderson sufrió una caída grave en la que se fracturó dos vértebras y quedó inerte al borde de la pista. Los primeros en auxiliarle fueron los propios pilotos tal y como iban llegando a ese punto de la pista: Read, Lansivouri, el mismísimo Agostini... El problema era que el circuito no estaba suficientemente protegido con balas de paja, había apenas 3.000 para los 23 km del circuito (por poner un ejemplo, en 1954 se habían utilizado 2.000 en MontJuïc -menos de 4km-) y los pilotos se negaron a salir en los entrenos oficiales exigiendo un mínimo de 10.000 balas. Los organizadores no respondieron a las demandas ni en entrenos ni en carrera y los pilotos boicotearon el GP ¡apoyados por las marcas! Por primera vez, las marcas se ponían del lado de sus pilotos en una reivindicación y así, al manifiesto firmado por todos los pilotos partidarios del plante, se le unieron las firmas de los representantes de varias marcas. En lo que respecta a Ángel, uno de los abanderados de las protestas, este boicot le daba una semana más de tiempo para recuperarse de su lesión.

La tercera carrera (segunda en realidad) era en el rapidísimo circuito austríaco de Salzburgring. Allí, bajo la lluvia, Nieto y Andersson (Yamaha) mantuvieron un estrecho mano a mano desde el banderazo hasta el último kilómetro. Con un desarrollo un poquito equivocado (error reconocido y asumido por el propio piloto) tuvo que tomar más riesgos de lo aconsejable para buscar la victoria y sufrió una caída en ese último kilómetro. Pudo recuperarse y entrar a 24 segundos del sueco pero conservando la segunda posición por dos segundos. El resultado no era el ideal, pero la Derbi parecía plenamente competitiva.

En el GP de las Naciones (denominación del GP de Italia), en Imola (tras la catástrofe de Monza se cambió el escenario de la carrera), se produce por fin la esperada victoria de Nieto y Derbi, la primera del zamorano desde Montjuïc '72. La carrera no tuvo mucha historia, por una vez hizo una salida excelente y se escapó en cabeza mientras sus principales rivales sufrían diferentes contratiempos. Andersson cayó en la primera vuelta perdiendo medio minuto y yendo a parar a la 22ª plaza (aunque terminó segundo a ¡1'17"! del primero, el tercero llegó a ¡4'17"!) mientras que Buscherini, que había hecho la pole con su Malanca, debía retirarse. En esta carrera la FIM anunció su marcha atrás en la modificación propuesta para el sistema de puntuación y, por lo tanto, seguirìan contando solo los 6 mejores resulados, algo que podía favorecer al español ya con un "cero".

En esta carrera destacaría también en 250cc, donde tras una buena salida se mantuvo un par de vueltas en 3ª y 2º posición hasta que en la tercera pasó quinto y empezó a perder terreno hasta retirarse: "*No puedo seguir. La moto va bien, pero para estar a la rueda de los punteros necesitaba un desarrollo más largo. Me equivoqué, no tuve tiempo de rodar fuerte en los entrenamientos.*

Con esta máquina puedo ser Campeón del Mundo. Es una de las más potentes y solo me falta adaptarme. Teniendo en cuenta que ésta era la primera carrera [nota de wxat: por el boicot en Alemania] *creo que tengo muchas posibilidades*".

Llegamos a Assen y por segundo año la fortuna le iba a mostrar la espalda en Holanda. Mala salida y recuperación en la primera vuelta, se coloca a rueda del suizo Kneubuhler (Yamaha) y ambos se escapan en solitario de un grupo con Pileri (Morbidelli), Andersson y Buscherini. Ángel había comprobado la superioridad de la Derbi y le controlaba (cediendo y recuperando terreno) a fin de vencerle en las últimas vueltas pero, en el transcurso de la quinta debe retirarse (no sin antes haber batido el record de Bill Ivy sobre una Yamaha-4 de 8 marchas) por la rotura de un aro (atribuida a un problema de carburación), algo que no le había ocurrido al equipo desde hacía cuatro años.

En Spa las cosas vuelven a funcionar bien. Desde la salida se escapan en grupo Nieto, Andersson y Kneubuhler (ambos sobre Yamaha) y se mantendrán juntos hasta el final, sacando casi un minuto y medio al cuarto clasificado. Nieto bate el récord del circuito (a una media de 186,961 km/h) y gana la carrera por apenas 6 décimas. La clasificación (teniendo en cuenta que no puntúan todos los resultados) se ajusta y Andersson es primero con 64 puntos (dos victorias, dos segundos y un tercero) seguido por Nieto con 42 (dos victorias y un segundo), Buscherini con 38 (un segundo, dos terceros y un quinto) y Kneubuhler con 37 (una victoria, un segundo y un tercero). A falta de cuatro pruebas y si la Derbi funciona bien, no es una utopía pensar en el título.

Pero la siguiente carrera, en casa de Andersson (Anderstorp) pone las cosas aún más difíciles. Kent se escapa en cabeza mientras Nieto se ve inmerso en una pelea con Kneubuhler (según crónicas de la época el compañero de equipo de Andersson obstaculizó al español) tras la cual, deberá esforzarse al máximo para alcanzar al sueco pero la realidad es que la diferencia, en lugar de menguar aumenta, igual que los riesgos que toma Ángel quien acaba su carrera por los suelos. La situación en la clasificación empeora porque ya no queda tiempo para más fallos, para ser Campeón del Mundo, Nieto tiene que ganar las tres carreras que quedan.

Brno es la primera de las tres últimas oportunidades y hasta allí lleva Derbi a Min Grau para que intente ayudar al vallecano de adopción. Por si las dificultades fueran

pocas, al grupo de favoritos para ganar carreras que fomaban Andersson, Nieto, Kneubuhler y Buscherini se uniría la nueva Morbidelli creada por Moller con Paolo Pileri (que había estado lesionado a principio de temporada) a los mandos, que en esta carrera empezaría a mostrar su verdadero potencial (42 CV).

La carrera empezó con Grau retirándose en la primera vuelta por problemas de motor mientras Andersson, Pileri, Nieto y Buscherini se destacaban en cabeza. Pileri mandaba con cierta claridad, seguido de Andersson y un poco más atrás, Ángel y Otello pugnaban por la tercera plaza. Pero en la última vuelta hubo dos golpes de efecto importantes. El primero, que Pileri se quedó sin gasolina a cuatrocientos metros de la línea de meta (entraría segundo empujando la moto) y el segundo, que a Nieto, con problemas de chispa durante toda la carrera, se le paró la moto en la última curva. También entró empujando pero lo hizo retrasado y fuera de los puntos. Con estos resultados, Andersson se proclamaba por segunda vez consecutiva Campeón del Mundo de 125cc con Yamaha (en un día curioso ya que no era normal que con dos carreras por disputar, el mismo día se otorgaran ¡cuatro! títulos mundiales de golpe -Andersson en 125cc, Villa en 250cc, Van Kessel en 50cc y Read en 500cc-).

Tras la carrera, Nieto declaró: "*Estoy terriblemente afectado ya que he perdido el Mundial. Todo un año persiguiéndolo y ahora ya sólo es un deseo no cumplido.*

La moto ha roto. No sabemos aún qué es lo que ha sucedido, aún no la hemos examinado. Simplemente se ha quedado. Yo creo que ha sido un fallo de chispa o algo parecido. Ya a partir de la segunda vuelta he notado ese fallo y por esta razón no he forzado el ritmo procurando solamente no perder contacto con los primeros.

La Morbidelli iba muy bien y estaba casi seguro de que sería Pileri quien vencería. Si Andersson era segundo y yo tercero, seguía teniendo aún posibilidades para el título si conseguía vencer en las dos pruebas restantes".

Sobre su temporada afirmaba tener la conciencia muy tranquila: "*de las tres carreras que he finalizado en esta edición del Mundial, en dos he sido vencedor y en la otra el segundo. Más no he podido hacer. Nieto no ha fallado este año, Derbi tampoco. Simplemente los problemas y las circunstancias nos han derrotado. Iremos a Yugoslavia, aún puedo aspirar al subcampeonato mundial y eso también es importante. Si no he podido demostrar que soy el mejor, intentaré ser al menos el segundo*".

Opatija iba a deparar una situación sorprendente por cuanto no es habitual que un piloto reclame contra otro. En el peligroso trazado croata en el que hay tramos que a un lado tienen una pared de roca y al otro un acantilado que cae al mar, tras la salida se escapa Bianchi (Morbidelli) seguido de Buscherini y Nieto hasta que la nueva y potente Morbidelli rompe y se quedan en cabeza los dos más habituales. Mantendrían una durísima pugna hasta que el italiano empezó a separarse de un Nieto que intentaba cuidar el embrague de la Derbi que empezaba a mostrar fatiga en un circuito tan exigente en este sentido. Andersson remontó posiciones hasta alcanzar al español pero no lograría hacerlo con el italiano. La Malanca, que hasta entonces se había mostrado inferior a las Derbi y Yamaha, en el GP de Yugoslavia se llevó la victoria con medio minuto de ventaja sobre Andersson y casi otro medio sobre Nieto, mientras que Kneubuhler, el gran rival del español por el subcampeonato, terminaría séptimo con evidentes problemas de embrague.

Pero el GP no terminó con la bajada de la bandera de cuadros. Andersson estaba

convencido de que la Malanca de Buscherini contaba con una séptima marcha y por ello, estaba fuera del reglamento (que solo permitía seis). Interpuso la correspondiente reclamación y en la inspección técnica (que interesó vivamente a Nieto) se descubrió que así era, que la moto italiana contaba con una séptima velocidad. En un circuito con varios ángulos lentos que hacían sufrir los embragues de forma importante, contar con una marcha más permitía instalar una primera muy corta (que representa usar mucho menos el embrague) sin perder prestaciones en las demás velocidades y ello se traducía en una ventaja muy importante respecto al resto. Los mecánicos de la marca italiana declaraban que la séptima marcha no se utilizaba y que estaba bloqueada por un tornillo que se había roto, pero la infracción era tan flagrante que no hubo dudas a la hora de descalificar a moto y piloto.

Pero al GP se le añadiría una noticia mucho peor: Billie Nelson (Yamaha) falleció en un hospital a causa de la caída sufrida durante la carrera de 250cc, caída que afectó también a ocho espectadores, varios de ellos muy graves.

La temporada acabaría en el circuito catalán de Montjuïc, y no acabó precisamente bien para el motociclismo ni para los intereses de Nieto. Durante la carrera de 250cc se produjo un grave accidente (a raiz de una caída de Fau, un bombero saltó a pista para despejarla de restos y fue arrollado por Katayama -que no pudo evitar el impacto al encontrarse al bombero a la salida de una rapidísima curva ciega- causándole la amputación traumática de una pierna) que provocó que se estudiara una posible anulación del GP. Hubo reuniones del Jury, de los pilotos, etc y Nieto fue uno de los más activos en esas reuniones. Tal vez ese ajetreo lo acabó pagando el zamorano ya que en la prueba de 125cc que se corrió inmediatamente después solo alcanzó la quinta plaza, que unida a la tercera de su rival para el subtítulo, Bruno Kneubuhler, le darían el galardón al suizo en una carrera dominada de principio a fin por Benjamín Grau, quien ganaría así el primer y único GP de su carrera.

Cap V. Acallando críticas

1975

Terminaba la temporada 1974 con un tercer puesto en la general. No podía decirse que fuera un gran resultado, ni siquiera haber mejorado el 7º de 1973 era motivo de satisfacción. El objetivo son los títulos, tanto por sí mismo como para acallar las voces que, desde parte de la prensa (y del público no aficionado), le tildan ya de piloto acabado y afirman que hubiera hecho bien en seguir la sugerencia de Derbi en 1972 de que dejara las motos y se pasara a la F1 (en un futuro no muy lejano probaría un March BMW de F2 con unos tiempos tan interesantes que le propusieron que corriera con ellos; Nieto salió por piernas cuando supo la cantidad que ¡le querían cobrar!). Pero es Nieto el que se ha batido con todos sus rivales en los circuitos del Continental Circus y nadie mejor que él sabe cuál es su nivel real. Afortunadamente encuentra un poderoso aliado: la RFME (una Federación que no trabajaba para la cantera pero a la que le encantaba que la asociaran a los éxitos de sus figuras) que "alquilará" el puesto de primer piloto del Team Van Veen Kreidler en 50cc para él. A pesar de la retirada de Jan de Vries (con dos títulos en su haber y que pasó a ejercer de técnico en la escudería, estando al servicio de Nieto esta temporada) a final del 73, Van Veen no ha tenido problemas para reeditar el título con Henk van Kessel en 1974, de hecho, las Kreidler arrasan en las clasificaciones finales del Mundial (en el 73 y 74 colocaron nueve y ocho motos respectivamente entre las diez primeras), pero contar con un piloto como Nieto y además, cobrar por ello, es demasiado bonito como para negarse.

Juntar al mejor piloto con la mejor moto parecía en principio la mejor apuesta. El mundial empezó en el Jarama y a la primera, el español gana sin problemas con 12" de ventaja. Sale en 125 con Derbi (igual que en 1973, en 1975 también correría con Derbi en el Campeonato de España, la relación entre marca y piloto era magnífica) pero se queda sin opciones al no poder arrancar la moto hasta medio minuto después de bajada la bandera en un día en el que Grau estuvo a punto de repetir la victoria de Montjuïc en 125 y logró un valioso podio en 250cc.

Hockenheim (con vuelta rápida a un promedio de 137.7 km/h) e Imola parecieron sendos paseos con victorias a 7" y 12" del segundo clasificado. Es importante destacar que en este inicio de temporada destaca la sorpresa del italiano Lazzarini sobre una nueva montura, una Piovaticci italiana creada por los mismos ingenieros holandeses que habían fabricado las Jamathi (Jan Thiel y Martin Mijwaert). Cuarto en España, sería segundo en las dos siguientes carreras e incluso se permitió marcar la pole en Italia. Se estaba mostrando como el rival más fuerte del zamorano y su moto holandesa (aunque la marca era alemana, las motos las hacía la escudería en Holanda).

Assen vuelve a mostrarle a Nieto su cara más amable, y consigue una luchada victoria frente a Rittberger (Kreidler) y Lazzarini, entrando los tres separados por apenas 3 décimas de diferencia, un triunfo muy apretado.

En Spa, Nieto no ganó pero dió el paso que le acercaba definitivamente el título. Durante la carrera, el español y Lazzarini se vigilan estrechamente durante toda la carrera y eso permite que se haga con la cabeza de carrera el belga Van Zeebroeck (Kreidler), que logrará la victoria con unos cuatro segundos de diferencia sobre el español. Eugenio se debe conformar con una tercera plaza (a 3 décimas) que le complica mucho el título. A estas alturas, Nieto tiene 72 puntos (cuatro primeros y un segundo), Lazarini, con 52 (dos

segundos, dos terceros y un cuarto) ya no podrá alcanzarle porque aunque gane las tres carreras que quedan, sus cinco mejores resultados quedarían tres puntos por debajo de los del español (que tendría una victoria más). Era el tercer clasificado, Van Zeebroeck, el que gracias a la victoria en su carrera de casa, tenía la probabilidad de empatar a puntos con Nieto si ganaba las tres carreras restantes, forzando entonces un desempate a base de mejores resultados. La realidad es que el título dificilmente se le escaparía a Ángel.

Y las cosas no se le podían poner más de cara en Anderstorp: durante los entrenamientos, Van Zeebroeck se cayó y se rompió una clavícula, con lo que sería baja para la carrera y dado que era el único que podía optar a pelearle el título a Nieto, éste se proclamaba Campeón del Mundo en el mismo momento en el que se daba la salida sin Juliaan. Se tomó la carrera con calma, dejó que Lazzarini se escapara en cabeza para que lograra la que sería su única victoria del año y entró a casi 40" de distancia con casi 10" de ventaja respecto al tercero.

Con un nuevo título en el bolsillo, empiezan a circular los rumores que le colocan en el puesto de un Kent Andersson que ha decidido retirarse a final de temporada. Éso significaría firmar por Yamaha con opciones de participar también en categorías superiores, pero no pasaría de ser un rumor, en España está prohibida la venta de motos japonesas y, por lo tanto, no es un mercado interesante para ellas, así que no están dispuestas a fichar a un piloto de esa nacionalidad. Además, la Yamaha 125cc parece totalmente superada por las nuevas Morbidelli (creadas por Moller, el ingeniero contratado por consejo del piloto español) y todo apunta a que también por la nueva Piovaticci (en esta carrera ha sido tercera en manos de Lazzarini).

Sea como sea, quedan otras dos carreras del Mundial y Nieto quiere dejar manifiesta su superioridad frente a todos los rivales. En Imatra deja mandar toda la carrera a Eugenio para superarle en la última vuelta y ganar por medio segundo sin aparente esfuerzo, en Opatija Ángel vuelve a dejar mandar a Lazarini hasta que la Piovaticci empieza a perder fuelle y se retira. Nieto ganará con 37" de ventaja sobre Kunz. Se lleva el título con 14 puntos netos de ventaja sobre Lazzarini y Van Zeebroeck (empatados a 61) pero consiguiendo la máxima puntuación posible de 75 puntos netos (cinco victorias). Un total de seis victorias y dos segundos puestos en ocho carreras es rozar la perfección y, con este sexto título, el zamorano deja la sensación de que es superior a todos sus rivales.

Cap VI. Bultaco: el cielo y el infierno

1976

Terminada la temporada 1975, el invierno iba a depararnos fuertes convulsiones del motociclismo español. El primer factor importante es la quiebra de Piovaticci, la fábrica de herramientas para el tratamiento de la madera (sí, la misma actividad económica a la que se dedica Morbidelli) se cierra y su departamento de carreras está en venta. La RFME, de acuerdo con CEMOTO (Bultaco) se hacen con todo el material del departamento así como contratan a los ingenieros holandeses que han hecho esas motos: Jan Thiel y Martin Mijwaert, los creadores de las Jamathi que se habían mostrado competitivas en 50cc en años anteriores. Pero desde el resto de marcas españolas (empezando por Derbi) se denuncia una oscura y maquiavélica maniobra de la Federación, que ante la posibilidad de hacerse con ese material no consultaron con nadie más que con Bultaco. El malestar de Montesa y Ossa puede resultar tan solo anecdótico (aunque... ¿hubieran cambiado las cosas si Piovaticci la hubiera comprado Montesa, que no solo resultó ser la más solvente de las fábricas españolas sino que acabó asociada a Honda?), pero Derbi tiene contrato con Nieto (para el Campeonato de España) y puede poner problemas...

Bultaco anunció el fichaje de Nieto y Tormo para correr el Mundial, se anunció que Derbi volvía al Mundial con Grau en 125cc y 250cc, pero al final, Derbi, con una rotunda carta de queja hacia la RFME anunciaba que no solo no iba a ir al Mundial, sino que renunciaba a correr el Campeonato de España liberando de contrato a sus pilotos. Ésto ayudaba a Nieto, que podría correr con Bultaco tanto dentro como fuera de España, pero dejaba en la estacada a Grau. Aunque finalmente Derbi sí cedería motos oficiales al piloto de Sants. El otro problema es que Tormo estaba convaleciente de una grave lesión y ante la duda de cual podrá ser su rendimiento se prefiere aplazar el fichaje al año siguiente, con lo que Nieto será el único piloto de Bultaco en los mundiales de 1976 tanto en 50cc como en 125cc.

La situación (negociaciones, compra, traslados) provocó que el material llegara tarde a Bultaco y hubo que empezar la temporada con lo utilizado el año anterior en Piovaticci: una moto de 50cc, dos motores más y una 125cc, no eran las mejores condiciones para enfrentarse al mundial pero, por lo menos las motos (sobre todo la 50cc) eran competitivas.

La temporada no empezó bien, en la primera carrera (Le Mans) tras una mala salida se cayó mediada la primera vuelta. Lusuardi y su Villa se cayeron, Nieto no pudo evitarle y su caída se zanjó con el radiador de la Bultaco roto, lo que impidió que retomara la carrera. En Francia no se corrió en 125cc así que no hubo forma de resarcirse.

La segunda carrera fue en Salzburgring y de nuevo Nieto participó solo en una categoría ya que no corrían las 50cc. Esta vez el resultado, sin ser para tirar cohetes, sí que fue considerablemtente mejor. Se mantuvo casi toda la carrera en sexta posición para jugársela a final de carrera y terminar cuarto. Austria demostró que las Morbidelli estaban dispuestas a mantener el dominio avasllador de la categoría que ya ejerciera el año anterior, aunque esta temporada el candidato al título sería otro. Si el año anterior Morbidelli (los motores que diseñó Moller tras su llegada a la marca italiana -con los cilindros tratados al Nikasil- convirtieron a las motos italianas en las grandes dominadoras de la categoría) decidió que el título debía ser para Pileri y Bianchi debía apoyarle y ayudarle (llegó a dominar carreras para luego cederle ostentosamente la victoria en la

misma recta de meta), para esta temporada se giraban las tornas y debía ser Bianchi quien ganara el título. Y empezó ganando esta carrera por más de medio minuto sobre Pileri y casi uno completo sobre el tercero, Buscherini (Malanca). El cuarto (Nieto) ya fue doblado.

El Continental Circus se trasladaba a Mugello y se iba a vivir otra jornada trágica. En 50cc, Nieto por fin lograba su primera victoria con Bultaco en el Mundial, dominó la carrera desde el principio, consiguió 25" de ventaja y aún así, se permitió el lujo de marcar la vuelta rápida (y récord) en la última vuelta sin ninguna necesidad. En 125cc sufrió (de nuevo) una mala salida y en la primera vuelta estaba a 17" de la cabeza de carrera. Lejos de desanimarse, empezó a rodar en tiempos parecidos a los de los tres primeros, lo que hacía pensar que la Bultaco podría, con trabajo, llegar al nivel de las motos punteras. Mientras, en cabeza se escapaba Bianchi en solitario, dejando a Pileri y Buscherini enzarzados en una pelea cuyo resultado se dirimió con una caída de Otello (tras marcar el mejor tiempo) en la última vuelta que regalaba la tercera plaza al español. Éste, consciente del esfuerzo del italiano, le regaló el trofeo de tercer clasificado que había obtenido. Pero poco iba a disfrutar el bravo Buscherini de este trofeo ya que en la carrera de 250 celebrada a continuación, perdió la vida tras caerse en el mismo sitio que Tordi (que había fallecido a causa de su accidente en 350cc en el mismo sitio en el que meses antes había fallecido un piloto de Resistencia durante una carrera puntuable para el europeo que ganaron Grau y Ferrari con Ducati) y producirse una fractura de cráneo. El GP dejaba a Nieto un primero y un tercero pero se llevaba a dos pilotos que dejaron la vida en su carrera de casa.

La siguiente prueba fue en Opatija y tampoco fue favorable del todo a Nieto. En 50cc, la Bultaco tuvo un bajo rendimiento por culpa de la rotura de un aro aunque, a pesar de verse descartado para la lucha por la victoria, pudo lograr el tercer puesto. Tras tres carreras, Nieto solo era tercero pero se confiaba en que se podía lograr el título. En 125cc sufrió una caída provocada por un pinchazo y solo era cuarto en la general. Cuarto (un tercero y un cuarto) mientras su principal rival (Bianchi) para el título ha ganado las tres carreras y el gregario (Pileri) tiene dos segundos y un tercero, pero lo peor es que la Bultaco no parece estar a la altura necesaria. De todas formas, el sistema de puntuación con descartes podría ayudar si a partir de aquí se empezaran a cambiar los resultados del español.

En Assen no le irían las cosas del todo mal con una victoria clara (18")y una tercera posición (tras las dos Morbidelli) en 125cc. Aunque no fuera así en todas las categorías, Holanda marcaba el ecuador del Campeonato, seis pruebas disputadas y seis por disputar. Nieto ya se había puesto en cabeza en la cilindrada pequeña y tercero en el octavo de litro.

Spa Francorchamps iba a representar una de cal y una de arena. En 50cc, Kreidler solicitó a Van Veen (que habían dejado el Mundial al finalizar la temporada anterior) que le echara una mano a Rittberger y con esa ayuda, el alemán fue capaz de batir al binomio Nieto-Bultaco. Pero en 125, un pinchazo apartaría de la carrera al líder Bianchi y Nieto se permitió batir al resto de la concurrencia para hacerse con la victoria. Con estos resultados, Nieto y Rittberger empataban en la general de 50cc mientras Pileri se ponía a dos puntos de Bianchi con Nieto (aún con posibilidades, si encadenara varias victorias podría ganar el título) tercero.

Anderstorp devolvió a Nieto el liderato del Campeonato y entregó a Bianchi un título que, por culpa de la FIM, perdió y tuvo que volver a ganar. En 50cc se formó un grupo de

cabeza con el propio Ángel, el suizo Ulrich Graf (Kreidler) y Lazarini (UFO/Morbidelli), los dos primeros se separaron del italiano y el suizo adelantaba constantemente a la Bultaco en la recta del aeropuerto. El español esperó a la penúltima vuelta para adelantar a Graf e intentó separarse a base de apurar las frenadas y jugársela en los tramos revirados consiguiendo la victoria por apenas un segundo. Sumando a esta victoria el cuarto de Rittberger, las cosas se le ponían bien para el título a Nieto. Pero en 125cc, Bianchi se escapa desde el principio y Ángel se muestra incapaz de pelear con él (termina a casi un minuto de diferencia) aunque consigue terminar segundo. Con esta victoria, Pierpaolo consigue el título mundial al alcanzar el maximo de puntos netos posibles mientras Nieto lucha por ser subcampeón.

Imatra sería un día duro para las aspiraciones del piloto español. Un error bajo la lluvia le llevó al suelo en 50cc: "*Cuando vi a Van Zeebroeck* [nota de wxat: también incorporado al recientemente "recuperado" Team Van Veen] *detrás mío pensé en no forzar el ritmo para evitar tomar riesgos inútiles en las primeras vueltas y hasta me dejé pasar para controlar mejor la situación, pero entrando en esta curva me encontré atravesado en la pista. Creí que había clavado el motor pero luego me di cuenta que, al reducir las velocidades había ido algo demasiado rápido, lo que hizo que la rueda de atrás perdiese adherencia con el suelo al haberse manifestado una retención demasiado brusca de la rueda motriz* [nota de wxat: da toda la impresión de que el periodista "retoca un poco" las declaraciones, diría que Ángel simplemente explicó que bloqueó la rueda por reducir marchas de golpe y el redactor quiso aclararlo para el gran público]. *Ha sido un error mío que podría haberme costado caro en caso de que Graf o Rittberger hubieran ganado la carrera*". No fué así, la victoria se la llevó Van Zeebroeck y con ello mantenía intactas las posibilidades del zamorano que con una sola victoria más podría alzarse con el título. En 125cc la Bultaco iba a fallarle ya en la cuarta vuelta, cuando rompió un cojinete del cigüeñal obligándole a retirarse. Pero sus posibilidades de ser subcampeón siguen en todo lo alto ya que Pileri, como protesta por la política de la marca (durante el año anterior, el dominio que ejercía la marca le permitió decidir que iba a repartir los títulos; 1975 sería para Pileri y 1976 para Bianchi; pero, con el título del '75 en la mano, Pileri cree que se le debe apoyar a él para que repita título en lugar de respetar lo previamente acordado; con el tiempo, la situación estalló) decidió no tomar un riesgo de más y rodar tranquilamente detrás de los que consiguieron salir delante suyo.

En Brno no hay 50cc ni 125cc, pero se produce una noticia que será importante: la FIM decide cambiar el sistema de puntuación de forma que en lugar de contar la mitad más uno de los resultados, se divide el calendario en dos mitades y se contarán los tres mejores resultados de cada mitad. En 50cc cambia muy poca cosa (Graff pierde un punto) pero en 125cc, el título que se había otorgado a Bianchi queda de nuevo vacante.

Nurburgring es la penúltima cita del campeonato y en ella se decidirán finalmente ambos títulos. En 50cc Nieto se muestra de nuevo imperial, gana la carrera por 14" mejorando el record de la vuelta rápida (Nurburgring, 23km) en ¡20"! y se proclama heptacampeón del Mundo. "*Esta carrera ha sido muy dura, el circuito es pesado y el acoso de Rittberger me ha hecho forzar desde los primeros metros. Estoy contento, muy contento de haber podido ganar el título con la Bultaco; el equipo ha trabajado mucho desde principios de año y los técnicos deseaban todavía más que yo poder conseguir este título mundial*".

En 125cc, con la aparición de las primeras gotas de lluvia se ha ido al suelo como Bianchi y Bender. La victoria en esta carrera se la disputan un par de pilotos de casa y se la lleva una joven promesa del motociclismo alemán que había sido mecánico de Dieter

Braun: Anton Mang. Con este resultado, Bianchi recupera un título que la decisión de la FIM había simplemente aplazado.

El año se cierra en Montjuïc y las incógnitas no son muchas, los títulos están ya decididos. Pero Bultaco necesita la victoria en 50cc para hacerse con el título de marcas y Nieto necesita recuperar 9 puntos a Pileri para ser subcampeón en 125cc... aunque esto último no será muy complicado. Para acabar de "arreglar" la situación de Pileri en Morbidelli, entre los GGPP de Suecia y Finlandia la marca dejó probar a Agostini en Misano la moto de 250cc (una moto que se estaba mostrando potente y rápida pero frágil). Éllo provocó que el equipo solo pudiera llevar a Imatra la mitad del material y recambio para la carrera. Pileri rompió en entrenos, debido a la falta de recambio no se pudo reparar la moto para carrera y decidió romper con el equipo (aunque volvería en el 77), así que no apareció en Alemania y no lo iba a hacer tampoco en España.

Nieto ganó en 50cc y quedó segundo (tras pelear durante más de media carrera con Bianchi, hasta que los técnicos del equipo le instaron a aflojar el ritmo para evitar una rotura) en 125 consiguiendo así el título en 50cc (y el de Marcas para Bultaco) y el subtítulo en 125cc.

El español declaró: "*Ha sido una carrera fenomenal. Ritteberger corrió de maravilla y sin ningún tipo de dudas se merece el subcampeonato. Pero para él, Montjuïc ha debido ser un problema mientras que yo conocía muy bien el circuito. No vi la victoria en peligro, hubo un momento en el que corrimos juntos Rittberger y yo, pero en cuanto vi la ocasión apreté a fondo para distanciarme y lo logré, a partir de ahí todo fue sobre ruedas*". Respecto a 125cc dijo: "*Me sabe mal no haber podido dar al público de Barcelona las dos victorias pero, más o menos en la vuelta catorce, cuando me disponía a lanzar el ataque definitivo sobre Bianchi, la máquina empezó a fallarme y tuve que aminorar la marcha. Salí mal porque no me entraba la segunda, pero me di cuenta de que la cosa carecía de importancia, solamente iba un poco fuerte*".

1977

De cara a 1977 Bultaco se refuerza y se convierte en un equipo más potente. No solo tienen un segundo chasis monocasco que hicieron durante la temporada sino que aparecen nuevas motos completas de 50cc, de 125cc y se empieza, debido al gran interés de Nieto, un prototipo de 250 al tiempo que se produce una serie de 50cc carreras cliente. Pero el refuerzo más importante para el equipo es la incorporación de Ricardo Tormo una vez recuperado de las lesiones que le impidieron fichar el año anterior, un Tormo que en el último GP del '76 había luchado por una quinta plaza (con su Kreidler del campeonato de España patrocinada por Ferrys) que perdió por medio segundo. La misión de Tormo será aprender los circuitos y lo que es el Campeonato de la mano de Nieto a la vez que le ayuda si es necesario. Un factor importantísimo en esta temporada es que, por primera vez, de cara al Campeonato del Mundo, en todas las categorías cuentan todos los resultados logrados y no se descarta ninguno. Las estrategias deberán ser, pues, diferentes.

La temporada empezó en Venezuela, en el circuito de San Carlos. No había carrera de 50cc, por lo que Nieto solo correría en 125cc. Se esperaba un duelo entre Bianchi (campeón en título con la Morbidelli) y Nieto y así sería... al menos en parte. Bianchi sale primero y se mantiene en cabeza hasta la quinta vuelta en que se ve superado por el español. Ángel se mantiene en cabeza, en la vuelta 19 Bianchi se ve obligado a abandonar y Nieto a entrar en boxes porque advirtió problemas de suspensión y aceite en

sus frenos. Pero se reincorporó a carrera en la quinta posición y empezó su remontada. Fué adelantando pilotos (alguno, como Masimiani, se salió de pista ante la presión) y a falta de dos vueltas consiguió ponerse en cabeza para no abandonarla ya hasta el banderazo. Mang (Morbidelli) sería segundo y un joven debutante de 16 años que terminó tercero con otra Morbidelli llamó mucho la atención y se vislumbraba como un piloto con mucho futuro: Iván Palazzese.

La segunda carrera sería en Salzburgring, y el trazado austríaco nos deparó otra jornada triste para el motociclismo. Durante la carrera de 350cc, Franco Uncini (que marchaba en un pelotón que perseguía a Ekerold, North y Agostini que se habían escapado) se cayó en una curva de 180/200 km/h, El circuito de Salzburgring está rodeado en toda su longitud por guardarraíles (se le conocería por ello como "El túnel de acero") y, como ocurría con frecuencia en estos casos (basta recordar Monza '73), moto y piloto rebotaron contra la valla volviendo a la pista. Cecotto impactó con él y también cayó, provocando a su vez la caída de Patrick Fernández. Braun y Stadelmann tocaron a los caídos y se fueron también al suelo. La organización tardó en reaccionar, se tardó quince minutos en detener la carrera para auxiliar a los heridos y, para colmo, no se disponía de helicóptero para un traslado rápido. El resultado fué que el suizo Stadelmann ingresaría cadáver en el hospital mientras Fernández sufría varias fracturas en la columna vertebral, Cecotto una herida penetrante en el brazo derecho, Uncini múltiples traumatismos y Braun se resentía de la columna vertebral y de un ojo afectado que, a la larga, sería el causante de su retirada definitiva de las carreras.

350cc era la primera carrera del día, y tras el accidente, los pilotos de 500cc amenazaron con el boicot si no se aumentaban las medidas de seguridad. Ello provocó que las 125cc salieran con retraso. Nieto estrenaba un nuevo motor pero... en la tercera vuelta falló y le obligó a retirarse. La sorpresa fue que Lazzarini, con una Morbidelli privada (equipada con un chasis monocasco similar al de las Piovaticci que había llevado... sí, similar al de las Bultaco), le arrebató la victoria al oficial de la marca, Bianchi. Las Morbidelli carreras-cliente (construidas desde 1976 por MBA hasta que a finales de esta temporada concluirían el acuerdo y MBA empezaría a crear sus propias motos bajo esa denominación -aunque cambiando el significado de la M, lo que era Morbidelli Benelli Armi se convertiría en Motocicli Benelli Armi-) poblaban la parrilla y el triunfo de una de ellas a manos de Eugenio, parecía dar a entender que bien preparadas y en buenas manos podrían ser competitivas. Tras 125cc, corrieron los sidecars y luego salían las 500cc entre las que solo se presentaron 14 pilotos en la parrilla de salida y tres de ellos se retiraron tras una vuelta a poca velocidad. El boicot había tenido efecto.

El Mundial llegaba luego a Hockenheim y no sería una jornada especialmente positiva para Nieto. En 50cc se cayó en la última vuelta cuando lideraba la carrera y aunque pudo reemprender la marcha solo pudo ser tercero (Tormo también se cayó en la última vuelta tras batir el record del circuito). En 125cc se confirmó en carrera la superioridad de las Morbidelli (tanto la oficial como la privada de Lazzarini) que le habían sacado al español 3" en entrenos pero, además, la Bultaco sufriría un bajón de rendimiento que le retrasaría hasta la sexta posición final.

Se llegaba a Imola. Italia: la carrera de casa para los principales rivales (Bianchi y Lazzarini en 125cc, Lazzarini en 50cc). En 50cc, Lazzarini sufrió una mala salida mientras Nieto y Tormo se escapaban en cabeza hasta conseguir 12" de ventaja sobre el tercero. Pero Eugenio remontaba a un ritmo infernal y a tres vueltas del final alcanzó y adelantó a ambos. Tormo se fue tras el italiano para intentar quitarle la victoria pero no podría hacerlo, entrando segundo con Nieto tercero. La moto no iba bien, lo reconocía hasta su

principal rival. El italiano declaraba "*la máquina del español no anda fina, le faltan caballos*". Y en 125 sería aún peor, Bianchi se escapa en cabeza y Nieto se mantiene segundo hasta que su ventaja sobre los demás empieza a reducirse. Primero Lazzarini, después Massimiani y finalmente Mang iban a adelantarle para condenarle a la quinta posición a 55" del primer clasificado. ¿Se había trabajado en demasiados frentes a la vez en Bultaco?

Tras correr en casa de los rivales, tocaba correr en la propia, en el Jarama. En 50cc Nieto y Tormo se escaparon de un Lazzarini retrasado en la salida pero que fue remontando hasta alcanzar y superar el valenciano mientras el zamorano se había separado de ellos. Primera victoria en 50cc del 77 acompañada por el podio de Ricardet. En 125cc las cosas rodarían peor que nunca, un retén perforado permitía entrar gasolina en la bujía y Ángel, tras dos paradas en boxes en las dos primeras vueltas, se vió obligado al abandono.

Pero las cosas aún podían ir peor, en la siguiente carrera de Paul Ricard (no se corría en 50cc.), Nieto, tras trabajar durante todo el entreno en la puesta a punto de la moto, se ve sorprendido por la lluvia y no consigue hacer un tiempo para clasificarse. A pesar de las presiones que intentó ejercer Bultaco sobre el jurado internacional y sobre el mismísimo Presidente de la FIM no se permitió participar al piloto español. La carrera sería para Bianchi, que parecía disparado hacia su segundo título Mundial con 72 puntos por 63 de Lazzarini, 30 de Mang y 26 de Nieto.

Opatija iba a ser de nuevo un día negro para el deporte de las motos. En 50cc, Nieto y Lazzarini se escapan en cabeza, seguidos de cerca por Tormo y Ulrich Graf, piloto suizo sobre Kreidler que había ganado esta carrera el año pasado. Pero la Kreidler oficial de Eugenio rindió el alma ya en la primera vuelta al tiempo que Tormo intentaba separarse del suizo. Graf, cuando intentaba no perder la rueda de Ricardo, sufriría una caída que le llevó a impactar contra un poste y que le costaría la vida. Este grave accidente se unía al del italiano Ziggiotto que tras una caída en entrenos había sido arrollado por Carlsson, impacto que, tras once días en coma, acabaría costándole la vida.

En 125cc Nieto debía estrenar moto nueva y Tormo correr con la vieja pero problemas de puesta a punto aconsejaron que Nieto saliera con la vieja con lo que Ricardo no iba a poder correr. Con el abandono de Lazzarini, Ángel conseguiría terminar segundo, pero a nada menos que 1'13" de Bianchi.

En Holanda, Assen se iba a aliar de nuevo con el piloto español. En 50cc, una vez más Nieto y Lazzarini se escaparían en cabeza. El español controló la carrera hasta el momento adecuado: "*Cuando he visto a Lazzarini detrás mío no he querido arriesgarme, por ello no me ha extrañado nada que me adelantara. Era más cómodo seguirle que abrirle camino. He dejado pasar varias vueltas hasta atacar y distanciarme, con el fin de mantener la mecánica y no jugarme inutilmente algún susto. Esta vez todo salió bien... ¡menos mal*!". Efectivamente, todo salió bien y se llevó la victoria pero además, una gran remontada de Tormo le llevó hasta la rueda de Eugenio en el momento en el que su Kreidler empezó a bajar de rendimiento. Tormo, Rittberger y Dorflinger superarían al italiano pero este último cedería de nuevo su posición a Eugenio en la misma recta de meta para ayudarle de cara al Mundial. En 125cc, Bianchi se cayó cuando iba en cabeza y Nieto había renunciado a intentar darle alcance: "*prefiero hacer un tercer lugar tranquilo que segundo con riesgos, dentro de una semana quiero conseguir el título de 50cc en Spa y una caída aquí podía ser fatal. Pero cuando vi a Bianchi por el suelo en una frenada, decidí atacar un poco más y ver la reacción de Lazzarini. Por suerte no podía*

seguirme, ello me tranquilizó y me permitió seguir la carrera con un pequeño márgen de seguridad hasta la bandera de cuadros". La suerte aún se aliaría un poco más con el zamorano porque Lazzarini tuvo que retirarse con el encendido roto.

Faltaban por disputarse dos carreras (30 puntos) en 50cc y Nieto estaba lider con 65 puntos por 47 de Lazzarini, 46 de Tormo y 41 de Rittberger, en 125cc quedan cuatro carreras y Bianchi es sólido líder con 89 puntos por 63 de Lazzarini y 53 de Nieto.

En Bélgica volverían a torcerse las cosas. En la carrera de 50cc se escapan en cabeza Tormo y Nieto, con Rittberger y Lazzarini más retrasados. Se preveía que el zamorano podría ceder la victoria al valenciano como premio a su apoyo ya que el segundo pueso era suficiente para que ganara el título, pero la moto no estuvo de acuerdo y Ángel se quedó sin corriente en la bajada que lleva a meta (en las carreras de motos, la meta de Spa está después del ángulo de La Source, antes de L'Eau Rouge, no en la recta anterior a La Source como ocurre en la F1). A su vez, la moto de Tormo sufría un gripaje que le haría perder un par de posiciones al ser adelantado por las dos Kreidler. Nieto, revisando posibles causas de su problema se percata de que se ha soltado un conector Faston de modo que lo vuelve a conectar para seguir en carrera. Pero el terminal vuelve a desconectarse, por lo que, a falta de herramientas más adecuadas, Ángel asegura el terminal ¡mordiéndolo! Se reincorpora a la carrera y se lanza en una terrible persecución que aún le llevó a alcanzar a Tormo, cuyo motor tras el gripaje no le permitía subir de vueltas y lograr así el tercer puesto tras Lazzarini y Rittberger. El título está casi en el bolsillo, Lazzarini solo puede arrebatárselo si Ángel se retira en Suecia.

En 125cc Nieto y Bianchi lucharían mano a mano toda la carrera tras la desaparición de un Harald Bartol que había sorprendido igualando el mejor tiempo de entrenos de Bianchi. El austríaco llevaba dos terceros y un segundo con una Morbidelli preparada por él mismo, pero en esta carrera parecía tener opciones a más. No fué así, la moto gripó en la primera vuelta y los oficiales de Morbidelli y Bultaco pelaron por la carrera hasta el final. La moto italiana mostraba una mayor aceleración y, a pesar de que Nieto le adelantaba repetidamente en la frenada del ángulo de La Source, al italiano le daba tiempo de recuperar el liderato al pasar por meta. Se llegó a la última vuelta y en un nuevo intento, Pierpaolo se resistió, Ángel tuvo que forzar un poco más y su rueda delantera se bloqueó llevándole al suelo e impactando contra Bianchi, quien salió recto hacia unas vallas que le permitieron mantener la vertical, lo que le facilitó dar la vuelta y continuar la carrera para hacerse con la primera posición. Bianchi declaró: "*Mi motor no alcanzaba su régimen máximo y ello ha permitido a Nieto estar conmigo toda la carrera, además, en un tramo muy rápido anterior al ángulo, mi moto se ahogaba en cada vuelta. La frenada del ángulo me la esperaba pero tenía confianza en la mayor aceleración de mi moto para entrar en primer lugar por la meta. Cuando he visto a Nieto frenar con el manillar algo ladeado he temido por los dos. En realidad, yo he tenido suerte y muchas ganas de ganar esta carrera. Nieto se ha caído y no ha podido coger la moto antes de que yo diera la vuelta... Una carrera divertida, dura y difícil de la que estoy muy contento a pesar del incidente final*". Y Nieto dijo: "*Esperaba esta última vuelta con ansia para hacerle un interior en la frenada a Bianchi, todo ha ido bien hasta que la rueda delantera se ha clavado y he chocado de lado con Bianchi cayéndome después y arrastrándome bastantes metros, quedando la moto por un lado y yo por el otro. Cuando he consguido levantarla y arrancar, Bianchi ya estaba lejos... He perdido una carrera que tenía practicamente asegurada aunque debo reconocer que la moto de Bianchi ha tenido problemas de motor*". A pesar del incidente, Bianchi entró a 14" de Nieto y éste a otros 13" del tercero.

La siguiente carrera fue en el trazado sueco de Anderstorp y los resultados serían muy positivos. En 50cc, tras la salida, Tormo, con la aquiescencia de Ángel, se escapó en cabeza mientras Nieto se mantenía en un grupo con Dorflinger y Lazzarini controlando muy de cerca al italiano hasta que decidió dar el ataque definitivo para desbancarlo. El segundo puesto le daba a Nieto su octavo entorchado Mundial, la victoria de Ricardo era la primera de su palmarés en GP y el uno-dos otorgaba a Bultaco el título de marcas. Los objetivos, en lo que a 50cc respectaba, se cumplieron perfectamente. En 125cc, después de muchos problemas de juventud, por fin podía debutar el nuevo motor y no lo podría haber hecho mejor, puesto que dominó la carrera por delante de Bianchi, Lazzarini y Guignabodet aún a pesar de que al final aflojó su ritmo para asegurar la vida del motor. Claro que a Bianchi tampoco le iba nada mal este resultado porque con él se proclamaba automaticamente Campeón del Mundo por segunda vez consecutiva a los mandos de su Morbidelli oficial.

En Imatra se perdió definitivamente la posibilidad de un subcampeonato en 125cc. Nieto correría con la nueva y victoriosa Bultaco mientras Tormo saldría con la vieja para intentar ayudarle en lo posible. Pero a pesar de haber hecho el mejor tiempo de entrenos, el valenciano no podría ayudar mucho al romper un pistón en la primera vuelta, al mismo tiempo que Nieto se detenía para soltar un cable de gas que se enganchaba. Volvió a pista pero abandonó en la sexta vuelta, lo que unido al segundo puesto de Lazzarini (victoria una vez más de Bianchi) condenaba a Ángel a la tercera posición del Campeonato.

Dado que los resultados no se podían mejorar, en Bultaco (igual que en Morbidelli) decidieron no acudir al GP de Gran Bretaña (celebrado por primera vez en la Historia fuera de la Isla de Man y su TT) de Silverstone que cerraba la temporada.

1978

Para 1978 se anunciaba que Nieto abandonaba la categoría de 50cc cambiándola por la de 250cc en la que debía competir con una nueva Bultaco complementando así su ataque al título de 125cc. Desaparecían de parrilla las Morbidelli oficiales pero el mismo técnico alemán (Möller) y el mismo piloto italiano (Bianchi) aparecerían con los colores de Minarelli para, junto a Lazzarini y la primera MBA (aunque basada en la Morbidelli con chasis monocasco que llevó Eugenio el año anterior), erigirse como los principales rivales de cara al título.

La temporada empezó en Venezuela (125cc) donde Bianchi dominaría totalmente la carrera y Nieto debería abandonar (con las motos viejas) por primera vez en la temporada. Corrió en 250 con una de sus Yamaha privadas y terminó en ¡13ª! posición, no le debió agradar mucho ese puesto que tal vez sería una premonición de como iba a ir la temporada.

La segunda carrera sería en España, en el Jarama. Había grandes esperanzas, incluso Derbi decidió participar en 250cc y, según el resultado, seguiría el resto del campeonato, pero la única noticia aceptable para España la daría Ricardo Tormo con un segundo puesto en 50cc tras Lazzarini. El motor de la 125cc de Nieto, a pesar de haber sido cambiado durante la noche, empezó a perder potencia y el depósito empezó a perder gasolina que se derramaba sobre la rueda trasera. Tuvo que abandonar una carrera que venció Lazzarini, lo que combinado con una fuerte caída de Bianchi le otorgaba el liderato del campeonato. En 250cc, donde Grau tuvo un problema muy raro (no se mezcló bien la gasolina con el aceite de forma que engrasó la bujía y tardó 40 segundos en arrancar la

moto, luego tuvo que abandonar), Nieto volvió a correr con su Yamaha del Campeonato de España y terminó la carrera el 15º.

Tras la carrera, Ángel estaba muy desanimado: "*muy desmoralizado, por supuesto; todo ha salido al revés de como lo tenía pensado. No sé que puedo hacer, no puedo seguir así, tendgo mis dudas; hay que tener presente que tanto la marca como yo nos jugamos mucho y por ello no quiero llegar a desmolarizarme. Es imposible correr cuando no se tiene confianza ni posibilidades. Me he parado porque ya no hacía nada en pista. He perdido la moral al ver que era imposible seguir de aquella manera.*

El material nuevo está casi listo pero no implica que vaya a cambiar la situación. Desde luego no quiero hacer lo de hoy sino continuar en el mundial... pero con condiciones óptimas".

La mala situación económica por la que estaba pasando Bultaco (y practicamente todas las fábricas españolas) no le permitía invertir lo suficiente en su departamento de carreras y daba la impresión de que se estaba demostrando en la pista.

La siguente carrera fue en Salzburgring, y en el túnel de acero las cosas no fueron mejor. Tras unos malos entrenos (12º), en carrera remontaría hasta la cuarta posición, momento en el que se rompió la moto. Tormo pudo terminarla en 10ª posición. Lazzarini volvería a ganar la carrera por delante de Bartol (Morbidelli) y un convaleciente Bianchi.

El Mundial llegaba al circuito Paul Armagnac de Nogaro para disputar el GP de Francia. Nuevo GP pero los mismos problemas. Nieto rompió en la cuarta vuelta y Tormo ni siquiera pudo tomar la salida por problemas mecánicos. La frustración entre el equipo y los pilotos era ya importante.

Después llegaba Mugello. La gran noticia para Nieto debía ser que por fin debutaba la Bultaco 250cc. La moto llamó mucho la atención, sobre todo por su contenido tamaño (Kenny Roberts, tras mirársela un buen rato le preguntó a Ángel si era el mismo chasis de la 125cc) y encandiló a todo el paddock. Sheene le daba consejos para intentar mejorar su comportamiento (jugar con las presiones de la rueda delantera para mejorar su ingreso en curva) pero la moto no estaba siquiera cerca de poder correr y solo aparecería en esos entrenos y en otros de Campeonato de España en Calafat. La otra buena noticia (ésta buena de verdad) para el equipo sería la victoria de Tormo en 50cc que combinada con la retirada de Lazzarini le daba el liderato del Campeonato. Pero ya no habría más buenas noticias, en 125 Tormo no llegó a clasificarse y Nieto, apostando por conservar para terminar la carrera no pudo llegar más allá del 7º puesto.

La 125cc tenía tantos problemas que incluso en una prueba del Campeonato de España celebrada en Calafat tras Mugello, Tormo y Nieto rompieron sus motos, en la siguiente del Jarama, pese al triunfo de Ricardo, Ángel volvería a romper.

Assen, uno de los circuitos que mejor se le daban a Nieto, podría ser el punto de inflexión, cambiar el desarrollo de la temporada, pero... no cambió nada. Volvió a romper la moto tras ser penúltimo clasificado en los entrenos. Lazzarini ganaba de nuevo (ya llevaba cuatro y dos segundos) y mandaba la categoría gracias a la irregularidad de Bianchi y su Minarelli.

La situación se había hecho insostenible para Ángel, quien decide mover ficha e ir a pedir una moto a Minarelli. Convence a Möller de que puede serles de ayuda para ganar

el título y, tras pedir el ingeniero permiso a Bianchi, se llega al acuerdo de cederle esa moto con la condición de que nunca adelante al italiano. Nieto pide a Bultaco (en la persona de Don Paco Bultó) y a la RFME (con quien tiene contrato) que le permitan correr con la moto italiana y se lo dan sin problemas. En Bultaco son conscientes de los problemas de su 125 (y del retraso de la 250) y creen que trabajando sin la presión del Mundial podrán solucionarlos, Nieto aún será el probador de la marca y piloto en el Campeonato de España y se espera que si para el año siguiente, la Bultaco es competitiva, el zamorano vuelva a correr con la marca catalana.

Nieto se explicaba en una entrevista de Manel Serras:

-"*No es cierto, como se ha publicado en algunos medios, que Minarelli me hiciera una oferta para correr con ellos. Más bien ha ocurrido todo lo contrario. He sido yo quien ha hablado con ellos para ver las posibilidades que existían de que me proporcionaran una máquina hasta que la Bultaco esté a punto, cosa que puede producirse hacia finales de temporada o la que viene*".

-¿Cuál fue la respuesta?

-"*Sencillamente me dijeron que sí, que tenían dos máquinas y que una sería para mi. Pienso que será una moto puntera... tal vez no tanto como la de Bianchi, según ellos, pero al fin puntera. Y yo creo sinceramente que tendrá las mismas caracteristicas que la del piloto italiano*".

-Lo cierto es que no correrá este año ninguna carrera más del Mundial con Bultaco.

-"*Es posible. Pero quiero dejar bien claro que yo sigo siendo piloto de Bultaco. Correré todo el Nacional de velocidad con ellos y efectuaré las pruebas de la 125cc hasta que se solucionen todos los problemas y pueda volver a correr con ella. En definitiva, se tata de un permiso que me han concedido. Como una libertad... visto el bajo rendimiento de la moto y para poder trabajar tranquilos con la 125cc*".

-Tiene contrato con la Federación Española. ¿Ha hablado con ellos del asunto?

-"*No he tenido ocasión todavía. Hoy o mañana lo haré, puesto que hasta ahora el Presidente, señor Soriano, estaba en Alemania. De cualquier forma no creo que me pongan ningún problema puesto que también ellos son conscientes del problema*".

-Es evidente que estaba atravesando una mala racha, un tremendo bache moral que empezaba ya a afectarle seriamente.

-"*Necesitaba demostrarme a mi mismo mi validez real. Y además, cuanto antes. Por ello lo he preparado todo -aún sin haber visto la moto- para poder correr ya en Bélgica este próximo domingo. Ahora, con Minarelli, creo que podré demostrarme a mi y a todos los demás, que todavía puedo realizar grandes cosas en el motociclismo. Para mi esto representa salir de un profundo bache moral en el que estaba inmerso*".

-Así pues, ¿todos de acuerdo?

-"*Efectivamente. Nadie podía molestarse. Quien tenía la palabra en última instancia era fábrica y ella ha estado de acuerdo. Se habían complicado las cosas sin tener nadie la culpa y creo que ésta es lamejor solución*".

Y se llega al esperado GP de Bélgica, en el rapidísimo (Tormo ganó la carrera de 50cc a una media de 159,490 km/h) y largo (14,100 km) circuito de Spa Francorchamps. En la primera jornada de entrenos, Nieto se estrena con la Minarelli logrando el segundo mejor tiempo a dos segundos de Bianchi. El sábado, despeja todas las incógnitas que sobre su rendimiento pudiera tener cualquiera haciéndose con la Pole, con medio segundo de diferencia sobre su jefe de filas, quien se clasificó tercero. En carrera, las dos Minarelli se fueron por delante mientras Lazzarini se quedaba retrasado, y ganaron la carrera con comodidad. Nieto escoltó al italiano y al final le cedió tres segundos mientras le sacaba ocho al tercer clasificado, Massimiani (Morbidelli). Con una moto muleto y sin tenerla aún por la mano, había demostrado su calidad y recuperado la moral de una tacada.

En Suecia, practicamente se repitió la escena. Lazzarini rompió la moto y Nieto escoltó a Bianchi hasta la victoria. Ángel se esmeraba en cumplir su cometido y respetar lo pactado, pero... dejaba claras cuáles eran sus posibilidades reales. Hasta el punto de que en Italia aparecieron titulares como "Nieto, segundo a medio gas" o "Ganó Bianchi, con permiso de Nieto".

Al italiano empezaba a superarle la situación. En Finlandia, mandaba la carrera con Lazzarini detrás y Nieto controlando a Eugenio. Pese a que Ángel había hablado con Pierpaolo para confirmarle que le preservaría de los ataques del de MBA, Bianchi no se acababa de fiar del todo, esperaba que Nieto intentaría superarle, se descontroló y trazando mal una curva se fué al suelo rompiéndose una pierna y diciendo adiós a la temporada. Nieto, ya sin su jefe de filas, se vió libre para el ataque por la victoria y aunque la MBA montaba un nuevo motor más potente, pudo hacerse con la primera victoria de la temporada.

El Mundial se desplazó a Silverstone, donde Nieto ganó sin demasiados problemas con 21" de ventaja sobre Lazzarini que acabó tercero (segundo fue el piloto de casa Clive Horton a 17") y se aseguró el título de 125cc en una jornada polémica por la carrera de 500. Tras darse la salida con normalidad, empezó a caer una tromba de agua, la mayoría de pilotos optaron por entrar en box, cambiar los neumáticos y esperar a que amainara un poco la lluvia y tres decidieron simplemente cambiar los neumáticos y volver a pista. La organización dió por ganador a Roberts, que fue uno de los que se había esperado a que lloviera menos y se armó el consiguiente revuelo con Sheene proclamando "*¡Todo es una maldita farsa, no sé de dónde se han sacado los comisarios la victoria de Kenny Roberts*" mientras que el americano reconocía "*Realmente no tengo ni idea de quién ganó la carrera. Lo más lógico habría sido que nos hubieran detenido a todos para cambiar de neumáticos. Era muy peligroso y casi imposible continuar de esa manera*".

Se llegó a Nurburgring y allí Nieto tendría un papel especialmente brillante. Primero, se volvió a subir en una Bultaco, en este caso la de 50cc, para ayudar a Tormo en la consecución de su primer título Mundial. Tormo ganó la carrera y el segundo puesto de Nieto (que tomandose las cosas con calma llegó a 14") combinado con el tercero de Lazzarini le daban a Ricardo un Campeonato del Mundo que le iba a durar muy poco. La FIM homologaría a última hora el circuito de Rijeka dando así lugar a la celebración de un GP que todo el mundo había dado por anulado y, por lo tanto, la diferencia de puntos ya no era suficiente como para garantizar el título. Luego, en 125 consiguió una nueva victoria tras luchar con Espié (Motobecane) al que aventajó en 7 segundos mientras Lazzarini terminaba 8º.

Y se llegó a la última carrera de la temporada (en Brno, donde Tormo conquistó definitivamente el título Mundial, no corrieron las 125cc) en el nuevo circuito (construido en tiempo récord por el ejército) de Rijeka que sustituía al peligrosísimo de Opatija. En él, Nieto despediría la temporada con una victoria cómoda (12") sobre Muller (Morbidelli).

Cap VII. Minarelli: luces y sombras

1979

De cara a 1979, en Minarelli quieren seguir contando con Nieto. La Bultaco no está aún a punto por lo que por ese lado no hay problema, pero Ángel, consciente de que, cuando tenía problemas entró en Minarelli con el beneplácito de su piloto (Bianchi), decide hablar de nuevo con él por si tuviera inconvenientes. Pierpaolo acepta y Nieto seguirá con Minarelli toda la temporada.

La primera carrera vuelve a ser en Venezuela, en el circuito de San Carlos. El año anterior, la gran queja de los pilotos había sido el tremendo calor que tuvieron que soportar. Nieto usó un casco integral sin visera complementado con unas gafas de sol, lo que le ayudó a bajar bastantes grados la temperatura de la cabeza. Para esta temporada utilizó una solución más completa que la "chapuza" del año anterior y se presentó en parrilla con un casco abierto tipo Jet. Antes de la carrera lo había probado en el circuito de Turagua, donde confirmó que: "*Ésto es una maravilla, es la solución a ese gran problema que en San Carlos crean los integrales cuando la temperatura de la cabeza se pone a más de 60º*". Mientras el resto de pilotos terminaban las sesiones de entrenos destrozados y empapados en sudor, Ángel los terminaba caluroso, pero en magníficas condiciones. Asumía el mayor riesgo que pudiera suponer usar un casco de ese tipo.

Los entrenamientos fueron un tanto curiosos. El primer día se lo adjudicó Palazzese, la tercera sesión fue para Nieto con dos segundos de ventaja y la cuarta se le atribuyó al venezolano, con Lazzarini (que se caería lesionándose y no podría participar en la carrera) segundo y Nieto tercero... a pesar de que en su equipo le habían cronometrado una vuelta ¡tres décimas más rápida que la pole!

En carrera, Espié (Motobecane) salió en cabeza con Nieto segundo y el poleman Palazzese retrasado. El venezolano iniciaría una remontada que le llevó hasta la primera posición (superó a sus dos rivales en una apurada de frenada) y, una vez ahí, mantuvo un ritmo elevado para intentar separarse de ellos, mas Nieto no se separaba de él. Pero Palazzese tuvo que retirarse (por una mala ubicación del tubo de respiración del depósito, éste hizo el vacío y dejó la moto sin gasolina) dejando en cabeza al zamorano y al francés. Nieto se dejó superar por Espié a fin de estudiarlo hasta que decidió lanzar un ataque, le adelantó y se escapó en solitario hasta ganar con 6" de ventaja. El español se anotaba el primer "15" (puntos para el vencedor) de la temporada.

La siguiente carrera sería en el circuito austríaco de Salzburgring. Reaparecía la Bultaco 125cc en manos de Tormo, pero aún con motor viejo no logró entrar ni entre los 10 primeros confirmando la acertada decisión de Nieto de mantenerse en Minarelli. Éste, no tuvo ningún problema para ganar la carrera con 10" de ventaja respecto al segundo clasificado, Harald Bartol con su potente Morbidelli. Igual que Tormo y Bultaco, en Austria reapareció Bianchi tras su lesión de Imatra el año anterior, pero se vió obligado a abandonar. En solo dos carreras, el Campeonato se ponía muy de cara porque con 30 puntos, tenía a sus más inmediatos seguidores (Espié y Bartol) a 18.

Llegados a Alemania, el escenario era el circuito de Hockenheim. Nieto llegó con gripe, pero ni la gripe ni la Morbidelli de Bartol (la más rápida) ni el pilotaje del austríaco le iban a impedir hacerse con la victoria. Tras la salida, se forma un primer grupo con Bartol, Nieto, Espié, Lazzarini y Tormo pero poco iban a durar juntos. La Bultaco de Tormo rompía

un pistón, Lazzarini, resentido de una caída en 50 (sufrida mientras luchaba por la cabeza con Tormo -que acabaría abandonando con otro pistón roto- y que le causó un principio de conmoción cerebral que no le impidió salir en 125cc 45 minutos más tarde) aflojaba el ritmo para no correr riesgos, y Espié empezaba a sufrir problemas de temperatura (por culpa de un conducto de agua) que acabarían provocando su abandono.

Así, la carrera quedaba en un mano a mano Bartol-Nieto. Y Nieto lo explicaba así: "*Cada vuelta que pasaba me daba más cuenta que la moto de Bartol corría como la mía, ello me impulsó a tener que presionarle para ponerle nervioso. Le empecé tanteando en las frenadas para saber dónde flojeaba y, en consecuencia, donde le podria adelantar. Él empezó a ponerse nerviioso, sobre todo cuando yo, aprovechando las 100 rpm que ganaba poniéndome a su rebufo, me emparejaba con él y en plena recta -se va sobre unos 210 km/h- le tocaba con mi dedo índice en la espalda para recordarle que estaba todavía detrás suyo. Empecé a ver que estaba empañando la parte baja de la visera, síntoma ineludible de que estaba cansado y muy nervioso, lo que le obligaba a respirar por la boca. Entonces me la jugué un poco y en la última vuelta le pasé. Si no le hubiera adelantado ahí, lo hubiera intentado en otro lugar que ya sabía que él siempre erraba*".

Trabajada victoria frente a un rival rápido que llevaba una moto rápida. Lazzarini quedó quinto y Bianchi undécimo. Con 45 puntos, su rival más cercano era Bartol con 24 mientras que Lazzarini (11) y Bianchi (0) estaban muy cerca de descartarse.

El Mundial llegaba a Imola para el 57º GP de las Naciones. Los entrenos mostraban una mejora de la Bultaco, que en manos de Tormo se aupaba hasta la segunda posición tras Nieto, pero una caída del valenciando en los entrenos de 50cc en la que se rompía la muñeca derecha impediría el esperado duelo en carrera. También se suponia un nuevo duelo del zamorano con Bartol, pero su moto rompió en la segunda vuelta (a pesar de las sospechas, él no reconoció haber trabajado en su motor para sacarle más potencia desde el último GP). Así parecía que las cosas se le ponían muy claras pero no lo tuvo tan fácil porque Espié y Massimiani intentaron impedir su victoria. Durante parte de la carrera estuvieron intercambiándose las posiciones, llegando a liderar los tres la carrera en el transcurso de una misma vuelta. Incluso el español y el italiano llegaron a tocarse en una ocasión y, tras pedirse disculpas, ¡se volvieron a tocar! Finalmente, el italiano, que se había roto una muñeca 15 días antes, empezó a perder fuelle y Nieto le sacaría unos 4" a Espié hasta que el francés forzó el ritmo, alcanzando de nuevo al español que aún pudo rodar más deprisa y volver a escaparse. "*Pensé que sin Bartol la cosa sería más fácil pero no ha sido así, aunque a mitad de carrera me di cuenta de que Massimiani estaba algo fatigado y no me exigía tanto*".

En el Jarama, tras unas primeras vueltas en un grupo de cuatro pilotos, Espié y Nieto volverían a escaparse en cabeza con el francés mandando hasta que mediada la carrera, el español se puso en cabeza y ya no la abandonaría hasta el final ganando por escasamente un segundo de diferencia en un final bastante apretado. Nieto dominaba el campeonato a base de ganar todas las carreras mientras que sus rivales, además de no tener victorias, estaban siendo irregulares y dejaban de puntuar demasiado a menudo. Así, mientras el español contaba con cinco victorias, Espié solo tenía tres segundos y Bartol dos (ninguno de los dos tenía más resultados que ésos). El rival más regular era Muller con cuatro resultados, pero dos cuartos, un quinto y un octavo no se acercaban a las cinco victorias.

Rijeka sería la siguiente carrera y pese a que los tiempos de entrenos hacían prever que Tormo podría inmiscuirse en la lucha por la victoria no fue así. La pelea estuvo

de nuevo entre Nieto y Espié con un nuevo triunfo del español, esta vez por menos de un segundo y con diez más sobre el tercero (Dorflinger con Morbidelli).

Se volvía a Assen, un circuito-talismán para Nieto (y con los años, para muchos otros pilotos españoles), y en él se viviría una nueva victoria, pero una victoria distinta por cuanto el segundo clasificado (a menos de tres segundos) sería Ricardo Tormo con la Bultaco. Ya en entrenos, los tiempos de Ricardo indicaban que podría rodar con la cabeza y así fue. Espié hizo malos tiempos en entrenos, su equipo sufría falta de recambios (La moto no tenía apoyo alguno de la marca) y ello se traducía en que el piloto tenía que exigirse un poco más. ¿El resultado? Que mientras peleaba con Massimiani (primer piloto de MBA) sufriría una grave caída que provocó rotura de tobillo y desplazamiento de cadera. El rival más directo de Nieto dejaba a la fuerza la pelea por el Campeonato. Nieto y Tormo en cabeza, intentaron correr con inteligencia. El primero quería ganar pero no le interesaba jugarse el físico contra un piloto que no era rival para el Campeonato y el segundo no quería estropear el mejor resultado de la temporada tras haber perdido definitivamente el título de 50cc esa misma mañana. Así las cosas, la duda estaba en cuánto aguantaría la Bultaco y qué haría Nieto al final. El caso es que la Bultaco aguantó, Ángel dió un pequeño tirón para evitarse sorpresas y Tormo se conformó con una esplendida segunda posición. El título estaba bien apuntalado con 105 puntos (7 victorias) frente a 48 de un Espié que estaría fuera de juego varias carreras y 35 de Massimiani cuando quedaban 90 puntos por entregar.

Lo que debía ser la siguiente carrera se convirtió en otra jornada histórica. Se llegaba a un Spa-Francorchamps reformado, acortado y renovado pero el circuito no estaba preparado. En la primera jornada de entrenos, se vió que el asfalto no estaba en condiciones. Se había puesto solo una semana antes y se había usado para el tráfico de camiones y demás maquinaria de la reforma del circuito por lo que estaba impregnado de grasa y tierra. La segunda sesión de entrenos no se disputó y, ante la promesa de la organización de limpiar la pista y dejarla en condiciones por la noche, se decidió que se probaría el sábado antes de la "tercera" sesión de entrenos. Y el sábado, tras una toma de contacto de todas las categorías se constató que el piso seguía en mal estado y que el riesgo era demasiado alto. Hubo una reunión de pilotos en la que debatió el problema. Roberts dijo: "*correr aquí es correr sobre hielo y nuestras motos no son de ice-racing*", alguien aseguró que los organizadores no estaban de acuerdo y Ferrari dijo: "*bien, tendremos que colocar a cada uno de los organizadores de paquete en un side-car y les damos una vuelta al circuito, a ver qué les parece*". Las discusiones siguieron hasta que se quiso poner a votación si se procedía a un boicot, ante lo que Sheene alegó: "*Ponerlo a votación popular lo único que conseguirá es que los privados digan que correrán, ya que sus intereses y los nuestros son totalmente diferentes*", así que se llegó a un entente por el que los pilotos partidarios del boicot firmarían una carta (escrita por el periodista Barry Coleman) en la que se negaban a correr por motivos de seguridad. La firmaron Roberts, Ferrari, Hartog, Tormo, etc cuando llegó Nieto y dijo que "*estamos haciendo el indio. No podemos dejar plantada a la organización sin escrúpulos mañana, con 100.000 personas* [nota de wxat: en Spa, igual que en otros circuitos, gran parte del público se instala ya el sábado y pasa la noche en el circuito o sus aledaños] *esperando para vernos correr. Tenemos que buscar otra solución, porque si no hay carrera, a quien le haremos daño será a nuestro deporte y ello no debemos consentirlo. Una solución sería no dar por puntuable la carrera, ya que así correríamos sin el riesgo de tener que ir a la caza de los puntos, porque todos sabéis que no se corre con la misma mentalidad cuando una prueba es del Mundial que cuando no lo es*". Roberts y Rossi no eran partidarios de esta idea, pero Nieto añadía "*si no corremos aquí por considerar que es peligroso, tampoco podremos correr ni en Imatra, que se disputa dentro de tres semanas, ni en Brno, que son*

tanto o más peligrosos que este circuito".

Al final, los pilotos (excepto Roberts que, casi convencido, esperaba a ver el resultado de la última reunión) aceptaron correr si la carrera no era puntuable, pero una vez reunidos el Jurado Internacional (Jury) con una delegación de cinco pilotos (encabezados por Roberts, Sheene y Nieto), el Jury decidió que no iba a quitar la puntuabilidad de la carrera con lo que sentenciaba la participación de los pilotos importantes. La organización aumentó las primas de salida para presionar de alguna forma a los pilotos indecisos, pero los pilotos más importantes optaron por firmar la carta y renunciar a la carrera. Cuando la noticia llegó a los aficionados acampados en el circuito se inició una revuelta que la policía se declaró impotente de reducir. Se incendiaron balas de paja por todo el trazado, se intentaron incendiar tribunas y se rompieron cristales. Pilotos que iban a pasar la noche en el circuito, viendo como el clima de protesta y violencia aumentaba, decidieron abandonar el paddock y sus vehículos fueron apedreados por la turba. Este boicot fue el detonante del famoso proyecto de las World Series encabezado por el periodista que redactó la carta del boicot, Barry Coleman, y por Kenny Roberts, un proyecto que, aunque abocado al fracaso (y que costó practicamente la carrera de dos pilotos como Virginio Ferrari y Greg Hansford por llevar sus compromisos con estas series hasta el final mientras otros pilotos se guardaban las espaldas firmando sus contratos) sirvió para que se velara más por la seguridad en los circuitos y porque se aumentaran las retribuciones a los pilotos (primas de salida y premios).

Después de Bélgica llegaba Suecia, Karlskoga, pero antes, Nieto y Derbi quisieron participar en una prueba no puntuable a fin de seguir el trabajo de puesta a punto de la moto (con el trasfondo de la posibilidad de que la marca volviera al Mundial -cada temporada que Derbi estaba fuera del Mundial se especulaba con que su vuelta-) y con esta intención se dirigieron a Portugal, a correr en el circuito urbano de Vila Real. El resultado fue una grave caída (a 130-140 km/h) de la que el piloto resultó con fractura de la pelvis, del maleolo externo del tobillo derecho y de la primera falange del quinto dedo del pie izquierdo. Esta lesión podría haber comprometido mucho la temporada del español, pero... iba líder con tanta comodidad que su título apenas corría peligro.

En Suecia ganó Bianchi mientras Massimiani se veía obligado a la retirada, lo que otorgaba automaticamente a Ángel Nieto su noveno título (Massimiani ya no podía alcanzarle y Espié, que era el único que podría hacerlo seguía lesionado para largo) y a Minarelli el de marcas. Además, a pesar de que las relaciones entre marca y piloto se habían enturbiado (por un lado no gustaba que se hubiera lesionado corriendo con otra marca una carrera no puntuable y por el otro no gustaba que se prestaran sus motos a otros pilotos -como Kneubuhler-), ambas partes firmaron una renovación para el año siguiente.

En Imatra ganaría Ricardo Tormo con la Bultaco (en el último éxito internacional de la marca, que al año siguiente ya no participaría oficialmente en el Mundial), un triunfo que le costó afeitarse el bigote por una apuesta, y en Silverstone, casi por sorpresa, reaparecía un Nieto renqueante, que apenas podía caminar pero que quería evitar que volvieran a prestar sus motos a nadie y que, contra todo pronóstico (sobre todo tras no entrenar el viernes bajo la lluvia para evitar riesgos) se haría con la victoria por 18 centésimas sobre Bender y Bertin a los que adelantó en la última curva.

Minarelli no fue a Brno y en Le Mans, Nieto sufriría una caída cuando rodaba en segunda posición y todavía no estaba totalmente recuperado de su lesión. Pero la

temporada terminaba con un título incontestable con ocho victorias (todas las carreras que terminó) y con más del doble de puntos (120 por 53 de Massimiani) que el segundo clasificado. La sorpresa del final de temporada sería el sustituto de Espié (Rougerie se montó en Suecia, pero una incompatibilidad de sponsors y el hecho de no haber sido tan rápido como Thierry a pesar de sus 15 Kg menos provocó que no siguiera con ella) en Motobecane, el joven francés Guy Bertin que se postulaba como un rival en potencia para 1980.

1980

De cara a 1980, las noticias en la fábrica Minarelli eran que el técnico alemán Jörg Möller dejaba la casa, Bianchi también y que se fichaba a un joven escudero para Nieto, el italiano Loris Reggiani.

La temporada empezó en el GP de las Naciones de Misano y fué un presagio de la suerte que acompañaría al Campeón español durante toda la temporada. Tras una mala salida (una más, empujar la moto sentado en ella tiene estor riesgos), además de contra sus rivales tenía que pelearse contra un casco nuevo que le bailaba y le tapaba la visión en las frenadas. Mientras Bianchi (MBA) se escapaba en cabeza perseguido por Bertin (Motobecane), Kneubuhler (MBA) y Reggiani, Nieto conseguía instalarse tras ellos en una quinta posición que se convertiría en cuarta tras una sanción a Bertin por colocarse en un lugar incorrecto en parrilla de salida (y que volvería a convertirse en quinto tras la anulación de la sanción concedida por la Federación semanas más tarde).

La segunda cita sería en el Jarama, donde Nieto, mientras en la tercera vuelta rodaba segundo tras Bertin y por delante de Bianchi, sufrió un gripaje en su Minarelli que le obligaba a abandonar. "*No creo haber forzado demasiado. El Mundial se ha puesto muy difícil, pero espero repetir título, aún quedan nueve carreras*". Bertin se caería cuando iba en solitario con más de 10" de ventaja y ponía en bandeja su segunda victoria del año a Pierpaolo.

Así se llegó al Paul Ricard, donde tras unos entrenamientos regulares (para despistar a sus rivales) se llevó la carrera practicamente sin pelea. Cuando perseguía al español, Bertin tuvo que abandonar con rotura del selector del cambio mientras Bianchi valoraba los riesgos y decidía conservar la segunda posición para no jugarse una caída que le afectara de cara al campeonato. En tercera posición entró Reggiani, el delfín de Nieto, beneficiado por el abandono de Kneubuhler.

En Rijeka volvió a aparecer el infortunio y Nieto tuvo que retirarse con el cambio bloqueado en la tercer vuelta. Bianchi sufriría una caída tan rápida como inexplicable que, afortunadamente para el italiano no traería más consecuencia que la pérdida de los quince puntos de la victoria que fueron para el francés Bertin con su Motobecane. Reggiani remontaría de la última a la tercera posición con la otra Minarelli, mientras Tormo (quien en 50cc con Kreidler Van Veen está viviendo una situación parecida a la de Nieto, con continuos problemas, pero con el agravante de que, curiosamente, siempre se producen en su moto y nunca en la de su compañero Dorflinger), que llegó a rodar cuarto con su MBA privada tuvo que retirarse con el cigüeñal roto. Corren rumores de que MBA puede dejarle una moto oficial (o solo un motor) al valenciano para que pueda ayudar a Bianchi en su lucha contra Nieto por el título.

El Mundial volvía a Assen y, como no podía ser de otra forma, Nieto confiaba en que allí no apareciera la mala suerte que, en forma de roturas le estaba dificultando el

título. Se da la salida y Nieto sale más allá de los quince primeros. En el primer paso por meta, encabeza la carrera un despendolado Marchetti (MBA) seguido de Bertin y... ¡Nieto!, quien en apenas dos vueltas supera y deja atrás a los dos rivales "*porque iban como locos y no quería verme envuelto en una caída colectiva*". Bertin intentaba separarse sin conseguirlo de Marchetti mientras por detrás, Reggiani, Tormo y Bianchi peleaban por la siguiente plaza. Marchetti abandonaría por fallo en el encendido (o, como se rumoreó, por órdenes de equipo para ayudar a que Bianchi consiguiera unos puntos más) y Bianchi, que no podía con sus rivales, se vió favorecido por una caída sufrida por Tormo al pisar un trozo de cúpula de una moto que se había caído antes. Reggiani, brillante tercero tras una buena remontada declaró: "*salí delante de Nieto, luego me pasó e intenté seguirle para abrirme camino, pero, ¡cómo iba! Adelantó pilotos por lugares que yo hubiera jurado con firmeza que no cabía su Minarelli*". Bianchi encabezaba la clasificación con 50 puntos por 39 de Bertin, 38 de Reggiani, 36 de Nieto, 32 de Kneubuhler y 24 de Muller.

Tras el boicot del año anterior a Spa-Francorchamps, la cita belga del Mundial se celebraría en el circuito de Zolder. Y allí, Nieto conseguiría una trabajada victoria por solo 27 centésimas sobre la más rápida Motobecane de Bertin, mientras que, con un nuevo tercer lugar en el podio, Reggiani desplazaba a Bianchi a la cuarta posición. El campeonato se apretaba y Nieto empataba con Bertin a 51 puntos mientras Bianchi mantenía el liderato con 58, escasa diferencia.

En Imatra, un nuevo triunfo de Nieto, combinado con el segundo puesto de Bianchi y el abandono de Bertin parecía limitar la pelea por el título a dos contendientes: Bianchi (70) y Nieto (66) con Bertin a quince puntos del español.

Silvestone vería resurgir los problemas de Nieto al romper su Minarelli mientras mandaba la carrera y tras haber marcado la vuelta rápida de carrera. Su compañero Reggiani, ejerció de forma magnífica su labor de escudero impidiendo la victoria de Bianchi, quien además sería superado por Kneubuhler, a pesar de lo cual, ahora disponía de 14 puntos de ventaja sobre el zamorano en la clasificación general a falta de solo dos carreras, una situación envidiable. La nota negra de este GP sería el gravísimo accidente de Patrick Pons. El bravo piloto francés sufrió una caída (a unos 150 km/h) y fue arrollado por el piloto que le seguía, el también francés Michel Rougerie. Tras entrar en coma, fallecería unos dias más tarde. Era el segundo piloto francés fallecido en 1980 tras la muerte de Olivier Chevallier en la carrera de 250cc organizada como complemento al Moto-Journal 200 en abril.

No habría más opciones al título. En Brno, con el enésimo abandono de Nieto, ni la victoria de Bertin sirvió para aplazar la celebración de Bianchi, que, con un quinto lugar, logró los puntos suficientes como para hacer imposible que fuera alcanzado por cualquier otro piloto: 86 puntos por 66 de Bertin y Nieto cuando solo quedaban 15 por disputar.

El campeonato se despedía en Nurburgring, donde Nieto esperaba lograr al menos el subcampeonato. Sus planes eran: "*Debo arrancar bien y atacar en las primeras curvas; en la primera a izquierda me colaré al grupo que me preceda y en el inicio de la bajada tengo que estar delante*". Y así lo cumplió, hasta que Bertin le adelantó y Ángel se conformó con seguirle esperando a atacar en los últimos kilómetros mientras ambos se escapaban del resto. Pero ese ataque no llegó porque precisamente en los últimos 10 kilómetros, la Minarelli bajó de rendimiento impidiéndole pelear por esa victoria y por el subcampeonato. Una vez más en esta temporada, la suerte le daba la espalda.

"*Este Mundial no se ha perdido ni por culpa mía, creo que éso está claro, ni por culpa de los mecánicos. Ha sido la suerte, esa señora que juega con nuestras vidas como si fuéramos piezas de un ajedrez. Ahora quiero demostraros que la dama suerte no estuvo con nosotros: en Italia yo no me encontraba bien (culpa mía hasta cierto punto)* [nota de wxat: redordad, casco mal ajustado]. *En España, un tubo de freno se engancha con la rueda. En Yugoslavia el cambio se rompe cuando había ido siempre bien. En Inglaterra, el piñón de la sexta se desintegra de forma muy extraña. En Checoslovaquia, el soporte del encendido se rompe. Y finalmente en Alemania, ya sabéis lo que pasó.*

De momento me voy a tomar unas cortas vacaciones para que vuelva a mi un poco la moral que he perdido antes de meterme de cabeza en el Campeonato de España y a preparar mi próximo año. Además ¡porras!, que no siempre se gana y cuando se pierde uno debe encajar como lo estoy haciendo yo..."

1981

De cara a 1981 se iban a producir algunas novedades. Cuando Moller se fué de Minarelli, dejó poco material y no muy actualizado, lo que se dejó notar en la fiabilidad de la moto. Con Bultaco cerrada, Nieto propuso y consiguió que se fichara a los ingenieros holandeses que habían hecho las Bultaco: Jan Thiel y Martin Mijwaert. Inmediatamente se pusieron a trabajar en las motos y las Minarelli se presentaron al inicio de temporada con chasis monocasco y con un motor potenciado, con más bajos y, se esperaba que más fiable. Al mismo tiempo, tras probar la moto en la carrera de Cullera del Campeonato de España, Ángel se dejaba convencer para correr también en 250cc con una Siroko-Rotax oficial. El equipo creado por Cobas, Burillo y Asensi seguiría el campeonato con Sito Pons y Hervé Guilleux además del zamorano nonacampeón del Mundo.

El Mundial empezaba en Argentina, en el autódromo Óscar Gálvez de Buenos Aires, y la primera carrera del español iba a ser la de 250cc. Pero no iba a tener mucha suerte y tras un par de vueltas el motor empezó a fallar (encendido, un problema que se repetiría en la moto de Sito Pons en la prueba del Europeo disputada en esos mismos días en Mugello y que provocó que el equipo acabara abandonando los Nippondenso por unos Femsa nacionales) por lo que el piloto decidió retirarse a fin de no comprometer su carrera de 125cc. En ésta, Nieto estuvo luchando en grupo a principio de carrera hasta que consiguió escaparse con Reggiani para asegurar su triunfo. Pero a falta de un par de vueltas el motor empezó a fallar por problemas con la gasolina y Ángel hizo señas a su joven compañero para que se fuera en solitario en pos de la victoria. Loris le adelantó un par de veces para intentar tirar de él y, pese a los gestos de Nieto, renunció a la victoria dejándosela en bandeja a su jefe de filas. "*La profesionalidad de Reggiani me ha permitido ganar la carrera. He empezado muy bien el Mundial*", diría el español. El italiano declaró "*Nieto estaba haciendo una magnífica carrera y no era justo que no se llevara el triunfo*". Cruzó la meta escoltado por Reggiani y por Tormo (que había sido doblado unas vueltas antes y con el bajón de ritmo recuperó la desventaja, les alcanzó y decidió mantenerse con ellos) con ocho segundos de ventaja sobre el tercer clasificado, Jacques Bolle, quien había sustituido al sustituto de Espié (que se había pasado a 250cc), Bertin, en Motobecane. Bertin haría pareja con Tormo sobre las nuevas Sanvenero mientras que Bianchi y Muller se mantenían en MBA. Éstos debían ser, a priori, los rivales más fuertes del duo de Minarelli en el que no había dudas sobre quien sería el primer piloto.

En los días siguientes al GP, Fernando "Nani" González de Nicolás sería arrestado por cometer un atraco (a fin de conseguir dinero para seguir corriendo el Mundial) pero la noticia más luctuosa se produjo en la noche del sábado al domingo del mismo fin de

semana del GP cuando Mike Hailwood sufrió un accidente de tráfico que le costó su vida y la de su hija.

La segunda carrera fué en el rapidísimo Salzburgring y Nieto consiguió de nuevo la victoria, con seis segundos de ventaja sobre un Reggiani que hizo los deberes superando a Bianchi por escasas 7 décimas. Dos carreras, dos victorias.

Del rapidísimo Salzburgring, el Continental Circus se desplazaba al no menos rápido motódromo de Hockenheim. Allí, Nieto logró no solo una clara victoria en 125cc (con "pinchazo" de casi todos sus perseguidores, incluso de su compañero Reggiani) sino que en 250cc se alzaría con el mejor resultado que iba a conseguir nunca en esa categoría, un quinto puesto luchando con el americano Schlachter, que sería el décimo clasificado a final de temporada.

El GP de las Naciones volvía a Monza por primera vez tras la tragedia de 1973. En 125cc, tras quedar a más de un segundo de sus principales rivales (Bianchi-MBA y Bertin-Sanvenero) en entrenos, Nieto cayó en la primera vuelta por culpa de la pista mojada (había llovido y aún no estaba seco) pero se reincorporó y remontó hasta la cuarta posición.

En 250cc se dió una situación anómala. Tras la llamada a los participantes, Eric Saul, Patrick Fernández y Nieto llegaron con retraso a la puerta de acceso por lo que no debían incorporarse a la pista. Discutieron con los comisarios e intentaron abrir la puerta a patadas, los comisarios llamaron a la policía y, mientras tanto, Lucchinelli logró que se abriera la puerta con lo que los tres pilotos se incorporaron a sus puestos de parrilla sin haber dado la preceptiva vuelta de reconocimiento que sí habían dado sus rivales. Se dió la salida y Ángel llegó a rodar cuarto peleando con Anton Mang (campeón en título que repetiría galardón este año en 250cc y 350cc) hasta que el motor rompió a dos vueltas del final ("*en el Jarama ganaré*", declaró). Tras la carrera, el Jury se reunió para decidir sobre lo ocurrido y decidió descalificar a Saul (ganador de la carrera) y a Fernández (5º), multarles por no presentarse a la vuelta de reconocimiento (300 francos suizos, unas 13.000 ptas. de la época) y sancionar con la misma multa a Nieto y Lucchinelli por intervenir en una "manifestación" antes de la carrera.

En Paul Ricard, Nieto, que en entrenos había sido superado por 32 centésimas y dejado a su vez al tercero a segundo y medio, salió segundo tras Bianchi y por delante de Bertin para ponerse pronto en cabeza, empezar a escaparse y terminar ganando con más de 6 segundos de ventaja y batiendo el record de la pista. Cuatro victorias en cinco carreras (68 puntos) era un magnífico resultado, que cobraba más valor si se tenia en cuenta que su más cercano perseguidor en la general era su compañero de equipo Reggiani con tres segundos y un sexto (41). Los siguientes eran Muller (MBA, 29), Bertin (27), Bianchi (26) y Bolle (Motobecane, 20).

El GP de España (Jarama) se presentaba con polémica. La FIM había anunciado su interés de aumentar el calendario de los sidecars con más carreras y la RFME se ofreció a albergar una de las citas. No hubiera sido ningún problema si, a cambio de la carrera de sidecars no hubieran renunciado a la de 500cc que, según ellos, no interesaba en España. El circuito se pobló de pancartas de aficionados protestando, y ese clamor popular traería reacciones a final de temporada en forma del "Trofeo Banco Atlántico". Los entrenos dejarían a Nieto cuarto (a 0,35") en 125cc y 18º (a 2,33") en 250cc. Aún se podía esperar la victoria en 125cc pero la de 250cc parecía descartada.

En 250cc (segunda carrera de la jornada tras la de 50cc), Nieto tuvo que retirarse por problemas mecánicos en la vuelta 11 mientras rodaba noveno. En 125cc, tras la salida se forma un grupo encabezado por Reggiani con Nieto, Muller, Bertin y Palazzese. En la quinta vuelta, Bertin se cae apurando una frenada. En la décima, Ángel se pone en cabeza, tres vueltas después vuelve a mandar Loris y en la 16 Palazzese encabeza el grupo seguido de Bianchi (que ha remontado hasta alcanzarles), Nieto, Muller y Reggiani. A falta de siete vueltas, el español vuelve a ponerse primero, seguido de Palazzese y Bianchi mientras el resto se queda rezagado. La llegada es apretada y Nieto gana con 61 centésimas sobre Palazzese y 90 sobre Bianchi. Un triunfo tan exiguo como importante.

El GP en Rijeka resultaría de nuevo trágico. Durante la carrera de 350cc, el bravo francés Michel Rougerie sufriría una caída en principio sin consecuencias, pero cuando trataba de apartarse y salir de la pista, fue arrollado por su compatriota y compañero de equipo Roger Sibille causándole la muerte. Seguía la trágica racha del motociclismo francés iniciada el año anterior por el fallecimiento de Chevallier, seguido del de Pons, el de Christian Leon (una referencia en Endurance) mientras probaba las Suzuki (marca por la que acababa de fichar) y el de Peyré (en accidente de tráfico).

Rougerie era gran amigo de Nieto y éste, conocedor de la noticia, no pudo concentrarse lo suficiente como para apartarle de su mente y sufríría también una caída en 125cc, aunque sin consecuencias físicas. Reggiani supo estar a la altura y hacerse con la victoria arrebatándosela a los rivales de Minarelli: Bianchi (2º) y Muller (3º). El liderato en la general era importante, 83 puntos (Reggiani 62) contra los 48 de Bianchi o los 47 de Muller. Bertin y Dorflinger, con 27, estaban demasiado lejos como para parecer una amenaza.

La siguiente cita era en Assen y la carrera de 125cc se resolvió en el último momento. Nieto ganó la carrera con 52 centésimas de ventaja sobre su compañero Reggiani, que no es que quisiera discutirle la victoria, es que tenía que ir a ese ritmo para lograr que Bianchi y Muller (que entraron a menos de un segundo del italiano) le quitaran el segundo puesto. El Mundial estaba muy encaminado con 40 puntos de ventaja (con solo 60 por entregar) sobre su más directo rival, ya que Reggiani, 2º a 24, no entraría en la lucha por el cetro. En 250cc Nieto lograría terminar 12º.

Las 125cc no corrieron en Spa (donde Tormo ganaría y, gracias a la lesión de Dorflinger en el GP anterior de Assen, encarrilaría su título de 50cc -consiguiéndolo definitivamente aquí en Imola tras vencer 6 carreras de 7 disputadas- y donde un joven español llamado Sito Pons iba a llamar la atención del Mundial por primera vez al pelear por ser 3º en 250cc hasta que se quedó sin gasolina) y la siguiente carrera fue el GP de San Marino disputado como ya se ha dicho en Imola. Allí, en Italia, Nieto había avisado: "*Voy a dejar ganar a Reggiani*". Dicho y hecho. El español dejó mandar a Loris durante las diez primeras vueltas, luego le adelantó para aumentar el ritmo y le volvió a dejar pasar a falta de dos vueltas para dedicarse a contener a Bianchi, al que ganaría por 3 décimas. Cuarto sería Tormo (que acababa de ganar su segundo título en 50cc esa misma mañana) en su segunda carrera sobre una Sanvenero oficial pudiendo así arrinconar su MBA privada que no le había permitido lograr ni un solo punto.

En este GP hay que destacar otras dos cosas. En los entrenos de la categoría de 250cc (en los que Nieto solo conseguiria quedarse a unos 8 segundos de la pole) hubo varias caídas graves (Lavado, Fernández y Moretti se fracturaron una pierna) entre las que destacaba la de Sauro Pazzaglia, quien cayó al frenar bruscamente en pit-lane yendo a impactar contra un guardarraíl, lo cual le provocó una fractura de craneo que le indujo a

un coma profundo del que ya no saldría, falleciendo el mismo sábado. Y en la categoría de 500cc, Roberts, que estaba luchando por el título con Lucchinelli, causó baja por sufrir un corte de digestión debido a una intoxicación alimenticia diagnosticado apenas una hora antes de la carrera. Evidentemente, tratándose de alquien que peleaba con un italiano y de una carrera en Italia, la polémica estaba servida. Por si fuera poco, la carrera se suspendió por la lluvia... cuando un Barry Sheene, que había tenido que ceder la primera posición a Marco por problemas de frenos, estaba recuperando terreno de forma clara.

En Silverstone, Nieto supo antes de llegar a parrilla que el título era practicamente suyo. Bianchi necesitaba un milagro (ganar las tres carreras y que Nieto no puntuara en ninguna) y el único que matemáticamente (aunque en realidad no era un riesgo) podía sobrepasarle, Reggiani,sufrió una grave caída (fractura de una vértebra y la clavícula) durante la carrera de 250cc con lo que no podría tomar la salida en carrera. Aún así, sin necesidad de arriesgarse, Ángel ganó su décimo Campeonato del Mundo venciendo en la carrera con 3 segundos de ventaja sobre Bolle.

Se desplazó a Imatra para ayudar a Minarelli a hacerse con el título de marcas y tras salir retrasado escaló pronto posiciones hasta situarse en cabeza y ganar la carrera sin excesivos problemas seguido de Bolle (Motobecane), Vitali (MBA) y Tormo (Sanvenero) mientras Bianchi, que luchaba para intentar lograr el subcampeonato, sufriría una caída sin consecuencias.

En una entrevista a Xavier Ventura, Nieto declaraba sobre sus victorias: "*Los setenta Grandes Premios representan los diez títulos mundiales. Es una cifra muy alta. Y, para mi, es tan importante haber ganado tantos GGPP como ser diez veces campeón del Mundo*". Curiosamente no recuerda cuál fue su primera victoria "*ésto sí que es increíble, se me ha olvidado mi primer triunfo*", pero sí recuerda cuáles fueron las más importantes de su carrera: "*Aquel triunfo en el Jarama en 125cc con título incluido tras haberme caido en la carrera de 50 y perder el título (1971). Aquella jornada en Montjuïc (1972) en la que gané los dos títulos de campeón, con victoria en 50 y tercer puesto en 125cc, o una prueba en Alemania Oriental, en la que Barry Sheene y yo nos pasamos tres veces en el último viraje. Esta victoria del pasado domingo* [nota de wxat: por Silverstone] *también fue muy importante dentro de que es otra ilusión distinta debido a que estaba muy nervioso antes de disputarse la prueba. Quería mi décimo título como fuera*". ¿Alguna victoria para el olvido? "*Sí, la época que corrí con Kreidler y que gané el Campeonato del Mundo, desde luego no entra dentro de los buenos recuerdos. ¿Por qué? Fue un Mundial muy frío; corría con una gente que nada tenían que ver conmigo y además en un año que fue difícil para mi y en el que muchos me dieron ya por acabado*".

En esa entrevista también revela que después de las carreras apenas toca la moto para no cansarse de ella: "*cuando tengo cuatro o cinco carreras seguidas al final estoy cansado de la moto, del ruido y de estar con ella. En el momento en que acaba una carrera no quiero saber nada, solo relajarme, tomar vacaciones... hasta la siguiente prueba*". Y habla de razones para no haber dado el salto a categorías superiores: "*He podido realizarlo, por supuesto. Pero ahora me plantearía el problema de si vale la pena complicarme la vida con otras cilindradas. ¿Hace cinco años? Sí, entonces sí, pero siempre estaba corriendo con fábricas que tenían cilindradas pequeñas. De haber tenido máquinas de mayor cilindrada, Ángle Nieto se hubiera subido en ellas, seguro*".

Y así dió por terminada la temporada de su décimo título en lo que a 125cc respecta. No acudió a la última carrera de la temporada en Anderstorp donde Tormo ganaría con su Sanvenero, un triunfo que dejó muy molesto a un Bertin que en principio

debía ser el único piloto de Sanvenero, que tuvo que ver como en Assen le cedían una moto a Ricardo y que tenía que ver como era batido por él en Suecia por 26"... Una anécdota de la semana anterior a esta carrera es que Motul pagó la licencia de constructor para las Motul-Bultaco (bautizadas así tras hacerse cargo la marca de lubricantes del material de carreras de Bultaco tras el cierre de la fábrica) de forma que podía puntuar para el campeonato de marcas y así ganarlo. El último GP de la temporada sería en Brno, donde durante la carrera de 250 Alain Béraud sufriría una caída sin consecuencias físicas reincorporándose a la carrera para sufrir una nueva caída (probablemente estropeó los frenos en la primera) que le llevó a impactar con un guardarail, perdiendo la vida el jueves siguiente sin haber recuperado la conciencia. En Brno no había carrera de 125cc y Nieto tampoco acudió.

Y decimos que dió por terminada la temporada en lo que a 125cc respecta porque otro acontecimiento importante iba a suceder ese año. El RACE se hacía eco del desengaño y malestar de los aficionados españoles por quedarse sin carrera de 500cc en el GP de España y creaba una cita alternativa: el "Trofeo Banco Atlántico" en el que esperaba contar con las primeras figuras. Para ello inventaron una carrera a dos mangas cortas con un sistema de premios económicos por vuelta de forma que cada posición ganada significaba un aumento de ingresos para el piloto. Y así se consiguió atraer a los mejores pilotos del Mundial a excepción de algunos oficiales (Roberts, Mamola, Crosby, Ballington...). Los mejores privados más otros oficiales como Sheeene o el propio Campeón del Mundo, el italiano Lucchinelli iban a tomar parte en la carrera. Pero lo más importante para el aficionado español era que Nieto iba a disponer de una 500cc cedida (gracias al propio Lucky) por el Nava Olio Fiat de Roberto Gallina. Y Nieto no iba a defraudar a nadie en aquélla carrera. En la primera manga terminó quinto después de haber mandado la misma y de haber sufrido un par de pasadas de frenada. En la segunda, solo su viejo conocido Barry Sheene lograría resistirse al ímpetu de quien acabó manejando la 500cc (una moto del año 80 que había pilotado por primera vez el jueves anterior a la carrera, tres días antes) y a sus rivales casi con la misma soltura con lo que lo hacía con la 125cc. Había quedado claro para todo aquél que lo quisiera ver, que "las manos" del zamorano no solo eran útiles para motos pequeñas.

Cap VIII. La superioridad con Garelli

1982

Todo estaba en orden para que Nieto repitiera temporada en el mismo equipo pero el fallecimiento de Vittorio Minarelli (dueño de la marca) el mismo día en el que la caída de Reggiani aseguraba el título de Nieto, cambiaría las cosas. El heredero de la marca, su hijo Giorgio, no sentía la misma pasión por las carreras e hizo saber que cerraría el departamento de carreras. Así que Ángel debía buscarse de nuevo la vida. Jan Thiel recibe una oferta para encargarse de las Cagiva de 500 que el año anterior habían estrenado su propio motor (la primera "Cagiva" llevaba motor Yamaha) con malos resultados (Ferrari solo hizo un 19º, un 30º, dos DNF y dos veces no se clasificó para carrera) y Ángel decide intentar ponerse de acuerdo con los de Varese para lo que gestan una jornada de pruebas. Tras probar la moto, Nieto sugiere que hay que hacer cambios muy importantes, empezar practicamente desde cero y en Cagiva deciden no contar con él. Ángel convence a Thiel para que deje también la marca y deciden visitar Minarelli para intentar encontrar la manera de hacerse con las motos para correr por su cuenta, para montar su propio equipo.

Pero los astros se alinean, Minarelli llega a un acuerdo comercial con Garelli para suministrarles motores para sus motos de calle y en el acuerdo se incluye la venta del equipo de competición al completo, con lo que Thiel y Nieto regresaban practicamente al mismo equipo solo que iban a correr bajo otro nombre y con otros colores.

La primera carrera sería en Argentina, y Nieto, tras marcar la pole en entrenos, se escapa en cabeza con el local Hugo Vignetti (Sanvenero) manteniendo un mano a mano hasta que en la última vuelta, la Sanvenero rompía y era rebasado por varios pilotos (llegó 7º), entrando en segunda posición Tormo a 28" pero igualado a tiempos con otro local, Willy Pérez, ambos con Sanvenero.

En Salzburgring, Lazzarini (el compañero de Ángel en Garelli) empezó mandando la carrera mientras un Nieto en segunda posición, controlaba los ataques del local Auinger (MBA) y de Tormo. A media carrera Tormo sufriría una fuerte caída mientras Eugenio rompía su Garelli. Nieto se limitó a mantener a raya a un Auinger que relegó a Bianchi (Sanvenero) a la tercera posición. En dos carreras, dos victorias y 30 puntos frente a los 20 de Auinger y los 15 de Bianchi.

La siguiente cita era en Nogaro, y allí se produjo un plante "selectivo". Tras los primeros contactos con la pista (los equipos se desplazaron directamente de Austria, llegando el martes y disponiendo del propio martes, el miércoles y el jueves para unos entrenos privados) aparecen las primera quejas. El jueves por la tarde, tras una reunión de los pilotos se decide que se boicotea la carrera porque la pista está demasiado bacheada en algunos tramos, por tener unos malos servicios higiénicos y por tener unos boxes muy pequeños y peligrosos en caso de incendio. Hubo quien vió razones ocultas (Honda tenía a Lucchinelli enyesado y sus máquinas adolecían de puesta a punto, Yamaha había partido su chasis nuevo y su nuevo V4 fallaba, Kawasaki tenía una moto poco veloz y a Ballington magullado, Suzuki tenía una moto -Uncini- con el chasis roto en las fijaciones y a Mamola y Ferrari dañados), sobre todo porque las marcas llegaron al acuerdo de no poner en pista ninguna de sus motos oficiales.

A este boicot se sumarían pilotos de otras categorías. En 250/350 Mang y Lavado y en 125cc Nieto, Lazzarini y Tormo. La postura de Nieto se justificaba por intentar

solidarizarse con sus amigos que pilotaban en 500cc y por intentar conseguir un frente común de todos los pilotos. De hecho, consiguió una carta firmada por los pilotos oficiales de 125cc comprometiéndose a no correr, compromiso que todos (excepto los dos españoles y Eugenio) se pasaron por el forro.

Pero ninguno de los candidatos al título de 125cc conseguiría un buen resultado y lo destacable de este GP es que Sito Pons con su Kobas-Rotax 250 llegó a aspirar a la cabeza de carrera en una prueba que ganó Jean Louis Tournadre y que sería un condicionante importante en la temporada de esa categoría.

La cita del Jarama se presentaba especialmente interesante. Nieto no solo iba a correr en 125cc, sino gestiones del más alto nivel (se habla de una carta del mismísimo Rey de España a Soichiro Honda) le daban la oportunidad de participar en la carrera de 500cc a los mandos de una Honda 3 cilindros igual a la de su amigo Lucchinelli. Los entrenos dejaron a Nieto 3º en 125cc (nunca se preocupó demasiado por marcar la pole, solo le interesaba salir en primera fila y, para ello, según el circuito, bastaba con ser 5º, 6º e incluso 7º) y 14º en 500cc. Tras la salida de 125cc se gestó un grupo en cabeza con Muller (MBA), Nieto, Bianchi (Sanvenero), Palazzese (MBA), Lazzarini y Aldrovandi (MBA). Los relevos en cabeza fueron continuos pero Muller y Aldrovandi empezaron a perder terreno. El ritmo era altísimo, sobre todo cuando Bianchi se ponía en cabeza, pero su motor se rompió, el de Palazzese hizo lo mismo con la carrera más avanzada y quedaron las dos Garelli en solitario para que Nieto acabara ganando la carrera en la última vuelta como en otras ocasiones. Daba la impresión de que Ángel no se había esforzado en demasía a fin de no desgastarse para la carrera de 500cc. En ésta, Nieto (que igual que con la Suzuki, probó por primera vez la moto el jueves anterior a la carrera) salió el quince para remontar hasta el décimo en solo dos vueltas. Intentaba un adelantamiento a Ballington por el interior cuando éste le cerró la puerta y el español acabó por los suelos una carrera en la que, tal y como se desarrolló, bien podría haber terminado sexto. Si en el Trofeo Banco Atlántico había demostrado que no desentonaba con una 500cc entre lo mejorcito de los privados del Mundial, en el GP había demostrado que tampoco desentonaría entre los oficiales de tener una adaptación correcta. Pero su edad no ayudaba a forjar una candidatura que interesase a los fabricantes japoneses...

Los entrenos en Misano dejaban entrever que la caída del Jarama le iba a pasar factura al piloto español, pero nada más lejos de la realidad. En carrera (por una vez transmitida por TVE), Nieto engañó a Bianchi haciéndole creer que le iba a adelantar por un lado y cuando éste quiso tapar el hueco, Ángel le adelantó por el otro como un rayo para escaparse con superioridad y ganar por más de 25 segundos de diferencia.

Se llegaba a Assen y la noticia era que la FIM le había impuesto una multa de 50.000 ptas y le amenazaba de suspensión por el boicot de Nogaro, y Nieto parecía "tocado" con un 8º en 125cc y último en 250cc en entrenamientos. Pero en carrera, se escapó en cabeza seguido solo por su compañero Lazzarini, dejando al tercero a más de 17 segundos para lograr la victoria que le haría empatar en número de GGPP ganados con uno de sus ídolos, con el gran Mike "the bike" Hailwood poseedor de 76 victorias.

Con motivo de este triunfo, la prensa decía: "*¿Se puede ser más grande? Estamos tan acostumbrados a verlo ganar que pensamos que es lo normal, una obligación para él. E incluso minimizamos sus triunfos* [nota de wxat: al periodista se le pondrían los pelos de punta si hubiera podido imaginar lo poco que los valoran muchos hoy en día]*. Pero sus victorias están ahí, fruto de su voluntad, de su inteligencia, de su arte; a pesar de su veteranía sigue teniendo la ilusión de un principiante, una meta fija: vencer. Por eso Nieto*

es el más grande y puede continuar siéndolo durante algún tiempo. En cualquier otra parte del orbe repicarían las campanas en ensordecedor estruendo... mientras que para nosotros habrá sido, quizás, un triunfo más... porque no le da aún el título".

Se llegó a Spa-Francorchamps y la carrera resultó ser una pelea en grupo entre los dos equipos más potentes de la categoría: Garelli (Nieto-Lazzarini) y Sanvenero (Bianchi-Tormo). Faltando un tercio de carrera, Tormo (que, unicamente para esta carrera, lucía un gran sponsor en su moto -St. Michel- de forma que una Sanvenero oficial no corría con sus colores corporativos) cambió el ritmo y se escapó en solitario dejando a Lazzarini y Bianchi luchando para dirimir el podio (quedarían en estas posiciones) mientras Nieto, con problemas mecánicos en su Garelli, se las veía y se las deseaba para terminar en quinta posición. A falta de cinco carreras, el zamorano dominaba la clasificación con 81 puntos por 39 de Lazzarini, 37 de Muller y Bianchi, 36 de Tormo y 34 de Aldrovandi.

En Rijeka, la Garelli sufriría problemas mecánicos por segunda vez (y consecutiva) en la temporada pero ello no le impidió terminar tercero tras Lazzarini y Bianchi.

En Silverstone, Nieto y Tormo dominaron los entrenamientos dejando al tercero a más de 2". Las relaciones entre ambos pilotos españoles no estaban en su mejor momento (por decirlo suavemente, la relidad es que era muy mala) y ambos querían ganar a toda costa. La carrera fue un tremendo espectáculo con adelantamientos contínuos y pelea hasta la línea de meta. La organización daría como ganador a Nieto por una centésima, pero aún hoy, Ángel afirma con honradez que no sabe quien ganó esa carrera y que si le dieron la victoria a él fue porque se dirigió a toda prisa al puesto más alto del cajón. Había superado la marca de Hailwood y se quedaba a un solo punto de su quinto título de 125cc.

En Anderstorp, un Nieto mucho menos alegre de lo que se podía esperar, con una sexta posición se hacía con el 11º título Mundial de su carrera. Y si no estaba totalmente alegre era porque: "*Hoy debía ganar el título mundial y la prensa española, salvo un par de excepciones, brilla por su ausencia. Francamente no lo entiendo; se siguen deportes en los que no se consiguen triunfos y aquí, que se ganan títulos, se nos deja olvidados*". Y la ausencia de la prensa le molestaba más por tanto que la culpaba de sus malas relaciones con Tormo, le molestaba que no se ocuparan de los resultados pero que sí lo hicieran para provocar roces entre ambos. Afortunadamente, una charla tras la carrera ayudó a arreglar las cosas entre los dos mejores pilotos españoles del momento en el Mundial. Pese a que se rumoreó que podría recibir una oferta para terminar el año con una Honda de 500, la verdad es que se tomó vacaciones (vacaciones dolorosas, porque sufriría un accidente doméstico que le produjo una fractura de calcáreo). "*Por el momento quiero ir unos días a Ibiza a reposar; desde luego no pienso en la retirada porque sigo queriendo las motos y las carreras, sigo teniendo la máxima ilusión. Por ello, la próxima temporada quiero competir en 500cc y voy a trabajar desde ahora para lograrlo*".

La carrera la ganó el joven venezolano Iván Palazzese, quien también ganaría la penúltima en Imatra (donde Sito Pons subió por primera vez al podio de un Mundial al ser tercero bajo una lluvia torrencial con su Kobas-Rotax). La última carrea de la temporada de 125cc en Brno (curiosamente el mismo día que una carrera en La Línea del Campeonato de España) la ganaría Lazzarini (que no vió peligrar el subcampeonato) seguido por Palazzese quien, con este apoteósico final de temporada se auparía hasta la tercera posición de la tabla por delante de Bianchi y Tormo.

1983

De cara a la temporada '83, pese a que Nieto tenía contrato con Garelli para correr en 125cc y en 250cc (en cuanto estuviera construida, hacia finales de temporada), las ganas de Ángel de subir de categoría (o de compaginar dos) propiciaron que no faltaran los rumores que le ponían a los mandos de una Honda en 500, de una Honda en 250 (moto inédita), de una Kobas-Yamaha con el apoyo de Semsa (la sociedad fruto de la asociación entre Sanglas y Yamaha y que dió pie a la llegada del fabricante japonés a España) e incluso de Derbi. Una anécdota graciosa contaba que el zamorano viajó a la fábrica de Mollet para hacerse unas fotos publicitarias sobre la novedosa Derbi Scoot (Garelli no tenía interés en el mercado español) y cuando estaban en el estudio le pregutó al señor Rabasa "*¿Iremos al Mundial en el 84?*" (1984 era el año programado para el debut de la nueva categoría de 80cc y se rumoreaba que en Derbi estaban interesados). Don Andreu no daba una respuesta clara, hablaba de que era una decisión complicada, etc, a lo que Nieto "respondió" presionando, diciéndole al fotógrafo que no empezara la sesión... Finalmente asintió y le confirmó que Derbi iría al Mundial del 84, momento en el que Ángel dió permiso al fotógrafo para empezar la sesión. Al final, correría con Garelli en 125 y con una Yamaha carreras-cliente con los colores de la escudería JJ en 250cc mientras no debutara la Garelli de cuarto de litro.

La primera carrera de 1983 es en el circuto sudafricano de Kyalami (solo 250 y 500cc) donde Nieto debuta con mal pie abandonando por culpa de un fallo en el encendido tras unos entrenos bastante mediocres: "*¡Que tenga que luchar por clasificarme...! Pero es que la moto parecía empeñada en tirarme. Todo mejorará cuando pueda ponerla a punto. Tengo una ilusión tremenda en este campeonato*".

La siguiente carrera, en Le Mans, empezaría y acabaría fatal. En unos entrenos libres el martes anterior al GP, el japonés Ishikawa (oficial Suzuki enviado como refuerzo) y el italiano Reggiani (ex-compañero de Nieto en Minarelli que corría con una Suzuki privada) colisionarían yendo a impactar ambos contra las protecciones provocando la muerte del japonés y fracturas de muñeca, antebrazo y pierna izquierdas para el simpático piloto italiano. El día de la carrera, el suizo Michel Frustchi (ganador del GP boicoteado en Nogaro el año anterior) caería sufriendo fractura de cráneo y fractura abierta de fémur, quedando inconsciente en la pista. Trasladado a un hospital, fallecería poco después.

En cuanto a Nieto y sus resultados, en 250 no se clasificó al verse sorprendido por la lluvia (no aprovechó la primera sesión en seco ocupado en la puesta a punto de la moto) y lograr solo el 48º mejor tiempo, mientras que en 125cc, tras salir mal y rodar en mojado a mitad de pelotón, sufrió una caída en la cuarta vuelta cuando era 16º. La carrera la ganó Ricardo Tormo con su MBA privada (con chasis modificado que incluía una suspensión cantilever), seguido por Selini y Vitali.

La siguiente carrera era el 61º GP de las Naciones en el circuito de Monza, donde el motociclismo español viviría un momento histórico aunque Nieto tendría un papel secundario en él. Pero vamos por partes, en entrenos Ángel volvía a mostrar su mejor cara y dominaba los entrenos con casi un segundo sobre sus rivales (Bianchi, Lazzarini y Vitali, mientras Tormo con serios problemas de estabilidad se caía y destrozaba su moto). Pero en 250cc pagó por segunda vez el dedicar la primera sesión a afinar la puesta a punto porque en la segunda rompió el cigüeñal y no pudo clasificarse. Una vez en carrera (125cc), Nieto se mantuvo en el grupo de cabeza hasta que a mitad de la misma atacó para ponerse líder y tirar de su compañero Lazzarini para intentar escaparse ambos del grupo. Estaba confiado, se levantaba de la moto para comprobar diferencias, daba

instrucciones con gestos a su compañero y, a falta de dos vueltas y por si acaso a Eugenio le tentaba la idea de ganar en casa, Ángel dió un tirón definitivo y se separó para ganar con cuatro segundos de ventaja. Bianchi (Sanvenero, rotura) y Selini (MBA, caída) no pudieron terminar la carrera y Tormo, que iba tercero, sufrió un gripaje que le alejó del podio pero le permitió entrar cuarto y seguir liderando el Campeonato (23 puntos por 15 de Nieto).

Ángel se bajó de la moto, celebró la victoria, se quitó el mono y se dirigió a la cabina de comentaristas de TVE que, por una vez, iba a emitir una carrera de 250cc del Mundial. Y en esa carrera, saltó la sorpresa de ver a un Sito Pons con su Kobas luchando por ganar la carrera frente a otro joven (un venezolano bien conocido por Nieto) llamado Palazzese. La audiencia española se vió sorprendida a la hora de comer con una carrera trepidante, en la que podía ganar un español que no conocían y que estaba siendo comentada y explicada nada menos que por el campeonísimo Ángel Nieto. El colmo fue que en la última vuelta, ambos pilotos caerían a la vez entrando en la última chicane(por separado, sin tocarse) cuando iban separados por solo unos pocos metros, con lo que la carrera, para el público español, se convirtió en una especie de película con mal final que provocó que la gente tuviera ganas de ver más y de saber quién era ese joven piloto español. El fruto de esta carrera (sumado al empeño de tantos años del propio Nieto, empeño gracias al cual se había retransmitido ésta) sería que a partir del año siguiente TVE retransmitiría en directo el Mundial de motociclismo en sus cuatro categorías de moto sola (sin sidecar).

En Hockenheim, Nieto ejerció de nuevo su maestría. Tras una mala salida, al término de la primera vuelta ya estaba en el pelotón de cabeza con Bianchi, Kneubuhler y con Lazzarini a rueda. Estudió la situación, se puso un rato en cabeza y sin embargo, a mitad de carrera pareció quedar descolgado. Pero en lugar de ello, lanzó un ataque que sería definitivo llevándose a Eugenio a rueda para descolgarle en las últimas vueltas y ganar con más de tres segundos de ventaja. En 250cc, una carrera que se celebró a dos mangas porque tuvo que interrumpirse por la lluvia, rompió el cigüeñal de su Yamaha en la tercera vuelta de la primera manga.

Llegados al Jarama, los entrenos no dejaron en muy buen lugar (6º) a un Nieto del que se esperaba que dominara todas las sesiones tal y como estaba dominando el campeonato (la prensa esperaba en el GP de España "*Una lección más*" de él) pero se quejaba de problemas de motor a pesar de cambiarlo de viernes a sábado. Y en 250cc fue 27º temiendo un gripaje. Los rivales (por los tiempos de entrenos) parecían ser Vitali (MBA), Muller (MBA),el propio Lazzarini, Kneubuhler (MBA) y Willy Pérez (MBA), pero no se podía descartar a Bianchi ni una posible machada de Tormo, que pese a ser solo 13º iba a estrenar un motor oficial MBA en su chasis cantilever que había sido revisado (no daba el resultado esperado) por Antonio Cobas. En carrera, Ángel volvió a salir mal mientras Vitali, Tormo y Bianchi se situaban en cabeza. Nieto remontó arrastrando a Lazzarini, al tiempo que Tormo se iba retrasando. En la décima vuelta Nieto se colocaba segundo tras Vitali, con Lazzarini a rueda pero Bianchi y Wickstrom (MBA) se acercaban peligrosamente. Dos vueltas más tarde, Lazzarini se puso líder, puesto que le arrebató Bianchi otro par de vueltas después. A cuatro del final, Nieto pegó un tirón, se puso líder y ya no perdió esa posición a pesar de que no pudo escaparse como hacía habitualmente, entrando Eugenio y Pierpaolo a menos de un segundo del zamorano. Nieto, que reafirmaba un liderato que había conseguido en Alemania, declaró: "*Ha sido la carrera más complicada de esta temporada. Estoy agotado realmente, quizá porque tengo un fuerte catarro que me ha dejado en inferioridad física. Bianchi ha sido el rival más duro, me ha puesto muy nervioso desde la salida*". Y "*Todo el fin de semana he tenido*

problemas con las motos, tanto de motor como de chasis, pero he visto que podía ganar y en realidad he mandado la carrera".

En Salzburgring saltó la sorpresa en los entrenos de 250cc cuando Nieto marcó el cuarto tiempo en entrenos. Había afirmado que: "*Cuando me vea capaz de rodar en los puestos de cabeza, lo intentaré todo*", pero a nadie se le escapaba que, dado que la prioridad era el título de 125cc, el español no iba a tomar un riesgo de más en la cilindrada superior igual que no lo había hecho hasta ahora. Ya en carrera, ésta tuvo que interrumpirse por una violenta tormenta cuando Nieto estaba 16º en el segundo pelotón de carrera (el primero constaba de 10 pilotos) y en la segunda manga tardó poco en abandonar para no poner en peligro su actuación en 125cc. Y en esta categoría estuvo cerca de llegarse a un plante de pilotos. Los horarios se habían alterado por culpa de la lluvia (y la interrupción de la carrera de 250cc), el sistema de megafonía no era muy bueno y la llamada a los pilotos para presentarse en parrilla de salida se hizo solo en alemán. Ésto provocó que algunos pilotos (entre ellos Tormo) llegaran tarde y no se les permitiera entrar en parrilla. Tormo alcanzó a hablar con Nieto y éste inició el plante llevando su moto hacia el box, secundado por Lazzarini y Bianchi. "*Es algo que mañana me puede ocurrir a mi*", alegaba el campeonísimo. Bajo esta presión, la organización decidió recular, volver a llamar a parrilla y aceptar a los que habían llegado tarde. Tras la salida se escaparon Nieto, Lazzarini y Tormo (quien retrocedería paulatinamente hasta la 11ª posición por una avería en el termostato que provocaba el sobrecalentamiento del motor). El español, convencido de que la moto del italiano era algo más rápida, se esforzó por separarse de él para entrar primero con casi dos segundos de diferencia y con casi 40 sobre Bianchi que sería tercero. Por el alboroto previo a la salida, Nieto sería sancionado con 2.000 francos suizos, pero recurrió la sanción y ésta se redujo a solo 1.000. Tormo fue descalificado, pero más de un año después (cuando ya había sufrido su terrible accidente), en enero del 85, al recibir el importe de unas subvenciones que le adeudaba la RFME se le descontaron 100.000 ptas por una multa a causa de los incidentes de la salida de esta carrera. Increíble.

Antes de la carrera de Yugoslavia, en una entrevista de Raymond Blancafort, Nieto declaraba que: "*El motociclismo español está en un momento inmejorable, ¿no?* [Nota de wxat: que poco esperaba él (y todos en aquel momento) ver al motociclismo español en una situación como la actual] *Ahí están Cardús y Sito, jóvenes que empujan, con futuro. Lástima que ahora se hayan caído, pero son cosas que pasan y que, sin duda, superarán*".

"*Desde fuera se ve el título de 125cc muy fácil... pero dentro es otra cosa. Mire, en 500cc todos decían que Spencer ya era campeón, pero ha bastado una sola carrera para que Roberts esté ahí, junto a él*".

"*Ahora corro en 250cc con una Yamaha muy rápida, pero es una categoría muy difícil, con gran competencia y más de una docena de pilotos que pueden ganar, entre ellos Pons y Cardús. Carreras muy competidas y en las que todo puede pasar. No es como 500cc, donde todo se limita a dos hombres, Spencer y Roberts con un pequeño pelotón detrás y los privados descolgados. Aquí, de los de en medio hay quien puede ganar y luchan a tope por ello. Además, 250cc será más importante cada vez y se anuncia la llegada masiva de las marcas japonesas de forma oficial, un auténtico "come-back" de Honda, Kawasaki, etc.* [Nota de wxat: en realidad solo volvió Honda y con una pésima moto carreras cliente; habría que esperar otro año más para que volviera de forma oficial]. *Y ello es debido a que la categoría de 500cc se ha salido un poco de madre, no solo por prestaciones sino incluso a nivel económico. Los presupuestos son monstruosas*

fortunas que no podrán mantenerse por mucho tiempo".

"*Lo importante es que en España se le empieza a dar importancia al motociclismo. En ello, TVE está teniendo un papel importantísimo. El domingo da el GP de Yugoslavia, las pruebas de 125cc y 250cc, mientras que creo que darán todos los restantes GGPP excepto el de Suecia, ya que la televisión local no lo ofrece. Y ésto es importante porque crea ambiente y afición y ayuda a los sponsors*."

La noticia que saltaba en Rijeka era la lesión de Lazzarini por una caída en entrenos en la que se fracturó varias costillas. Con cuatro segundos puestos (48 puntos) era el segundo de la general tras Nieto (cuatro victorias, 60 puntos) y por delante de Bianchi (30), Vitali (29) y Tormo y Kneubuhler (24) además de liderar la categória de 50cc con 12 puntos más que Dorflinger. En 125cc fue sustituido por el joven Fausto Gresini (MBA) que ya había llegado a un acuerdo para ser piloto oficial Garelli el año siguiente y en 50cc, tras consultarlo con Ángel Nieto, en Garelli deciden seguir su consejo y dejarle la moto de Eugenio a Tormo para que reste los máximos puntos posibles a Dorflinger al tiempo que los suma para el campeonato de marcas (no lo hizo nada mal, lideró la carrera hasta que a poco más de una vuelta para la meta y cuando tenía 32" de ventaja sobre el suizo, se quedó sin gasolina; su rendimiento en esta carrera le valió que le ficharan para el resto de temporada).

En la vuelta de calentamiento, la Garelli de Nieto dió síntomas de problemas y él, ni corto ni perezoso, colocó la moto cruzada delante del resto de parrilla mientras Jan Thiel buscaba solucionar el problema. Tras la salida, Tormo tomó el mando seguido de Nieto, se escaparon unos metros pero en el curvone Vitali y Bianchi se les echaron encima. Vitali se puso en cabeza seguido por Bianchi, pero a final de recta intercambiaron posiciones seguidos por Waibel (Seel/MBA), Nieto, Gresini y Tormo. El joven Gresini atacó y se puso en cabeza por delante de Bianchi, Nieto y Vitali pero en la novena vuelta se fue al suelo. Bianchi tomó el mando por delante de Nieto, Kneubuhler y Vitali pero en la siguiente vuelta rompió el motor. Se quedaron en cabeza Nieto y Kneubuhler alternándose en el mando, con Vitali, Caracchi y Wickstrom detrás, seguidos por Tormo, quien debió abandonar por rotura de cigüeñal. Todo auguraba una victoria del español, que estaba controlando la carrera tal y como acostumbraba, pero a cuatro vueltas del final, mientras estaba regulando el embrague, la moto le hizo un extraño que, al no poder reaccionar con una mano fuera de los semimanillares, le mandó al suelo. Se levantó para acabar undécimo y, por lo tanto, fuera de los puntos. La victoria fue para Kneubuhler, seguido de Vitali y Caracchi. Éste "cero" no le complicaba demasiado las cosas a Ángel porque al pinchar Lazzarini seguía manteniendo la diferencia (60 a 48) pero se acercaban al italiano Vitali (41) y Kneubuhler (39). Lamentablemente, durante la carrera se produjo la caída del suizo Rolf Rüttimann, que impactó violentamente contra un guardarrail perdiendo la vida. En 250cc Nieto tuvo que retirarse.

En Assen, tras unos entrenos dominados por Lazzarini y Kneubuhler (con una rapidísma MBA preparada por un viejo conocido de Nieto: el técnico alemán Jörg Möller), la carrera se convirtió en un festival español. Tras la salida, se colocaron en cabeza Vitali y Gresini pero se tocaron y se fueron los dos al suelo. Se formó un grupo con Nieto, tormo, Kneubuhler, Waibel y Wickstrom. Nieto mandó una vuelta y Kneubuhler otras tres mientras Tormo se deshacía de Waibel y Wickstrom que poco a poco irían perdiendo terreno. Los dos españoles y el suizo se enzarzaron en una batalla en la que intercambian constantemente sus posiciones hasta que Ricardo, cuya MBA era más lenta que la de Bruno, se pasó de frenada cuando iba segundo, perdiendo algo de terreno y esa posición. Nieto decidió ralentizar su ritmo para llegar donde estaba Tormo y ayudarle a recuperar el

terreno perdido, de forma que a tres vueltas del final volvieron a estar peleando con el suizo, le adelantaron y aún le sacaron poco más de dos segundos para discutirse la victoria entre ellos, victoria que fué para Nieto por solo 21 centésimas de diferencia y tras la cual, los dos pilotos españoles se fundieron en un emotivo abrazo que, por si quedaba alguna duda, ponía público final a la época de mala relación entre ambos hasta finales de la temporada anterior. Los abandonos de Bianchi y Vitali acercaban más el título a Ángel. En 250cc rompió el motor en la sesión de entrenos definitiva y no pudo hacer un tiempo para clasificarse (40º).

La noticia más importante del fin de semana sería el grave accidente sufrido por el Campeón del Mundo de 500cc en título, Franco Uncini. Durante la segunda vuelta, su Suzuki derrapó y él cayó al suelo, en principio sin consecuencias, pero dentro de la pista. Se quiso apartarse del asfalto aunque fuera a gatas pero con tan mala fortuna que mientras intentaba hacerlo, un debutante llamado Wayne Gardner impactaró con él de forma tan brutal que el casco salió despedido. En coma tras el golpe, fue trasladado inmediatamente al hospital (donde llegó rapidamente Lucchinelli, que se retiró de la carrera para interesarse por el estado de su amigo) y ya al día siguiente se apreciaron mejoras en su estado. Sufrió una hemorragia interna, pequeñas lesiones cerebrales, fractura de dos costillas que provocó una lesión pulmonar y fractura del hueso nasal. Por fortuna se recuperó totalmente y aún hoy forma parte de la caravana del Mundial.

En Spa, Nieto se destapaba con críticas a un circuito que nunca le había gustado mucho. Se quejó de falta de seguridad y de incorrecta señalización de los comisarios de pista, incluso elevó una queja al delegado de la RFME presente en el circuito. Fué por ello que se tomó los entrenos con calma e incluso en los de 250cc renunció a salir el segundo día. Tras una salida bastante habitual (Tormo, a quien sí le gustaba el circuito y más tras ganar el año anterior, salía en cabeza mientras el zamorano salía retrasado), se formó un grupito con Bianchi, Tormo y Kenubuhler. En la cuarta vuelta se retiraba Bianchi por problemas mecánicos quedando solos el suizo y el español, mientras Lazzarini, que también venía remontando tras una mala salida les dió alcance y les superó para escaparse de ellos mientras se peleaban por la segunda plaza. A tres vueltas del final, Nieto, que había remontado con calma hasta llegar a la cuarta posición, decidió olvidarse de los problemas que tenía con esa pista y lanzó un ataque desaforado que le llevó a superar al duo que perseguía al líder y a terminar en segunda posición, a 9" de Lazzarini mientras Tormo era tercero a menos de un segundo de él y Kneubuhler abandonaba la carrera.

Silverstone empezaba con la noticia de la caída de Lazzarini en los entrenos del viernes (y terminaría con una peor, la del fallecimiento de Norman Brown y Peter Huber a causa de un accidente en la carrera de 500cc). El italiano gripó la Garelli y cayó al suelo de cabeza. En principio se temió por una fractura de cráneo pero finalmente solo sufrió traumatismo craneal y múltiples contusiones, con lo que se perdía la carrera de Inglaterra (en esta situación, a Nieto le bastaban 10 puntos para ser matematicamente campeón tras la carrera) y posiblemente la de Suecia (con lo que Nieto ya sería virtual campeón incluso sin correr en Silverstone). El accidente traumatizó algo a Ángel, que terminó esa jornada de entrenos 13º. Al día siguiente, los entrenos serían dominados por Tormo (con mejoras en suspensión y basculante) y Bianchi con Nieto 5º. La carrera empezaba con la sorpresa de que el austríaco Klein se hacía con la cabeza e intentaba tirar para separarse pero muy pronto sufrió una caída dejando el liderato a Tormo, quien poco pudo aprovecharlo porque rompió el motor en la 6ª vuelta. Quedaba en cabeza un grupo formado por Muller, Kneubuhler, Pérez y Gresini (con la Garelli de Lazzarini) mientras Nieto se acercaba rapidamente a ellos. A tres vueltas del final, Nieto, que ya les había

alcanzado, se puso en cabeza y parecía todo decidido, pero Muller y Kneubuhler consiguieron superarle y sacarle unos metros de ventaja. En la penúltima curva, tras superar a un grupo de doblados, Kneubuhler adelantó a Muller pero, mientras tanto y sin que ninguno de los dos supiera explicarse cómo ni por donde, Nieto les adelantó a ambos para entrar en mete con los brazos en alto para celebrar su 12º título Mundial. Ganó el título venciendo la carrera con un adelantamiento (múltiple) de última vuelta, casi de última curva. Cada vez se hacía más acreedor a los elogios de la prensa que le tildaban de "Maestro" y de "El más grande".

Justo tras la carrera, Nieto, a la pregunta de si había sufrido encima de la moto declaraba: "*Cada carrera es diferente, tiene su historia. Cada GP hay que plantearlo de una manera distinta y el sufrimiento está ahí. Verdaderamente no me había planteado el ganar hoy, quería ver como iban las cosas. Si para ganar había que arriesgar, pues el objetivo del título era prioritario, pero evidentemente tampoco podía desechar un triunfo si éste era posible. He visto la ocasión y he intentado aprovecharla*".

Respecto al campeonado decía: "*Bueno, he ganado seis veces. Lo cierto es que he cometido dos fallos, en Yugoslavia y Francia donde me he ido al suelo, además de Spa, donde no corrí cómodo. Éstos han sido los únicos problemas, porque por lo demás, el equipo ha respondido siempre, los mecánicos tambien. Todo ha ido muy bien*".

Y sobre el futuro decía: "*No sé, pero creo que con 125cc he acabado, que ha sido el último año de esta categoría. El próximo año haré 250cc, seguro*".

En una entrevista más completa con Raymond Blancafort era aún más tajante: "*Tengo que decirlo. El próximo año dejo la categoría de 125cc y doy el salto para arriba. Seguro que haré 250cc. Tengo una oferta muy interesante con plena dedicación a esa categoría*". Y seguía explicando: "*Mi rendimiento en 250cc no ha estado ni al 20%. Lo de este año ha sido solo una prueba para conocer realmente mis posibilidades y la realidad del Mundial. Cuando he tirado, como en Austria, he demostrado que podría colocarme entre los tres primeros. Estoy cansado de las cilindradas pequeñas y voy a demostrar que sirvo también para las grandes. Si no he hecho nada era porque no tenía una moto que valiera la pena. Puedo asegurar que el año próximo subiré al cajón en 250cc*".

"*Ahora ya soy seis veces campeón en 50cc y otras seis en 125cc. ¡Estoy en paz! Mi objetivo es alcanzar el récord de Agostini y ser campeón Mundial de 250cc. Me encuentro muy bien fisicamente y estoy ganando con más facilidad de lo que pensaba hace unos años. Nada me impide seguir haciéndolo y ésto es una de mis mayores ilusiones*".

Sobre Silverstone explicaba: "*Bueno, ganar fue relativamente fácil ya que los que rodaban conmigo no eran rivales. La ausencia de Lazzarini me ha facilitado las cosas, pero de forma muy especial la rotura de Tormo, porque cuando se escapó en primera posición lo vi difícil*".

En una valoración más general decía: "*He tenido tantas victorias y tantos títulos que no se le da importancia a uno más. Si no ganara habitualmente se me tendría más en cuenta, porque ahora con tres líneas, diciendo 'en 125 el habitual triunfo de Nieto', mientras que si no gano se empiezan a buscar mil y una explicaciones. En definitiva, gana la moto y pierde Nieto... aunque esta temporada ello haya sucedido un par de veces cuando me he ido al suelo. Ganar nunca es fácil; en Silverstone no me podía despegar de mis rivales y he tenido que jugármelo todo al final, en una curva que ellos pensaban que*

yo tomaba mal. Ha sido muy bonito y ha salido bien".

Y sobre el final de temporada: "*Yo quisiera irme ya de vacaciones, pero debo correr en Suecia porque Garelli quiere el título de marcas y como lo han hecho todo por mí, ahora me toca a mi hacerlo por ellos. Después quiero ser campeón de España de 250cc para devolverles el favor a los de Yamaha que me han dejado la moto y también por JJ y Vidal*".

Así que Nieto se presentó en Anderstorp pero las cosas no le rodarían demasiado bien. Se perdió el primer entreno (antes de las ocho de la mañana) por que llovía y en el segundo, en seco, diversos problemas le impedirían clasificarse. El segundo día llovió en las dos tandas y quedó así fuera de carrera, con gran enfado por parte de Garelli aunque poco más podía haber hecho Ángel porque el tiempo del mejor en lluvia estaba 8 segundos por debajo del mínimo para clasificarse. En carrera ganaría Kneubuhler, con Gresini (dando así una pequeña alegría a Garelli) segundo y Tormo quinto tras ser sacado de pista ¡en dos ocasiones! por Vitali.

La temporada terminaba en Imola, donde Nieto esperaba poder otorgar a Garelli el título de marcas que tanto deseaban. Pero en carrera volvió a salir mal. Tormo se hizo con la cabeza de carrera hasta que ¡de nuevo Vitali! le cortó la trayectoria en la chicane y le mandó fuera de pista aunque Ricardo pudo mantener el segundo puesto por delante de Gresini, esperanza de Garelli en ese momento. Tormo recuperó terreno sobre Vitali (llevando tras de sí a Gresini) hasta alcanzarle, superarle y tirar para separarse. La moto de Gresini rompió el motor y la de Tormo el cigüeñal pero, para animar la carrera, aparecía un Nieto que había remontado a un ritmo espectacular (batió el record en casi dos segundos) para alcanzar a Vitali y ponerle las cosas difíciles. Pero, a poco de alcanzar al italiano, la Garelli gripó y terminó por los suelos "*mi última carrera de 125cc y la última vez que me caigo en ella*". Nieto ganaba el título con 26 puntos de ventaja sobre Kneubuhler y 35 sobre su compañero Lazzarini.

Un pequeño apunte sobre la Garelli de 1983. Su bicilíndrico (paralelo, inclinado a 35º y con válvula rotativa y camisas al Nikasil) entregaba una potencia de 46.8 CV a 14.000rpm que se sujetaban en pista con dos neumáticos Michelin de 2,50x18 (los dos iguales). En la recta de Mugello fue registrada a 233 km/h de punta (27 años después, Pol Espargaró marcaría la mayor velocidad alcanzada por una 125cc -monocilíndrica, eso sí- a 243.6 km/h). Montaba doble disco de 220mm delante y simple disco de 210 detrás, con suspensiones Marzocchi y anti-dive mecánico en la horquilla. Un reloj de precisión, una joya.

1984

El futuro de Nieto parecía tener un objetivo claro: los 250cc. Pero no estaba tan claro como iba a llegar a él. A pesar de que se suponía un contrato para hacer el cuarto de litro con la V2 que estaba preparando Garelli, los rumores (de nuevo los rumores) le montaban también en una Yamaha (con mejor preparación que la del año anterior) o incluso en una Honda 250 (la marca había anunciado para 1984 la creación de una larga serie de 200 motos carreras cliente punteras para vender a pilotos privados y cabía suponer que alguno podria tener apoyo directo; a la hora de la verdad, esas motos fueron un caro fracaso y ninguno de sus pilotos -Reyes, Gignabodet o Simeon entre ellos- llegó siquiera a entrar entre los 20 primeros de un GP). A más largo plazo, incluso se le vinculaba con Derbi, marca que había decidido volver al Mundial aprovechando la instauración de la categoría de 80cc en lugar de 50cc y que valoraban poder hacer una

250cc en el futuro contando con un Nieto que había manifestado que le gustaría terminar su carrera a los mandos de una de sus motos...

Para Nieto, tan amante de tomarse un descanso en cuanto se hacía con un título, la intertemporada 83-84 estuvo muy ocupada. Aparte del Campeonato de España, Ángel participó en la recuperada subida en cuesta de la Arrabassada (cita histórica que se intentaba reinstaurar y que para la ocasión contrató la flor y nata del motociclismo español del momento: Sito y Cardús, además del propio Nieto) aunque de forma casi testimonial, pues solo terminó 15º.

Y también participó de una experiencia gestada en la revista Solo Moto y patrocinada por el periódico La Vanguardia para enviar un equipo español al evento de las 200 millas de Daytona, en USA. La idea era lograr el primer triunfo de un piloto español en los USA y para ello se hizo un equipo con Nieto, Sito y Cardús para participar en la carrera de 100 millas (la carrera de las 250) sobre una Yamaha el primero y un par de Kobas-Rotax los otros dos y con Dennis Noyes y una Ducati Tecfar para participar en la batalla de las Twins. La experiencia sería interesante pero no se saldó con buenos resultados en carrera (los tres españoles salieron en primera linea) por problemas mecánicos y por una caída de Sito al resbalar sobre una parte de la pista sucia de arena cuando intentaba superar a un doblado mientras peleaba por la primera posición con Wayne Rainey.

Mientras, se confirmaba que Nieto iba a correr en 1984 en 250cc con Garelli. Pero la moto no estaba a punto, no se esperaba que fuera competitiva hasta mitad de temporada y por ello, se anunciaba que Nieto volvería a correr en 125cc como escudero de Lazzarini. La puesta a punto de la 250 se confiaba mientras a Loris Reggiani, que lo iba a compatibilizar con su participación sobre una Kawasaki en el Mundial del mismo año. El último "implicado" era Gresini, que perdía su segunda plaza en las 125 de Garelli hasta que Nieto la dejara libre y que iba a empezar el Mundial a lomos de una MBA privada.

El Mundial empezaba en Kyalami con las carreras de 250cc y 500cc pero Nieto no participó porque la moto le llegó tarde de Daytona.

La segunda carrera era en Misano e iba a resultar clave en el desarrollo de la temporada. Tras los entrenos del primer día, el mejor tiempo era para Vitali (MBA) con Lazzarini a un segundo y medio y Nieto, 15º, a 4". En Garelli estaban preocupados y más cuando el segundo día la lluvia impedía mejorar los tiempos por la mañana. Pensaban que sería imposible ganarle a Vitali y Nieto les convenció de que le dieran libertad de acción (recordemos que figuraba como segundo piloto) para no tener que quedarse detrás de Lazzarini y, cuando ya les había convencido, exigió que esa libertad no fuera sólo para esa carrera sino para todo el campeonato. En Garelli quisieron consultar primero con Lazzarini y Eugenio no quiso/pudo exigir que el español se limitara a guardarle las espaldas, con lo que le concedieron vía libre y así Nieto podía optar a todo. En parrilla, Ángel parecía nervioso, incluso llegó a protestar por la que consideraba excesiva distancia entre las diferentes líneas (salía 10º, segunda línea) hasta que sus propios mecánicos le hicieron desistir. Salió mal, entre los últimos (como casi siempre) pero en la primera vuelta ya era 10º, en la segunda 6º y en la tercera ya estaba a unos 5" de los escapados Vitali y Lazzarini. Recuperó terreno a ritmo de más de 1" por vuelta hasta alcanzarles en la séptima y colocarse segundo en la octava. En ese momento, el español intentó tirar de Lazzarini para irse los dos de Vitali pero como Eugenio no podía dejar a Vitali, Nieto se escapó en solitario hasta alcanzar una ventaja cómoda con la que

gestionar la carrera. Y así hubiera quedado todo, con la victoria, si no hubiera sido por unas declaraciones a la prensa de Maurizio quien, sin conocer los entresijos de la escudería Garelli (Nieto pocas veces se esforzaba a tope en unos entrenos, y en el papel de segundo piloto se esforzó aún menos con lo que el 10º tiempo debió engañar al italiano) había dicho que: "*Este año Nieto bailará al son que yo toque*". El español había leído dichas declaraciones y en la última vuelta, en la recta de meta, ralentizó el ritmo hasta ver venir al italiano y haciéndole gestos de que fuera a por él y simulando tocar un violín, cruzó la meta con una engañosa ventaja de poco más de un segundo.

En 250cc, tras un 18º puesto en entrenos, tuvo que retirarse de la carrera cuando se rompió el embrague de su JJ-Cobas en el mismo día en que Sito Pons hizo el ridículo más espantoso con la Yamaha carreras-cliente (que le había llegado tarde, que era de estricta serie, que había roto dos motores en entrenos y que no pudo poner a punto) hasta el punto de que se cayó cuando iba a ser doblado llevándose al suelo al líder de la carrera. Éso supondría descartar la Yamaha y recuperar las Kobas-Rotax.

Era también el día de la que sería la última carrera de Ricardo Tormo, quien tuvo que abandonar con un gripaje por culpa de un aro roto. Poco más de una semana después, mientras probaba la Derbi por el polígono industrial de Martorelles (donde se habían corrido carreras del Campeonato de España) con vistas a verificar las mejoras de cara a la carrera del Jarama, sufrió un terrible accidente al colisionar con un vehículo que comprensiblemente (eran las 20:30h, ya de noche y en un polígono desierto) no se detuvo ante las señales que le hacían los miembros del equipo que controlaban los cruces que daban acceso a la zona. El parte médico explicaba que había sufrido "*shock traumático, fractura abierta del fémur derecho, con lesión de la arteria y de la vena femorales, con parálisis del nervio ciático interno y externo, con atricción masiva de partes blandas, fractura abierta de húmero derecho, fractura abierta de tibia izquierda, fractura del cuello del fémur derecho y otras fracturas de menor importancia, heridas, contusiones y erosiones varias*". Las secuelas de esta terrible caída forzarían a Ricardo Tormo a retirarse como piloto.

La siguiente carrera fue en el circuito madrileño del Jarama. Nieto no saldría en 250cc el día en que Sito Pons logró su primera victoria mundialista. En 125cc de nuevo salió mal, el 23, pero pronto empezó a remontar mientras Vitali se caía en la primera pasada por Bugatti. Lazzarini tiraba en cabeza seguido por Pietroniro (MBA) que aguantó poco a rueda. Eugenio se escapó en solitario mientras Nieto llegaba a la segunda posición en la vuelta 10. Tiró hasta alcanzar a su compañero, lo hizo y le superó en la penúltima vuelta aunque sin conseguir escaparse, de modo que lucharon mano a mano hasta el final. Aunque Lazzarini no pudo superarle en ningún momento entró a solo 18 centésimas del español.

En Salzburgring no se corría la categoría de 125cc y Nieto, recordando el affaire del año anterior (cuando les multaron a él y a Tormo y descalificaron al segundo) decidió no acudir a correr en 250cc.

La siguiente carrera fue en el nuevo circuito de Nurburgring y allí, en Garelli, le pidieron a Nieto que dejara ganar a Lazzarini para promocionar las ventas de la marca en Italia. Ángel accedió pero no se conformó con renunciar a la victoria así como así y jugó sus cartas con inteligencia. Se dió la salida y Vitali se escapó en cabeza mientras, por una vez, Nieto salió bastante bien y lo hizo quinto. Se mantuvo a rueda de Lazzarini mientras la ventaja de Vitali era cada vez mayor hasta que con gestos consultó con los boxes qué hacer. Desde allí le hicieron señas de que tirara a por Vitali y así lo hizo, limando

diferencias poco a poco hasta que en una curva, Maurizio tocó con el estribo al suelo, cayó y se le incendió la moto. En ese momento, Ángel decidió plegarse de nuevo a las órdenes de equipo (sin rendirse todavía) y bajó el ritmo hasta que le alcanzó su compañero, se dejó adelantar y se mantuvo detrás suyo viendo como desde más atrás se acercaban Cadalora, Gresini y Aunger. A falta de dos vueltas le indicó por señas a Eugenio que tirara, que se estaban acercando los otros, pero el italiano no conseguía aumentar el ritmo y en el penúltimo paso por meta, de nuevo por señas consultó con los boxes desde donde le dieron la orden de tirar para ganar la carrera. Así lo hizo, por delante de Cadalora (MBA) y Lazzarini, quien no conseguiría retener la segunda plaza. Así las cosas, tras la carrera Nieto habló con Garelli para que nunca más le propusieran/impusieran que ayudara a ganar a un piloto que ni siquera había sido capaz de conservar la segunda plaza. Y nunca más pasó.

"*Hoy Vitali era muy rápido y si no hubiera caído, las cosas hubieran sido muy difíciles para mí. Luego he rodado un poco lento y he perdido el ritmo, al final he tenido que atacar a fondo*", diría Nieto tras la carrera.

Con tres carreras disputadas, la diferencia entre los hombres de Garelli y los demás (con MBA), empezaba a ser importante. Nieto tenía 45 puntos, por 32 de Lazzarini, 16 de Caracchi, 13 de Selini y 12 de Vitali (que se proponía como el más directo rival pero que con dos caídas consecutivas se mostraba poco consistente) y Muller.

La siguiente cita era en Paul Ricard, donde con una tercera Garelli, Gresini se incorporó definitivamente al equipo oficial. Tras unos entrenos en los que Nieto arrastraba una gripe y tampoco parecía estar muy contento con el equipo (la maniobra de Alemania para favorecer a Eugenio, aunque les salió mal, no gustó mucho al español) dejaron a Nieto a más de tres segundos del poleman Lazzarini, por detrás incluso del nuevo delfín, de Fausto Gresini. Se rumoreaba que, molesto con el equipo, Ángel se había hecho cronometrar en otra parte del circuito para que nadie, ni Garelli, supiera realmente cual era su ritmo. Cierto o no, la verdad es que los pronósticos obviaban esas diferencias en entrenos y le daban como ganador. Por segunda vez consecutiva (tal vez como muestra de su concentración extrema en estas dos citas) salió bien y encabezaba un pelotón formado además por Auinger, Gresini, Muller y Selini mientras Lazzarini, que había salido en mitad del pelotón, les remontaba a un ritmo de casi tres segundos por vuelta hasta que en la cuarta les dió alcance. El italiano se puso en cabeza y empezó a tirar fuerte mientras Ángel intentaba tirar de Gresini para que se separara con él del grupo. Viendo que no conseguía arrastrar a Fausto, decidió tirar en solitario en busca de Lazzarini. En este esfuerzo logró la vuelta rápida de carrera (y nuevo record) rodando ¡4 segundos más rápido que su mejor tiempo de entrenos! Auinger conseguiría seguirle de cerca y ambos alcanzaron a Eugenio, empezando una pelea a tres que terminaría en una llegada muy apretada con Nieto, Lazzarni y Auinger entrando por este orden y separados tan solo por 63 centésimas.

"*Antes de salir estaba un poco preocupado por esos tres segundos que me faltaban, pero los he encontrado. La culpa era un poco mía porque había rodado muy poco en entrenamientos y la moto no estaba muy puesta a punto, botaba mucho; pero he conseguido estar con ellos y ganar. Éso es lo que importa porque, incluso al principio, como estaba un poco constipado, no pensaba que podría estar con ellos. Creo que he demostrado que nadie me regala nada y que en Garelli todos tenemos luz verde*". Evidentemente, los manejos de Garelli para hacer ganar a Lazzarini no habían salido a la luz pública y, de momento, no iba a ser Ángel quien los aireara.

En Rijeka no había carrera de 125cc, así que la siguiente cita era en el circuito predilecto de Ángel: en Assen. Pese a quedarse a más de un segundo de la pole (Auinger), pocos dudaban que volvería a hacerse con lo victoria, pero la noticia de la mañana era la primera victoria mundialista de Aspar con la que, diez años después, Derbi se anotaba otro triunfo en el Mundial. Esta victoria en 80cc le daba al equipo la primera gran alegría después del grave accidente de Ricardo Tormo.

En 125cc Pietroniro y Cadalora se pusieron en cabeza tras la salida, pero se tocaron y se fueron al suelo. Muller tomó el mando pero pronto lo alcanzó Nieto llevando tras él a Gresini y a Vitali. Lazzarini y Auinger también alcanzaron al grupo, que estaba siendo ralentizado por Nieto con el objetivo de que Gresini se escapara hasta que éste se cayó. Ángel se puso en cabeza a tirar, seguido de Lazzarini y Muller mientras Vitali y Auinger se rezagaban y el primero acababa rompiendo el motor. En el grupo de cabeza intentaba mandar Muller, pero Nieto se puso delante, empezó a tirar más fuerte y el suizo se pasó de frenada perdiendo muchas posiciones aunque lograría recuperar hasta la sexta. Una vez solos los dos pilotos de Garelli, el español dejó que Lazzarini tirara mientras lo controlaba para adelantarlo en la penúltima vuelta y aumentar el ritmo para ganar con solo 1 décima de ventaja. El título estaba muy de cara. A falta de 45 puntos por disputarse, solo Lazzarini con 56 podía aún superar los 75 de que ya disponía Ángel. El resto estaban por debajo de los 31 mínimos necesarios para superarle, así que Muller (27), Caracchi (22), Selini (21), Auinger (21), Kneubuhler (19) Gresini y Vitali (16) estaban sin opciones reales de título. De hecho, con una victoria de Nieto en Silverstone sumada a un séptimo puesto o peor de Lazzarini, el español conseguiría su enésimo título mundial.

En Spa no se corría la cilindrada de 125cc. Durante la segunda jornada de entrenos de la categoría de 500cc, el piloto británico Kevin Wrettom sufrió un brutal accidente que se agravó al perder el casco. Trasladado de urgencia al hospital de Lieja se le apreciaron hemorragias internas en todo el cuerpo, fractura de fémur, traumatismo craneal y las vértebras cervicales rotas. Fallecería el jueves siguiente.

Se llegó a Silverstone donde los entrenos dejaron a Nieto 7º a más de un segundo de la pole de Kneubuhler, con cuatro MBA por delante de la primera Garelli. No era muy preocupante porque eran tiempos del primer día, ya que el sábado llovió y no pudieron mejorarse y porque se decía que Ángel se guardaba siempre uno o varios ases en la manga. Pero las cosas no empezaron bien. El español tenía la costumbre (desde que en los inicios de su carrera sufrió un accidente al romperse un manillar) de probar en plena parrilla golpeando los semimanillares para asegurarse de que estuvieran bien, pero en esta ocasión se le rompió uno justo antes de tomar la salida. Sus mecánicos en parrilla le dijeron que no había tiempo material para cambiarlo porque había que ir a buscar un recambio al camión del equipo, así que él, con su inteligencia natural y con la sabiduría que le daban sus años de carreras, decidió tirar en parrilla la caja de herramientas para esparcer las mismas y que de esta forma no se pudiera dar la salida a la carrera. Para aumentar el lío, saltaron a parrilla algunos periodistas españoles e incluso pilotos de otras categorías (Cardús y algún otro) de forma que con el consiguiente retraso en la salida, dió tiempo de cambiar el semimanillar (aunque quedó flojo y tuvo que apretarlo a mano un poco más durante las primeras vueltas). Pese a los nervios, salió en el grupo de cabeza tras Auinger y Cadalora llevándose a Gresini a rueda mientras le daba instrucciones/órdenes de forma visible y ostentosa. Lazzarini remontaba y se unía a un grupo del que se empezaba a quedar rezagado Cadalora. Solo la MBA de Auinger parecía aguantar el ritmo de las tres Garelli. Auinger tiraba en cabeza mientras Nieto lo estudiaba y lo adelantaba para volver a cederle el liderato a continuación. En la vuelta 10 Lazzarini rompió el motor (algunos italianos hablaron casi de sabotaje y acusaban de que alguien

en el equipo favorecía al español...) y Auinger sufrío una espectacular caída con lo que los dos hombres restantes de Garelli quedaron en cabeza. Viendo que en las últimas vueltas se acercaban por detrás Kneubuhler y Selini, Nieto no quiso jugársela en una pelea y se marchó en solitario dejando a Gresini pelearse con ellos dos. Ángel Nieto, que tras el abandono de su compañero levantaba con emoción el puño cerrado a cada paso por meta, ganaba la carrera con más de cinco segundos de ventaja y conseguía así su 12+1º título mundial de motociclismo.

En una entrevista explicaba: "*Cuando he visto que Lazzarini ya no estaba con nosotros, sabía que era ya Campeón del Mundo. Es un nuevo título que me hace tanta ilusión como el primero*".

Sobre si le afectó el incidente en la salida decía: "*En efecto, en la vuelta de reconocimiento he roto un manillar. ¡Afortunadamente siempre los pruebo antes de salir! Lo cierto es que le he dado un golpe y lo he partido. He tenido que correr hasta el camión y traerlo hasta aquí, cambiarlo. He salido muy nervioso*".

Respecto a su buena salida contaba que: "*por fin he aprendido a salir. Ya he salido entre los primeros en las últimas tres carreras. Lo cierto es que he salido bien y me he llevado a Gresini conmigo, manteniendo a Auinger bajo presión*".

Y sobre su carrera "dirigiendo" a Gresini apuntó que: "*Gresini es un piloto joven, con porvenir, pero aún le falta experiencia. Lo he querido mantener conmigo, llevarlo a mi rueda. Cuando Lazzarini nos ha dado alcance estábamos bien todos allí y yo controlaba. Luego, cuando Auinger se ha caído y Lazzarini se ha retirado, he visto que Kneubuhler y Selini nos alcanzaban y Gresini no seguía mi ritmo. Por esto me he ido, porque no quería que se me complicaran las cosas sino amarrar el título ahora, ya*".

Y finalizaba la entrevista con un "*Ya no voy a Suecia*" que dejaba claro que pensaba tomarse vacaciones y terminar ahí la temporada.

En Anderstorp ganó su joven aprendiz, Fausto Gresini, seguido de Auinger, con Lazzarini tercero y Vitali cuarto.

Para el cierre de campeonato en Mugello, Garelli le pide a Nieto que corra. El Mundial de marcas ya es suyo (con 105 puntos por 70 de MBA -la MBA de Auinger está inscrita como Monnet Bartol- es imposible perderlo ya que solo se dan 15 por la victoria) pero quieren asegurar una victoria para la marca. Se rumorea que es posible que tenga un gesto y ayude a Lazarini a conseguir el triunfo ya que éste ha decidido retirarse al acabar el Campeonato y ganar el GP de casa en su última carrera sería un colofón excelente a su trayectoria (con tres títulos mundiales en el bolsillo). Vitali había realizado numerosos ensayos privados preparando la carrera y desde el primer entreno se mostró fortísimo. El primer día dejó a Auinger (2º) a casi dos segundos y al mismo Nieto (4º) a dos y medio. Aunque el segundo día se redujeron las diferencias, de nuevo Vitali mandó con Nieto (de nuevo 4º) a "solo" un segundo. Tras la salida, las tres Garelli se ponen en cabeza con Vitali y Kneubuhler a rueda. Gresini mandó unos instantes pero fue un espejismo porque en cuanto Maurizio se puso delante con su MBA empezó a tirar para escaparse y solo Nieto (que estaba muy enfadado porque el rumor de que ayudaría a Lazzarini se había convertido en una orden de Garelli: dejar ganar a Lazzarini si era posible) pudo seguirle. El español se puso delante en un par de ocasiones y parecía que se iba a repetir el guión de otras carreras y que la estaba controlando a la perfección, pero no era así y, como el mismo Ángel dijo, iba "*más colgado que una mojama*" para

mantenerse con el italiano hasta que en una curva el neumático trasero le derrapó y sufrió una fuerte caída que en principio parecía sin más consecuencias que tres puntos en un dedo y algunas magulladuras pero que después, ya en frío, descubrió una rotura del astrágalo en el tobillo derecho. Nieto había dado la vuelta rápida pero la victoria fue para Vitali, que le sacó a Lazzarin 25,81 segundos de ventaja.

"*Iba colgado, apurando al límite. Vitali me estaba poniendo dificultades. Lo pasé varias veces, pero él me cerraba y estaba dispuesto a jugárselo todo. Por ello decidí intentarlo un poco antes del final, para no tener sorpresas y porque creía que en la última vuelta me resultaría imposible. Entré en la curva más fuerte de lo normal y la moto me dió un latigazo. El resultado ya se ha visto, ¡qué leñazo! Supongo que ahora todos se habrán convencido ya de que Ángel Nieto no juega en las carreras, que ganar no es fácil y que debo arriesgar lo mío, sudar de principio a final. Hoy las cosas no han salido bien ¡era la vuelta 13... y mi 13º título!*", explicaba Nieto, quien añadía que "*Yo quería quedarme en Italia para comenzar a trabajar en serio con la Garelli 250 con vistas a la próxima temporada. No puedo decir si abandonaré 125 en favor de la 250, esto lo haría si la nueva moto es del todo competitiva, pero en cualquier caso considero que actualmente es casi imposible correr en dos categorías*".

El miércoles siguiente fué operado de la fractura del tercer fragmento del polo proximal del escafoides carpiano derecho y de la fractura del astrágalo tipo 2-3 del mismo lado. Su recuperación se estimaba en unos 50 días aunque finalmente se alargaría por espacio de varios meses.

Pocos días después saltó la noticia: Garelli iba a ceder sus motos de 125cc a la Federación Italiana para crear una "Squadra Azzurra" dirigida por Eugenio Lazzarini y que contara con jóvenes valores italianos (se daba por hecho a Gresini, para el segundo puesto contaban Cadalora -que lograría el puesto-, Caracchi -a quien ya le habían prestado una moto oficial en la carrera de Mugello- y Gianola). De seguir en Garelli, a Nieto solo le quedaba la opción de la 250cc (una moto que pese a que tenía que estar lista a principio de temporada, no había participado en ninguna carrera, ni del Mundial ni del campeonato italiano en todo el año) y su compañero de viaje sería su gran rival de Mugello: Maurizio Vitali.

La marca lamentaba la poca repercusión que tenían en Italia sus triunfos por el simple hecho de conseguirlos con un piloto español (motivo por el cual intentaron en varias ocasiones que Nieto le cediera la victoria a Lazzarini). La prensa no solo no se hacia eco de sus resultados sino que casi obviaban en sus informaciones la categoría de 125cc. Para lograr la repercusión deseada de sus logros e intentar que se tradujeran en ventas, decidieron ceder sus motos a la FMI. De esta forma se garantizaban ser noticia siempre.

Finalmente, Ángel solo iba a correr en 250cc, haciendo equipo con un Vitali que declaraba: "*no me apetecía correr otro año con equipo privado y por ello, al recibir la oferta de Garelli y saber que mi compañero sería Ángel Nieto, no lo de dudado ni un momento. Siempre hemos sido unos rivales correctos y nunca ha existido nada de particular entre los dos, por lo que no tiene porqué haber problemas ahora que somos compañeros de equipo*".

Cap IX. El ocaso de los dioses o el principio del fin

1985

Antes del inicio del Campeonato, se produjo (en febrero) el triste fallecimiento de Víctor Palomo, ex-campeón del Mundo de ski náutico que se había pasado a las motos tras un grave accidente de circulación que, según los doctores, le había dejado inútil para cualquier tipo de deporte. Corriendo practicamente siempre como privado, su mayor éxito fue el Trofeo FIM 750 (un verdadero título Mundial, pero disfrazado con otro nombre) de 1976, seguido en importancia por su victoria en el GP de España de 350cc en 1974. Una maldita diabetes se llevó al bravo ex-piloto español de 37 años que llevaba un tiempo retirado.

La primera carrera del año era en Kyalami, y allí Nieto (a causa de sus lesiones sólo había probado la moto un mes antes, en unas jornadas en Monza) no logró clasificarse al lograr solo el ¡50º! mejor tiempo, a casi 7 segundos de la pole. No estaba en su mejor momento, ni moral ni físico (aún seguía con problemas en la muñeca y el tobillo que no terminaban de sanar) pero no pensaba rendirse. "*¿Para qué jugarse la vida para mejorar un par de segundos y estar sobre el 20 de la parrilla?*", se preguntaba, viendo que Vitali, echando el resto, había quedado precisamente en ese puesto. Para Ángel, la moto tenía dos problemas. El primero era de calentamiento del motor y el segundo de estabilidad. Para solventar el primero confiaba en Thiel, para solventar el segundo encargó un par de chasis JJ-Cobas para la Garelli, unos chasis que nunca fueron montados en esa moto que ¡utilizaba doble amortiguador detrás!

A este respecto hay que añadir que, tras el encargo de Nieto, Antonio cobas se presentó en el box de Garelli en Kyalami comprometiéndose a realizar el chasis en menos de un mes, mientras que las quejas provocaron el malestar de Jan Thiel. Thiel es un genio y, como tal, tenía a veces un comportamiento extraño hasta el punto de que para mostrar su protesta se encerró en el mutismo. Se celebró una reunión en la cumbre para decidir qué hacer y se decidió seguir evolucionando el monocasco original en lugar de montar un chasis como el que Nieto ya conocía del año anterior.

Una vez en carrera, Vitali terminó 13º con un motor que parecía el más potente, tan rápido o más que el de la Honda de Spencer, lo que provocaba el optimismo de Nieto: "*Tengo ganas de hacer un gran papel en 250 ¡y tengo el motor! Ahora a trabajar para solucionar la estabilidad y podré estar delante*" Como ya se ha visto en el párrafo anterior, esta esperanza del español se vió muy pronto cercenada.

A destacar que en Kyalami se produjo el debut del primer piloto español corriendo con moto oficial en 500cc. Sito Pons había sido fichado por el Suzuki HB Campsa Team de Roberto Gallina. Había probado la moto del año anterior (teoricamente como un ensayo para una revista) y el manager italiano quedó encantado con sus prestaciones de forma que se propuso contratrarlo, algo a lo que el apoyo de Campsa, evidentemente, ayudó.

Tras Kyalami, y a fin de acelerar la puesta a punto de la Garelli, el equipo participó en la carrera de 250cc encuadrada en las 200 millas de Imola y en ella, Ángel sufrió una caída (en la que se produjo un traumatismo craneal, incluso con pérdida de conocimiento por unos instantes, aunque luego se comprobó que su estado no revestía gravedad) mientras que Vitali terminó segundo tras la Honda de Ricci.

La siguiente cita era el GP de España en el Jarama, donde Nieto no quería defraudar a la afición. Pero las cosas no empiezaron bien. La moto seguía con sus problemas de estabilidad y él aún tenía molestias por sus lesiones de Mugello a lo que se sumaba su falta de entrenamiento (por el mismo motivo). Así, la primera jornada de entrenos la terminó el 52º de 55 pìlotos participantes. En la segunda tampoco logró clasificarse y convocó una rueda de prensa en la que explicaba: "*Lo siento, estoy muy decepcionado, dolido. El problema no está en la moto. Ciertamente la Garelli no está al nivel que deseamos pero Vitali ha demostrado que se puede ir rápido con ella, aunque todavía falte para estar delante. La nueva suspensión trasera es mejor y ahora hace falta solventar pequeños problemas de suspensión delantera, que no creo sean muy difíciles de superar. El problema soy yo, concretamente, mi mano derecha. En la última sesión he intentado tirar para hacer un tiempo y al menos clasificarme, pero me han faltado 2 segundos largos. Mi muñeca no está recuperada, le falta fuerza y movimiento y así es muy difícil gobernar la moto, hacerla entrar por donde quieres y debes e incluso soportar las aceleraciones y frenadas violentas. El problema es que no he tenido tiempo suficiente para recuperarme. La primera operación no salió bien y en diciembre debí sufrir una segunda. Después, la segunda caída en Imola me ha retrasado aún más. Ahora voy a trabajar muy duro y espero estar en perfectas condiciones de aquí a seis semanas, de todas manera me gustaría simultanear la recuperación con las competiciones, estar en Alemania, porque no quiero perder el tren. Una vez lo dejas, resulta muy difícil recuperarlo*". El especialista que le llevaría la recuperación opinaba que no habría que operar de nuevo, que solo había que recuperar funcionalmente una mano que solo estaba al 60% de lo que el motociclismo exige y calculaba en seis semanas el tiempo de esa recuperación. Mientras, en carrera Vitali lograría ser sexto en el mejor resultado de Garelli en todo el año (sólo terminaría tres carreras y sólo ésta en los puntos).

En Hockenheim, como era de esperar, no se habían solucionado los problemas de Nieto y de nuevo quedó fuera de los clasificados al hacer el 54º mejor tiempo. Decidió entonces hacer un parón para intentar una recuperación definitiva de sus lesiones y perderse las carreras de Salzburgring (donde Vitali llegó 15º, la última carrera que terminaria la Garelli -ya con monoamortiguador- esta temporada) y Rijeka para intentar llegar a Holanda en plena forma. Dos semanas antes de la carrera de Assen, el español pidió a Garelli hacer un test privado sobre una 125 en Imola a fin de comprobar su estado físico y los resultados fueron plenamente esperanzadores.

Pero la sorpresa se produjo cuando apareció la noticia de que en Holanda correría con Derbi en 80. Garelli tenía a Vitali lesionado y la moto seguía falta de puesta a punto, por lo que no participarían en Holanda ni en Bélgica a fin de trabajar en la moto. Esa ausencia, unida al cariño que le tienen al piloto español hizo que le concedieran permiso para correr con la marca de Mollet cuando éste lo pidió. Su moral no estaba muy alta y la 250 aún falta de desarrollo, no le ayudaba. La idea de echar una mano a Aspar y a Derbi para intentar conseguir el título mundial le generaba la suficiente ilusión como para volver a la cilindrada más pequeña (aunque ahora no era de 50cc como cuando él la dejó) ocho años después de su última carrera en la misma. "*No me hace ilusión la idea de volver a la categoría de 80cc, pero sí la de ayudar a Derbi y a Aspar a conquistar el título mundial de la categoría*", decía tras bajarse de la moto en su primer test en el Jarama una semana antes de la carrera. Durante ese test rodó el equivalente a tres GGPP completos y su mejor tiempo quedó a 2 décimas del mejor marcado por Aspar. "*Ha ido muy bien. El tiempo es bueno si tenemos en cuenta que hacía mucho viento y los motores no eran nuevos. La muñeca me ha aguantado bien, aunque ahora está un poco hinchada y cansada. Me gustaría acabar mi carrera deportiva con Derbi, pero antes quiero demostrar que puedo hacer algo importante en 250cc*".

En la semana anterior a Assen, el periodista Raymond Blancafort recogía unas declaraciones del piloto: "*Estoy muy contento de volver a Derbi, de volver a mi casa. Retornar a la categoría de 80cc no entraba en mis planes, pero me hace muchísima ilusión ayudar a Aspar a conseguir para Derbi un nuevo galardón*". Sobre los problemas físicos sobre la moto decía: "*Es que no tiene nada que ver esta 80cc con una 250cc. La Derbi es manejable, fácil, juguetona. En la 250cc se tiene que hacer mucha fuerza, presionar el manillar, luchar con la moto, lo que resultaba muy difícil en mis circunstancias, de sobras conocidas*". El objetivo sería batir a Dorflinger: "*No será fácil, desde luego. No sé cómo lo haremos, no es el momento de pensar en tácticas; ésto queda reservado para el viernes, tras los últimos entrenamientos... y, de todas maneras, siempre hay que actuar sobre la marcha, porque no es lo mismo si Aspar sale, por ejemplo rezagado que si sale delante y es Dorflinger quien se queda. Lo ideal sería que el español se marchara y que yo pudiera entretener a Dorflinger, frenarle y conseguir colocar a Herreros por delante suyo. ¿Que Krauser también puede reforzarse? Por supuesto, pero contra más seamos, más diverdido; a mi me gusta correr en 'mogollón'*". Sobre lo que le había llevado a ésta situación: "*Por supuesto que he tenido momentos difíciles a lo largo de mi carrera. Pero nunca, como ahora, había ido a la pista para probarme. Antes acudía porque no estaba convencido de las motos, porque quería mejorar algún detalle, efectuar cambios. Esta vez acudí a Italia para probarme a mi mismo. ¡No me había sucedido nunca! Por ello es diferente, es una situación nueva que se me presenta y que confío superar*". Sobre los contratos afirmaba: "*No hay ningún papel firmado porque con Derbi nunca ha habido papeles de por medio ni los habrá. Yo dije que sí desde el primer instante, pero solo quedaba obtener la confirmación, el permiso de Garelli. Y no me fue difícil obtenerlo. Al mediodía estaba todo solucionado y ésto porque siempre me han unido las mejores relaciones con los equipos para los que he corrido, siempre han sido mis amigos. En Garelli no iban a correr en Bélgica y me dieron permiso para las tres pruebas que faltan: Holanda, Francia e Italia. Entre tanto, en fábrica trabajan duro; primero en el banco, mejorando el motor; después construyendo un nuevo chasis más ligero, para ganar esos ¡14 Kg! de más que acusamos ahora. Cuando la Garelli sea competitiva, volveré a subirme en ella. Llevo ya 20 años de moto y logicamente no me hace ilusión competir por poder estar en la zona de puntos, yo quiero ir delante, luchar por la victoria*". Con 38 años no renunciaba a seguir ganando carreras.

En Assen, Nieto descubrió con sorpresa que Dorflinger parecía estar en otra división, pero lo entendió mejor cuando supo que Krauser utilizaba motores especiales más potentes para los entrenos y que luego, en carrera, su rendimiento era menor. Aún así, la diferencia con el mejor tiempo era importante (10") aunque se reduciría tras las siguientes sesiones (6"), pasando del 11º al 4º puesto de parrilla. En la última jornada de entrenos, pero, sufriría problemas de carburación en su Derbi que se reprodujeron en carrera obligándole al abandono en la segunda vuelta.

En Spa no se corría en 80cc, y en Le Mans, Nieto conseguía de nuevo el cuarto mejor tiempo, a poco menos de tres segundos de la pole de Aspar que sorprendía al superar al "avión" de entrenos de Dorflinger. Pese a no explicarse publicamente, no parecía muy contento, sobre todo tras conocer las velocidades punta de las Derbi: 192 Km/h para Aspar, 191 para Herreros y 181 para él. ¿Se reservaba para carrera? ¿No tenía un motor bueno? Eran dudas razonables. La salida sería desorazonadora, con Nieto antepenúltimo y Aspar aún más atrás. Herreros y Dorflinger pelearon en cabeza mientras los otros dos hombres de Derbi se dedicaban a remontar posiciones rapidamente hasta que Aspar se fue al suelo en la tercera vuelta por derraparle la moto al dar gas a la salida de un curva. Lo mismo le pasaría a Champi poco más tarde con lo que el suizo de

Krauser quedaba en cabeza con una ventaja confortable mientras Ángel seguía remontando y alcanzaba la segunda posición a 11". Pero a Dorflinger se le presentó un problema en el amortiguador trasero que le haría bajar el ritmo de forma que Nieto le daría alcance y le superaría, logrando un año después de su última victoria, subir de nuevo a lo más alto del cajón en la que sería su victoria número 90 y última en en una carrera del Campeonato del Mundo de motociclismo, una alegría que se veía en parte enturbiada porque la combinación de resultados (con el suizo segundo) le daba el título mundial a Stefan Dorflinger.

En Silvestone y Anderstorp tampoco se corria en 80cc, así que la temporada se cerraba en Misano, donde Nieto debería abandonar en la décima vuelta, poniendo así fin a una temporada para olvidar. Problemas físicos, problemas mecánicos y, porqué no decirlo, una moral tocada, habían certificado para el español una de sus peores temporadas (o la peor a secas) en el Mundial.

1986

Durante el invierno volvieron a escena los rumores. El motociclismo español ya interesaba al público en general, la prensa deportiva le dedicaba más esfuerzos y, fruto de ello, cuando no había carreras, había que seguir haciendo "hervir el caldo". Aspar probó una JJ-Cobas 250cc (la prueba no era ningún rumor, el resto fueron elucubraciones que pudieron ser intenciones reales o no) y terminó tan encantado que quería fichar con ellos para hacer el mundial de con una de esas motos pero sin dejar de correr en 80cc. Como en Derbi no estaban por la labor de poner en peligro un hipotético triunfo en 80cc por los deseos del piloto de correr en el cuarto de litro, querrían que Nieto fuera su primer piloto y en JJ le harían a Aspar también un chasis de 80cc para montarle un motor Autisa (Autisa se había mostrado una opción competitiva y se esperaba que fuera aún mejor) que ya había probado batiendo el récord de Calafat. También se rumoreó que en Derbi, dado el interés de Ángel por intentar igualar o superar el récord de Agostini, iban a comprar, mejorar y mantener un par de MBA rebautizadas como Derbi para sus pilotos.

Al final, Aspar, Nieto y Champi Herreros serían los pilotos de Derbi en 80cc (la idea era que hubiera libertad entre ellos para, a partir de la segunda o tercera carrera, impartir órdenes a fin de que ayudaran al mejor clasificado), JJ-cobas confiaría en Carter y Echaide para el 250cc y en Torrontegui en 80cc y Nieto formó un proyecto aparte para correr en 125cc. Se quedó con la gestión de las MBA oficiales que serían rebautizadas como Ducados (quien paga manda) y el equipo fichó a Jörg Möller como técnico o consultor (no he podido sacar en claro qué terminó haciendo realmente en el equipo) y a Domenico Brigaglia como compañero del español en pista. Nieto aspiraba a un doblete que le empatara con Agostini...

La Derbi 80cc de 1986 ofrecía 29,5 CV a 15.000 rpm (a 12.000 ya entregaba 23CV) y estaba alimentada por válvula rotativa (a partir de 12-13.000 rpm las láminas no cerraban bien, así que hubo que recurrir a este tipo de admisión). Con el chasis multitubular rediseñado y las llantas Marvic de tes palos, el peso total era de 57kg (dos por encima del mínimo permitido), mientras que gracias a un rediseño de las bieletas se cambiaba la suspensión trasera de Pro Link a Unitrack (sistema de Kawasaki) ¡doblando! el recurrido de la suspensión trasera respecto al año anterior. En la suspensión delantera se recurría a una exclusiva horquilla invertida White Power.

Tras la experiencia agridulce de Sito Pons en 500cc, este año era Joan Garriga quien subía de categoría para pilotar una Cagiva 500cc de fábrica. Aún faltaban un par de

años para que ambos nos deleitaran con una temporada excepcional, pero ya eran pilotos consagrados en el campeonato del Mundo.

El campeonato empezaba en el Jarama, y antes de la carrera Nieto reflexionaba: "*Es que el año pasado todo estaba en contra: la moto, mi recuperación de la lesión en la muñeca, etc. Ahora todo ha cambiado y ya no me siento destrozado física y animicamente, como el año pasado. ¿Ganar dos títulos mundiales? Nada es imposible pero va a ser muy complicado, ¡tendría que salirme todo redondo! La respuesta la tendermos en septiembre*".

"*Soy un ser humano y no superman. Todo en esta vida se acaba, pero creo que un piloto no pierde la forma de la noche a la mañana, al menos mientras queda ilusión. Y aún la tengo. Ahora solo hace falta que la moto responda, que permita estar en el grupo de cabeza. Con ésto puedo dejar de preocuparme por los rivales y ocuparme de mi*".

Los entrenos le dejaban en segunda posición en 80cc (tras Aspar y por delante de Dorflinger y Herreros) y 9º en 125cc (a dos segundos de la pole), donde las Garelli seguían yendo como un tiro. El tercer puesto de Brigaglia daba pie a la duda de si Nieto se había guardado cartas en los entrenos o si realmente tenía problemas graves. En la carrera de 80cc salió en mitad del pelotón mientras Aspar, Bianchi (Seel), Dorflinger (Krauser), Van Kessel (Krauser) y Champi formaban el pelotón de cabeza. En la tercera vuelta, con Aspar primero, se pusieron Herreros y Nieto detrás y se escaparon del resto a un ritmo de dos segundos por vuelta para copar el podio. A falta de pocas vueltas y aprovechando un doblado, Aspar dió un tirón que le permitió ganar la carrera con Ángel segundo y Manuel tercero. En 125cc salió fatal pero remontó hasta la novena plaza en dos vueltas... antes de entrar en boxes con el cigüeñal roto.

La segunda cita era en Monza, donde la noticia imortante saltaba desde la parrilla de 500cc. Tras su doblete (250cc y 500cc) victorioso del año anterior, Freddie Spencer había tenido problemas en el Jarama. Salió bien y se escapó en cabeza hasta que a partir de la vuelta 12 ralentizó su ritmo siendo alcanzado y entrando finalmente en boxes con un problema en su brazo, problema que más tarde sería muy conocido por todos los aficionados: el síndrome del tunel carpiano. En Monza ya ni se presentó para la carrera esperando que con descanso y tratamiento iba a mejorar, luego incluso se operó, pero nunca volvió a recuperarse y su brazo le obligó a una temprana retirada de las carreras (adornada por un par de fracasados intentos de regreso).

En 80cc, Nieto marcó el segundo mejor tiempo de entrenos por detrás de Dorflinger (de quien se sospechaba que seguía con la estrategia del año anterior montando motores especiales para los entrenos cronometrados) y por delante de Aspar y Herreros, mientras que en 125 logra el sexto mejor tiempo (su compañero es cuarto). La carrera de 125cc se corre el sábado y en ella Gresini se escapa en cabeza mientras detrás suyo queda un grupo con Auinger (LCR), Cadalora (Garelli), el propio Nieto, Brigaglia y Gianola (MBA) que lucharian duramente durante gran parte de la carrera. Primero se descolgaba Gianola, luego se retiraba Brigaglia y también se retrasaba Cadalora, con su Garelli bajando de rendimiento, así que la pelea por la segunda plaza quedó entre Auinger y el español, que le ganó la posición con un escalofriante interior de última vuelta en la Parabólica. En 80cc, mientras rodaba en cabeza con Aspar controlando a Dorflinger, el valenciano se coló por el interior en la primera chicane dejando sin espacio al zamorano que se iría al suelo (el incidente se atribuyó a un malentendido). Finalmente, Dorflinger le robaría con picardía la victoria a Aspar al sobrepasarle por rebufo sin dejarle espacio justo cuando Jorge tenía que doblar a un rezagado.

En Nurburgring, pese a que la prensa intentaba que se profundizara más en el incidente de Monza que terminó con Ángel por los suelos, desde Derbi nadie expresaba malestar y su única preocupación pública era el clima, ya que en entrenos llovió e hizo mucho viento. En carrera, Nieto salió mal y remontó mientras Aspar se escapaba en cabeza tras deshacerse de Bianchi al tiempo que Champi entretenía a Dorflinger. Pero el zamorano no se encontraba cómodo con un nuevo tipo de neumáticos y además su motor perdió rendimiento, lo que le rezagó hasta la cuarta plaza final. La carrera se resolvió con la primera victoria mundialista de Champi Herreros que, en una maniobra parecida a la utilizada por Dorflinger para superar a Aspar (que abandonó con un problema en la bobina) en Monza, se deshizo del suizo que a punto estuvo incluso de perder la tercera plaza. Tras esta carrera, si se cumplía lo programado, Derbi debía dictar las órdenes para favorecer al piloto mejor clasificado del equipo y éste era Herreros, con 6 puntos sobre Dorflinger, 8 sobre Aspar y 15 sobre Nieto. A nadie se le escapaba que desde Mollet, dificilmente se iba a decidir que ganara el título Champi, quien realmente era considerado como el tercer piloto del equipo (él mismo tenía asumido ese rol).

En 125cc, Nieto volvió a salir mal (pese a que había afirmado el año anterior que por fin había aprendido a arrancar bien, parecía empeñado en demostrar lo contrario una y otra vez), remontó hasta el grupo que perseguía a las Garelli y cuando estaba en quinta posición abandonó por rotura de motor.

Derbi decidió darse una carrera más de margen para establecer las órdenes y así se llegó al rapidísimo circuito de Salzburgring. En carrera, Aspar salió en cabeza con Bianchi (Seel), Spaan (Huvo-Casal) y el sorprendente Torrontegui (JJCobas-Autisa) tras él hasta que dió un tirón y se fue en solitario hasta lograr una ventaja de 10". Herreros y Nieto habían salido mal y remontaron hasta alcanzar al grupo que perseguía a Aspar, que entonces estaba formado por Bianchi, Spaan y Dorflinger. La Derbi de Ángel empezó a bajar de rendimiento y perdió posiciones hasta terminar en 8ª posición mientras Herreros se hacía con la segunda posición y el suizo se veía relegado a la quinta, lo que dejaba el mundial con Champi (47) y Aspar (42) en cabeza, con Dorflinger (35), y un Bianchi (24) que había logrado la tercera posición en carrera, por delante de Nieto (23). En 125cc se retiró en la segunda vuelta enfadado con el comportamiento de su moto. No estaba contento con el rendimiento de ninguna de sus dos motos, hasta el punto de que no acudió a la cena que organizó Derbi para celebrar el doblete y declaraba qe su moto no era como la de sus compañeros... Lo cierto es que llevaba dos carreras consecutivas con problemas de motor mientras las demás motos del equipo no habían sufrido ninguno y aunque eso no significaba nada, sí que afectaba moralmente. Si a éso le sumamos que que en 125cc también sufría problemas amén de que las Garelli (y también algunas MBA privadas, como la de Auinger preparada por Bartol -y bautizada LCR por el constructor del chasis- y la de Gianola) eran visiblemente más rápidas, se entiende un poco más que no tuviera las cosas muy claras.

En Rijeka (no se corrió en 125cc) no se quiso comunicar ninguna decisión por parte de Derbi, pero tras la carrera, Aspar afirmaba que los tres pilotos del equipo sabían como estaban las cosas. En entrenos, el zamorano estuvo muy flojo hasta la última tanda, en la que apretó un poco más para conseguir la 6ª plaza a 2" de la pole de Aspar. En carrera, Herreros y Aspar (tras pelearse con Bianchi, McConnachie -Krauser- y Spaan) se escaparon en cabeza mientras Nieto volvía a salir mal. Herreros rompió el motor en la cuarta vuelta y Nieto remontó hasta la cuarta plaza que no fué tercera por3 décimas. El zamorano declaró: "*No es que haya salido mal, sino que el director de carrera ha hecho un amago y he tenido que frenar en mi inicio de carrera. He remontado muy bien, pero*

cuando ya los tenía me he confiado un poco y McConnachie se me ha vuelto a escapar... Yo estoy acostumbrado a ganar y no a luchar por el tercer puesto. Luego lo he intentado todo, pero ya era tarde". Aspar (57) era nuevo líder tras superar el ecuador del campeonato, con Herreros y Dorflinger empatados en segunda posición (47) y Nieto y McConnachie (31) inmediatamente detrás.

El Mundial llegaba a Assen, un circuito donde las victorias solían sonreir a Ángel, pero este año no iba a ser así. En entrenos fue 6º en 80cc a tres segundos de Aspar y Dorflinger y seguido a solo una décima por Luis Miguel Reyes con Autisa. En 125cc sería 13º, a casi cuatro segundos de la primera Garelli. Ya en carrera, en 80cc arrancó penúltimo mientras Aspar se escapaba en cabeza. El británico McConnachie (quien no estaba dispuesto a ayudar a ganar a Dorflinger si en Krauser no le daban un trato mejor que solo prestarle una moto) persiguió y alcanzó a Aspar pero siguió manteniendo un ritmo extremo. El valenciano, consciente de que no debía poner en peligro un posible título por solo una victoria, dejó que se escapara el inglés, quien a un par de kilómetros de la meta se cayó, regalando la victoria al de Derbi. "*Pensaba que tenía a Aspar justo detrás y no quería verme sorprendido"*, declaró el británico, pero lo que sí era sorprendente es que no estuviera informado desde boxes de que llevaba ¡12" de ventaja! Mientras, Herreros y Nieto ganaron sus respectivos duelos con Spaan y Dorflinger para terminar 2º y 4º. En 125cc, Ángel solo pudo ser décimo con un motor que rateó durante todo el fin de semana. No estaba muy contento con los técnicos de su equipo ya que todos los problemas caían de su lado mientras su compañero Brigaglia ya llevaba el doble de puntos que él en la tabla (26 por 13).

La siguente carrera era en Spa, un circuito que no era del gusto de Ángel, sobre todo tras su modificación del 79. No se corria en 80cc, así que podría centrarse más en la 125cc. El primer día de entrenos acabó con su compañero Brigaglia en la pole mientras él era 20º a 7" (los tiempos por vuelta eran superiores a 2'40"). El segundo, el italiano no bajó su crono pero el español rebajó casi dos segundos, logrando la 17ª posición de parrilla a casi seis segundos y medio de la pole de Cadalora. No había mucha esperanza de que la carrera fuera mejor y así fué, bajo la lluvia, el zamorano se retiró en la primera vuelta con agua en los carburadores mientras su compañero Brigaglia se hacía con el triunfo. Cadalora se cayó, con lo que Gresini no quiso arriesgar bajo el agua sabiendo que podría recuperar el liderato del Mundial, lo que facilitó un tanto la victoria del compañero de Nieto.

La siguiente cita era el Paul Ricard, también sin las 80cc. Los problemas de Nieto no mejoraban: 20º el primer día y 17º el segundo a casi 5" de la pole y a poco más de tres de su compañero (5º). En carrera, Nieto (excepcionalmente motivado ya que sus hijos presenciaban por primera vez una carrera suya fuera del Jarama) estuvo con su compañero Brigaglia (5º) hasta que unos ostensibles problemas de cambio le relegaron hasta la novena posición.

Antes de la siguiente carrera, Nieto hizo un análisis de la temporada en casi un monólogo recogido por Jaime Alguersuari en Solo Moto, fragmentos del cual aparecieron en la prensa diaria. "*Después del accidente de Mugello ya no volví a ser el mismo. Nunca me había dado un palo tan fuerte*". Se volvió más cauto y menos dispuesto a tomar riesgos, hasta llegó a plantearse si aún deseaba correr en moto. "*Y no me engañé; quería seguir en las motos, no tenía ánimos para abandonar los GGPP, me sentía y me siento capaz de ganar todavía. Ducados aceptó mis propuesta, igual que Derbi. 80cc y 125cc eran dos objetivos que me motivaban. Porque en 80cc, Aspar terminó el 85 sacándome casi tres segundos en cualquier pista y en 125cc porque yo mejor que nadie sabía la*

capacidad de las Garelli, mis rivales".

A principios de año le dijo a Aspar: "*Este año no me sacarás tres segundos por vuelta, este año no*" y lo cumplió. Su mayor problema de la temporada era la suerte. "*¿Acabado? El que diga que yo estoy acabado es que no entiende nada de este deporte. Hace falta analizar la temporada carrera por carrera para averiguar que Nieto es tan rápido como el que más. Pero lo cierto es que mi Mundial 86, hasta ahora, ha sido un rosario de infortunios en las dos categorías*". Y su análisis se resume en que en el Jarama, en 80cc, acabó segundo porque atacó demasiado pronto a Aspar y en 125cc rompió en cigüeñal (en lo que había trancurrido de temporada hasta el momento de estas declaraciones, Nieto había roto nueve cigüeñales). En Monza cayó en 80cc y fue segundo en 125cc. En Nurburgring volvió a caer en 80cc, según él por un error en los neumáticos, en 125cc volvió a romper el cigüeñal. En el rapidísimo Salzburgring, en 80cc, afirma que su Derbi no andaba y en 125cc gripó y abandonó. En Rijeka y en Assen acabó cuarto después de dos malas salidas, en 125cc un rateo del motor durante los entrenamientos se confirmó como grave problema al quedarse con un solo cilindro en las primeras vueltas. En Spa, en 125 volvió a repetirse la historia del rateo (al final era la boya de un carburador que se quedaba enganchada arriba)...

"*No tengo presión alguna y estoy dispuesto a afrontar las próximas carreras con la misma ambición de siempre. Es cierto que la edad no perdona, pero mi rendimiento ha sido óptimo, tan solo hay que analizar todo lo que he contado carrera por carrera. ¿Retirarme? Pronto, pero seré yo quien elija el momento*".

Y por último, mandaba un "mensaje" a la FIM: "*Somos los pilotos, las escuderías y los patrocinadores quienes mantenemos el Mundial a este gran nivel. Los organizadores están llevándose un "pastón" mientras los problemas de los pilotos siguen sin resolverse. Y no hablo solamente de dinero. Me refiero a los paddocks insuficientes, a la forma tercermundista de tratar a los pilotos durante los cuatro días que se convive en el paddock de un circuito. ¿Y la FIM? Sique en el siglo pasado; no se dan cuenta de que el motociclismo es* ***su*** *problema, pero ellos sólo legislan. No pueden correr en el Mundial tantísimos pilotos, la gran mayoría sin medios buscando una oportunidad. ¿Qué hace la FIM con el Europeo? Lo puso en marcha y se ha despreocupado, no invierte ni un solo franco, no cuida la promoción del Campeonato de Europa que es de donde de verdad deberían salir los hombres capaces de lucir una nueva licencia denominada 'Grand Prix' que hiciera del Mundial algo más beneficioso en todos los sentidos. Yo me iré pronto, es ley de vida, pero el motociclismo que está ahora en su mejor momento, necesita una FIM más capaz y más moderna*".

Se llegaba a Silverstone, donde Derbi podría proclamarse campeona de marcas si una de sus motos quedaba por delante de la primera Krauser. Y si Dorflinger entraba más allá del séptimo puesto, el título sería seguro para un español, Aspar, Champi o Nieto, que, aunque lo tenía practicamente imposible, matematicamente no estaba descartado. El zamorano llegaba motivado a Gran Bretaña, pero los resultados tampoco serían para tirar coheres. En entrenos fue 5º en 80cc (a casi dos segundos de la pole) y 9º en 125cc (a tres segundos de la pole y a solo uno de su compañero). La carrera de 80cc se celebraba el sábado, pero en el momento de la salida, un excesivo viento aconsejaba no correr, por lo que se retrasó la salida ya que con estas motos tan pequeñas el inconveniente era muy grande. Cuando aflojó un poco, un grupo de pilotos (Aspar, Dorflinger, Spaan, Reyes y Barros) dieron tres vueltas para otorgar el visto bueno a que se diera la salida. Tras la salida, McConnachie y Dorflinger se pusieron en cabeza con las motos más rápidas, Aspar se había tocado con Ian y prefirió no tomar riesgos manteniéndose detrás junto a

Champi. Nieto se cayó pronto: "*salí atrás, como siempre, y remontaba muy fuerte. Creo que hubiera podido estar con ellos, pero al finalizar la primera vuelta me encontré con un piloto en el suelo y otro que, por esquivarlo, me cortaba cualquier salida. No tuve más remedio que salirme de la pista y caerme. Afortunadamente no ha pasado nada*". La mejor noticia para el equipo Derbi era que, tal y como había anunciado, el británico, que seguía sin recibir de Krauser más que una moto, no quiso dejar ganar a Dorflinger, quitándole así tres posibles puntos más. Nieto no pudo reprimirse y afirmaba "*¡Qué burro! ¡Qué burro! Al comenzar la temporada alguien comentó que en el corral de Derbi había demasiados gallos, pero el verdadero gallinero está en Krauser, al menos así se ha visto hoy*". En 125cc, Nieto se retiró cuando era 10º en la cuarta vuelta.

La siguiente carrera era Anderstorp. Allí no se corría en 80cc y Nieto decidió no participar en 125cc y cederle su moto a Marcelino García (quien teoricamente tendría que haber llevado todo el año una MBA oficial en 250cc encuadrado en el mismo equipo).

En Misano podía decidirse el título de 80cc y por ello, TVE realizó una gestión con la TV italiana para poder retransmitir en directo una carrera que no se iba a ofrecer porque se corria en sábado. Corrió con los gastos de satélite y demás y así se pudo ver la carrera en directo en España. Aspar salió mal y era adelantado por media parrilla, pero imprimió un fuerte ritmo que le llevó a los puestos de cabeza. Allí se peleaban Bianchi y Spaan con Champi y Dorflinger inmediatamente detrás hasta que se unieron los cuatro en un solo grupo del que se iría descolgando Dorflinger. Aspar alcanzó al trío de cabeza y peleó con ellos intentando escaparse, pero Bianchi se resistió y finalmente Aspar, viendo la determinación de un piloto que quería lograr a cualquier precio su primera victoria de la temporada, se conformó con un segundo puesto que le otorgaba su primer título de Campeón del Mundo. Mientras, Nieto, con un desarrollo excesivamente corto, batía a Dorflinger en su pelea por la quinta plaza. Aspar, que había pasado la mañana de la carrera en el camión de Ángel, tras dedicar su título especialmente a Tormo y al propio Nieto, afirmaba: "*Sus consejos me han servido de mucho. En esta carrera me ha ayudado muchísimo y me ha dado tranquilidad. Nunca olvidaré sus palabras al final de la carrera, cuando me felicitó efusivamente: 'ya no estoy solo, estás conmigo'*".

Mientras, el zamorano afirmaba: "*Me he llevado una tremenda alegría. Jorge ha sido el vencedor porque ha realizado una temporada estupenda y ha demostrado a lo largo de la competición que tiene una inteligencia innata para este deporte. Su futuro es espléndido y yo, lo que le diría es que tenga paciencia y que ahora lo difícil va a ser mantenerse. Me alegro por él y por Derbi*".

"*Lo mejor que Aspar ha podido decir es que el título era de todos los que estamos en Derbi. ¡He superado mi problema! ¡Ya tengo 14 títulos!*", decía bromeando, aunque de esa frase se podía intuir que la retirada parecía cercana.

En la carrera de 125cc estaba rodando el 11º hasta que el embrague empezó a fallar, retrasándole hasta que tuvo que abandonar.

La temporada se cerraba con un curioso GP de Bade-Wurtemberg en Hockenheim, que la FIM se había sacado de la manga para compensar que en Kyalami no se corrió en 80cc, 125cc y Sidecars y que solo se celebraría en estas tres categorías. En 125cc, tras un 27º puesto en entrenos, Nieto solo dió un par de vueltas antes de retirarse, mientras que en 80cc, cuando rodaba en segunda posición (tras un sorprendente Waibel con Seel y por delante de Dorflinger) rompió el motor y por primera vez confirmaba su retirada de las carreras, una retirada esperada pero que, como él mismo había quería, solo decidió él.

"*Es una lástima este contratiempo. ¡Quería despedirme desde el podio! De todas formas me retiro; ya no disfruto con la moto y no veo posibilidad de hacerlo... incluso algunas veces me da miedo. ¿Manager? Es algo que debo meditar en este mes de vacaciones que me concedo, pero a mi siempre me han llevado el casco y ahora no me veo llevando los cascos de los demás...*".

Ángel Nieto, el 12+1 decidía retirarse de las carreras, pero no lo iba a hacer sin intentar hacerlo con una victoria, y el mejor escenario era un Superprestigio Solo Moto que se convirtió en su homenaje. Quería ganar la carrera o, por lo menos, dejar su mejor imagen. Tan obsesionado estaba que, como él mismo ha reconocido, hizo algo que no había hecho nunca: pedirle a otro piloto que le dejara ganar la carrera (a Aspar, quien logicamente se negó). Por si estaba poco nervioso, se perdió el último entreno porque tenía que estar presente en los estudios de TVE en Sant Cugat para un "Especial Nieto" que se ofreció dentro del programa polideportivo "Estudio Estadio", y en la misma mañana de la carrera, durante la presentación de los pilotos se le escapaban las lágrimas mientras levantaba los brazos de sus compañeros Aspar y Champi. Muchas (¿tal vez demasiadas?) emociones antes de la carrera.

En la primera manga, salió mal y remontó para llegar tercero tras Aspar (que ganaría las tres) y Reyes. En la segunda, sufrió una caída que se saldó con una fractura en el pie derecho amén de contusiones varias, por lo que tuvo que ser retirado en ambulancia y se perdió las últimas carreras del Campeonato de España, con lo que el Superprestigio, su Homenaje, fué también su última carrera.

Atrás quedaban muchos años de carreras, 90 victorias, 35 segundos y 14 terceros en GGPP, 12+1 títulos mundiales y 24 de España, 2008 puntos conseguidos en el Mundial... más la admiración de todo el mundo.

Dejaba las carreras un ejemplo de piloto inteligente que, sin embargo, sucumbía ante la superstición y así, no era capaz de correr con un mono nuevo sin haberlo arrastrado previamente por el suelo (por no arrastrarlo en marcha), detestaba correr en día 12+1 o exigía a los organizadores de un GP (Salzburgring) que movieran el número de un puesto de comisarios (el 12+1) para que no pudiera verlo desde la pista.

Un piloto capaz de engañar a sus rivales haciendo mal durante toda una carrera la curva que mejor se le daba para robarles la cartera en la última vuelta, capaz de poner nerviosos a sus rivales tocándoles con un dedo en la espalda, de engañarles frenando sin levantarse de la moto o levantándose sin frenar, capaz de controlar 200rpm de motor con el puño de gas para evitar gripar un motor por llevar el desarrollo equivocado, capaz de robar tiempo de una parrilla cruzando la moto delante o tirando una caja de herramientas, capaz de tantas y tantas cosas pero incapaz de pronunciar la suma de sus 12+1 títulos mundiales en voz alta (apostaría a que no es capaz ni de pensar ese número). ¿Contrasentido? No, simplemente Don Ángel Nieto.

Después desarrollaría su faceta de manager (con un título mundial en 1999) y de comentarista en televisión, pero éso... es otra historia.

EPÍLOGO

Y aquí termina este profundo repaso a la carrera de Ángel Nieto en los mundiales de motociclismo. Han sido unas semanas de duro trabajo para mi, y seguro que un periodista profesional, con acceso a archivos más completos y, tal vez, con relación más directa con los hechos de la época, lo hubiera hecho mucho mejor y mucho más completo (tengo que reflejar la pena y el estupor que me causa que ninguno se haya dedicado a ello, ¿a qué esperan? ¿A que no pueda leerlo?), pero "que me quiten lo bailao..." He disfrutado exprimiendo la memoria, refrescándola con la documentación disponible y también aprendiendo cosas que desconocía, todo ello con un solo objetivo: que las nuevas generaciones que solo conocen a Nieto en la faceta de comentarista de TV puedan entender mejor porqué es tan admirado y respetado por los aficionados más veteranos.

Me siento orgulloso de decir que ninguna parte del texto proviene de la pasión de un fan por su piloto. Dejando aparte que en aquéllos tiempos, el fenómeno de los fan estaba muy lejos de las motos, mi piloto preferido era Min Grau y deseaba que le ganara a Nieto siempre. Así pues, ni un gramo de la pasión de un seguidor, pero muchos kilos de la admiración que sentía un chaval que creció viéndole ganar casi cada semana. Que un seguidor de otro piloto dedique tanto esfuerzo a glosar su figura, creo que solo demuestra la grandeza de Ángel Nieto.

Dicho ésto, no voy a pedir perdón por la extensión del texto. Creo que no debo porque el personaje lo merece. Sí que pediré perdón a quien crea que me he ido demasiado por las ramas (o que me he ido demasiado poco) en todo lo que no se refería estrictamente a él. He sentido tentaciones de expandirme con datos y detalles de otros pilotos pero he intentado reprimirme, limitarme solo a algunos hechos trascendentales, igual que he intentado resumir, tal vez demasiado, alguna información tanto como en otras ocasiones he lamentado no disponer de más. Lo he hecho lo mejor que he podido.

También quisiera decir que me gustaría que este relato no se publicara en más foros que en los que yo lo posteo (wxatgp500 y Epifumi), pero no soy un iluso y entiendo que, lo quiera o no, se va a hacer, así que solo puedo pedir que cuando se haga, no se obvie al autor.

Para despedirme solo quiero añadir que, buscando información en la hemeroteca, he revivido muchos buenos y malos recuerdos (no solo de motos), y creo que a más de uno le gustaría la experiencia. Ánimo, hay más pilotos y, afortunadamente para vosotros, con carreras deportivas más cortas...

Saludos.

Victorias en GGPP

1969	50	Alemania Or. (Sachsenring)	Derbi
1969	50	Ulster (Dundrod)	Derbi
1970	50	Alemania (Nurburgring)	Derbi
1970	50	Francia (Le Mans)	Derbi
1970	50	Yugoslavia (Opatija)	Derbi
1970	50	Holanda (Assen)	Derbi
1970	125	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Derbi
1970	125	Alemania Or. (Sachsenring)	Derbi
1970	50	Ulster (Dundrod)	Derbi
1970	125	Italia (Monza)	Derbi
1970	125	España (Montjuïc)	Derbi
1971	125	Austria (Salzburgring)	Derbi
1971	50	Holanda (Assen)	Derbi
1971	125	Holanda (Assen)	Derbi
1971	50	Alemania Or. (Sachsenring)	Derbi
1971	125	Alemania Or. (Sachsenring)	Derbi
1971	125	Checoslovaquia (Brno)	Derbi
1971	50	Suecia (Anderstorp)	Derbi
1971	125	España (Jarama)	Derbi
1972	125	Austria (Salzburgring)	Derbi
1972	125	Italia (Imola)	Derbi
1972	50	Holanda (Assen)	Derbi
1972	125	Holanda (Assen)	Derbi
1972	50	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Derbi
1972	125	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Derbi
1972	125	Suecia (Anderstorp)	Derbi
1972	50	España (Montjuïc)	Derbi
1974	125	Italia (Imola)	Derbi
1974	125	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Derbi
1975	50	España (Jarama)	Kreidler
1975	50	Alemania (Hockenheim)	Kreidler
1975	50	Italia (Imola)	Kreidler
1975	50	Holanda (Assen)	Kreidler
1975	50	Finlandia (Imatra)	Kreidler
1975	50	Yugoslavia (Opatija)	Kreidler
1976	50	Italia (Mugello)	Bultaco
1976	50	Holanda (Assen)	Bultaco
1976	125	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Bultaco
1976	50	Suecia (Anderstorp)	Bultaco
1976	50	Alemania (Nurburgring)	Bultaco
1976	50	España (Montjuïc)	Bultaco
1977	125	Venezuela (San Carlos)	Bultaco
1977	50	España (Jarama)	Bultaco
1977	50	Yugoslavia (Opatija)	Bultaco
1977	50	Holanda (Assen)	Bultaco
1977	125	Holanda (Assen)	Bultaco
1977	125	Suecia (Anderstorp)	Bultaco
1978	125	Finlandia (Imatra)	Minarelli
1978	125	G. Bretaña (Silverstone)	Minarelli
1978	125	Alemania (Nurburgring)	Minarelli
1978	125	Yugoslavia (Rijeka)	Minarelli
1979	125	Venezuela (San Carlos)	Minarelli
1979	125	Austria (Salzburgring)	Minarelli
1979	125	Alemania (Hockenheim)	Minarelli
1979	125	Italia (Imola)	Minarelli
1979	125	España (Jarama)	Minarelli
1979	125	Yugoslavia (Rijeka)	Minarelli
1979	125	Holanda (Assen)	Minarelli
1979	125	G. Bretaña (Silverstone)	Minarelli
1980	125	Francia (Paul Ricard)	Minarelli

1980	125	Holanda (Assen)	Minarelli
1980	125	Bélgica (Zolder)	Minarelli
1980	125	Finlandia (Imatra)	Minarelli
1981	125	Argentina (Buenos Aires)	Minarelli
1981	125	Austria (Salzburgring)	Minarelli
1981	125	Alemania (Hockenheim)	Minarelli
1981	125	Francia (Paul Ricard)	Minarelli
1981	125	España (Jarama)	Minarelli
1981	125	Holanda (Assen)	Minarelli
1981	125	G. Bretaña (Silverstone)	Minarelli
1981	125	Finlandia (Imatra)	Minarelli
1982	125	Argentina (Buenos Aires)	Garelli
1982	125	Austria (Salzburgring)	Garelli
1982	125	España (Jarama)	Garelli
1982	125	Italia (Misano)	Garelli
1982	125	Holanda (Assen)	Garelli
1982	125	G. Bretaña (Silverstone)	Garelli
1983	125	Italia (Monza)	Garelli
1983	125	Alemania (Hockenheim)	Garelli
1983	125	España (Jarama)	Garelli
1983	125	Austria (Salzburgring)	Garelli
1983	125	Holanda (Assen)	Garelli
1983	125	G. Bretaña (Silverstone)	Garelli
1984	125	Italia (Misano)	Garelli
1984	125	España (Jarama)	Garelli
1984	125	Alemania (Nurburgring nuevo)	Garelli
1984	125	Francia (Paul Ricard)	Garelli
1984	125	Holanda (Assen)	Garelli
1984	125	G. Bretaña (Silvestone)	Garelli
1985	80	Francia (Le Mans)	Derbi

Segundos puestos en GGPP

1967	50	Holanda (Assen)	Derbi
1968	50	España (Montjuïc)	Derbi
1969	50	España (Jarama)	Derbi
1969	50	Francia (Le Mans)	Derbi
1969	50	Yugoslavia (Opatija)	Derbi
1970	125	Yugoslavia (Opatija)	Derbi
1970	50	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Derbi
1971	50	Austria (Salzburgring)	Derbi
1971	50	Italia (Monza)	Derbi
1971	125	Italia (Monza)	Derbi
1972	50	Alemania (Nurburgring)	Derbi
1972	50	Italia (Imola)	Derbi
1972	50	Yugoslavia (Opatija)	Derbi
1972	125	Finlandia (Imatra)	Derbi
1973	125	Alemania (Hockenheim)	Morbidelli
1973	125	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Morbidelli
1973	125	España (Jarama)	Morbidelli
1974	125	Austria (Salzburgring)	Derbi
1974	125	Yugoslavia (Opatija)	Derbi
1975	50	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Kreidler
1975	50	Suecia (Anderstorp)	Kreidler
1976	50	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Bultaco
1976	125	Suecia (Anderstorp)	Bultaco
1976	125	España (Montjuïc)	Bultaco
1977	125	Yugoslavia (Opatija)	Bultaco
1977	125	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Bultaco
1977	50	Suecia (Anderstorp)	Bultaco
1978	125	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Minarelli
1978	125	Suecia (Anderstorp)	Minarelli

1978	50	Alemania (Nurburgring)	Bultaco
1980	125	Alemania (Nurburgring)	Minarelli
1981	125	San Marino (Imola)	Minarelli
1983	125	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Garelli
1986	125	Italia (Monza)	Ducados (MBA)
1986	80	España (Jarama)	Derbi

Terceros puestos en GGPP

1968	50	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Derbi
1969	50	Checoslovaquia (Brno)	Derbi
1970	50	Alemania Or. (Sachsenring)	Derbi
1971	50	Alemania (Hockenheim)	Derbi
1971	50	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Derbi
1972	125	España (Montjuïc)	Derbi
1973	125	Austria (Salzburgring)	Morbidelli
1976	50	Yugoslavia (Opatija)	Bultaco
1976	125	Italia (Mugello)	Bultaco
1976	125	Holanda (Assen)	Bultaco
1977	50	Alemania (Hockenheim)	Bultaco
1977	50	Italia (Imola)	Bultaco
1977	50	Bélgica (Spa-Francorchamps)	Bultaco
1982	125	Yugoslavia (Opatija)	Garelli

Campeonatos Mundiales

1969	50	Derbi
1970	50	Derbi
1971	125	Derbi
1972	50	Derbi
1972	125	Derbi
1975	50	Kreidler
1976	50	Bultaco
1977	50	Bultaco
1979	125	Minarelli
1981	125	Minarelli
1982	125	Garelli
1983	125	Garelli
1974	125	Garelli

Puntos brutos conseguidos

Año	50cc	80cc	125cc	250cc
1964	2			
1965	2			
1966	2			
1967	12			
1968	10			
1969	76			
1970	105		72	
1971	89		87	
1972	81		97	
1973			46	
1974			60	
1975	114			
1976	97		67	
1977	87		80	
1978	12		88	
1979			120	
1980			78	
1981			140	6
1982			111	

1983			102	
1984			90	
1985		15		
1986		45	15	
Total	689	60	1253	6

Total puntos conseguidos: 2008