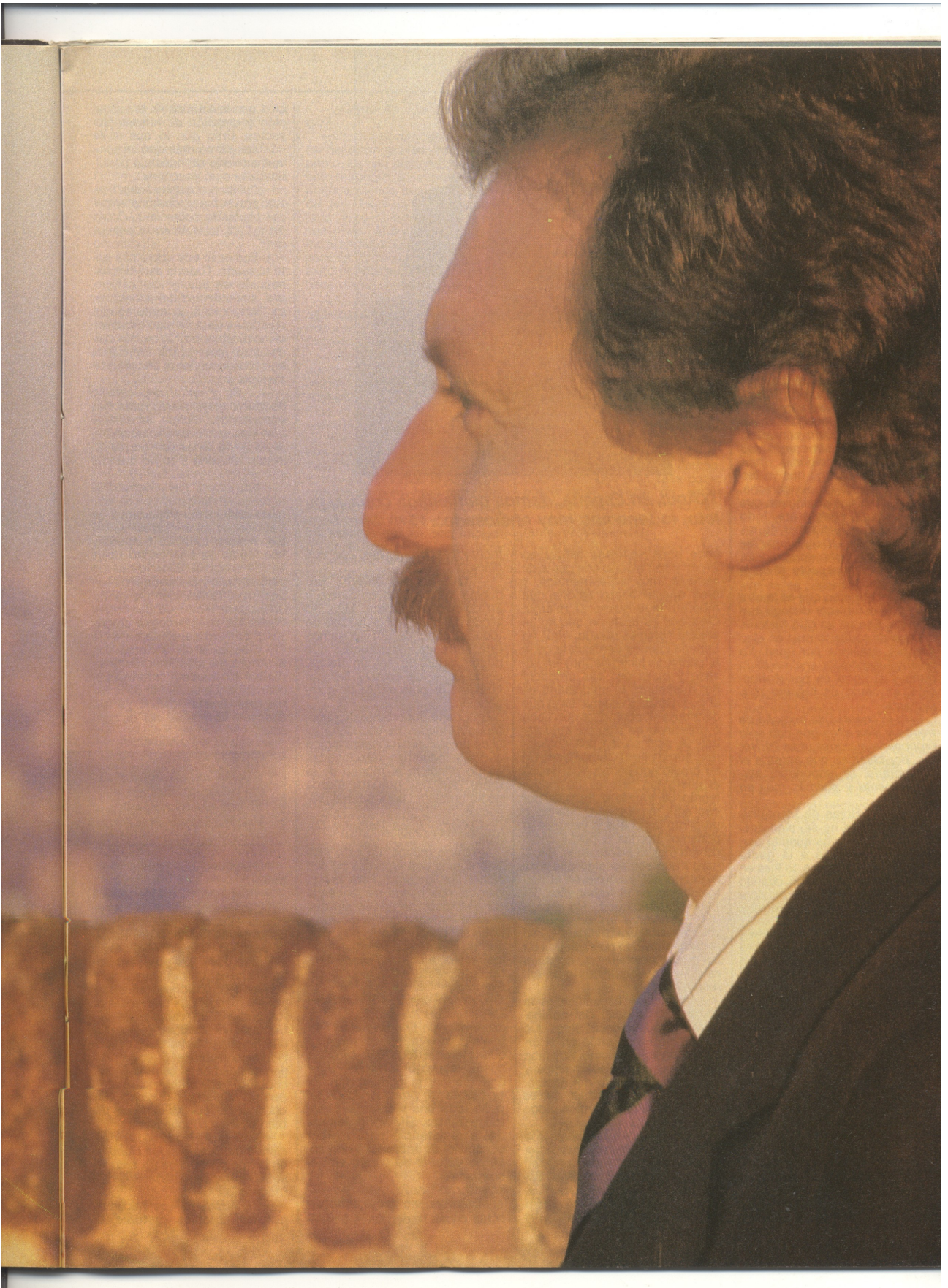




Jacinto Moriana
entrevista

Al pie del cañón

Saber despejar una incógnita a tiempo, elegir con gusto la buena imagen o poner en pista un sueño vale todo, y en este caso hay alguien que ha adaptado su empeño a la más grande de las paciencias que un hombre pueda imaginar.



Jacinto Moriana

LA vida en torno a la moto y su circunstancia no es precisamente un camino de rosas, y si a la competición nos referimos, mucho menos. Esa puesta en escena que muchos equipos lucen en los boxes hay que sufrirlo antes, y para eso existe alguien, un cabeza de turco o responsable.

En esta ocasión se trata de alguien con aspecto de galán, bastante lógico, al que no le importaría nada que le regalasen relojes que lo marcaran todo menos el tiempo, o unas buenas vacaciones en pleno mes de marzo, o quizá mejor un año sin desesperaciones, sin letras de cambio, sin plusvalías o burocratizaciones. Ese es, en resumen, Jacinto Moriana, un pequeño burgués con el que da gusto conversar.

—*Jacinto, defineme en pocas palabras tu gran pasión.*

—La moto es algo que ya forma parte de mi propia persona. En ella, creo que cualquiera que me conozca encontrará todo aquello que quiera saber de mí.

—*¿Dónde y en qué lugar se encuentra el hecho de competir, que ya es otro aspecto al de la propia pasión?*

—Competir creo que es la otra forma de establecer diálogo con la moto. Eso es ya otra historia, aunque de todas formas es algo que me apasiona por igual. Yo no soy un ganador encima de la moto y si corro es por distracción, es como un juguete apasionante.

Esto lo cuenta una persona de treinta y pico años que con sólo proponerle el correr unas 24 Horas, por chistoso que parezca el comentario, te responderá afirmativamente y además muy en serio...

—Las 24 Horas de Montjuich son, o eran, ya no sé, algo apasionante que no he querido perderme nunca. Ves a la gente cómo te saludan, la ves, te fijan en cada uno de ellos; luego, cuando te los encuentras, les encanta que les digas que te acuerdas de

“El éxito de Cardelús en el Europeo es un éxito compartido... Se ha creado polémica y no sé aún cuál es la base de la misma.”

su salud; es un espectáculo completo...

Ahí empezó una distendida charla sobre los pormenores de Montjuich y sobre el malogrado Mingo Parés, con el que Jacinto mantenía una estrecha relación.

—*¿Qué tienen de parecido un empresario de la moto y un piloto profesional, aparte de la pasión por el tema?*

—Es algo para reflexionar de forma muy detallada. Verás:



“Aquí, en España, damos demasiada coba al piloto, lo tenemos muy endiosado...”

hace unas semanas estuve en Japón y he hablado con gente de carreras, muy experimentada, y creo que el piloto tendría que meditar más sobre sí mismo. Creo que es un tema que no se analiza como es debido. Aquí, en España, damos demasiada coba al piloto, lo tenemos muy endiosado y quizá eso sea producto del marketing. El empresario es el que manda y ordena, es el que distribuye el equipo, el que ficha o prescinde de alguien, a no ser que se esté en las dos posiciones, como piloto y empresario de su propio equipo. Muchas veces el piloto tan sólo es un instrumento de triunfo o fracaso; por eso aquí, en España, cuando a un piloto las cosas le van bien lo ponemos por las nubes, y cuando van mal, lo pisoteamos. Reconozco que eso es algo que está montado así, y ocurre en el motociclismo, en el fútbol, etc. ¿Es bueno? ¿Malo quizá? No lo sé...

—*Tu cabeza en un equipo, ¿dónde está exactamente?, ¿en la competitividad de cada una de las piezas manteniendo la balanza de los presupuestos o en los resultados?*

—Mi función específica es la de director general del equipo. ¿Eso qué quiere decir? Pues que mi trabajo no se sitúa en el orden de un solo aspecto. Soy más bien el que define los medios y sobre todo el futuro del equipo. Luego existe un mánager, que es el que coordina y mantiene todo en perfecto orden.

—*Jacinto es un personaje con las ideas muy claras, muy ordenado en sus respuestas y en sus aptitudes de empresario/piloto. Pero hablemos de cifras, Jacinto. ¿De dónde sale ese dinero para montar todo lo que tienes*

montado?, porque, oye, eso vale dinero...

—¿Que si vale dinero? Eso cuesta un fortún en dinero y en dolores de cabeza. Mira, yo vendo motos, y ésa es la base de todo. A partir de ahí apoyamos una serie de inversiones, que nunca dejan de ser un riesgo, como es el de crear y fabricar nuestras propias motos de competición.

Una parte importante de nuestras actividades de escudería es la de prestar servicio tecnológico a otras industrias relacionadas en un principio al mundo de la moto, sin dar nuestra marca como emblema para futuros proyectos.

—*¿Como hace Porsche Design?*

—Más o menos. En este sentido somos una empresa de servicios por encargo. Para entendernos, nos puede ser encargada una moto de rallyes sin que la casa o fábrica quiera dar a conocerse directamente, sea porque no le interesa la imagen de los rallyes, a un nivel experimental, etc.; éste es tan sólo un ejemplo.

—*Ya, ¿o sea que en el caso BMW fuisteis los encargados de desarrollar un tipo de moto?*

—Más que un tipo de moto se quería probar toda una serie de cosas respecto al motor. Para una fábrica, la competición es una pista de pruebas donde se pone toda una técnica al máximo esfuerzo. BMW necesitaba de la resistencia para extraer conclusiones sobre toda una serie de datos y se confió en nosotros.

—*Chollo, ¿no?*

—Hombre, no creas, aunque estas cosas te dan unos benefi-

cios que invertimos en investigación y creación de nuevos proyectos. Creo que lo que te he contado no es más que un aprovechamiento de nuestras posibilidades como escudería.

—*Puestos a hablar sobre nuevos proyectos podríamos empezar hablando sobre la JJ-Cobas '88. ¿Está todavía en el ordenador?*

—Eso es lo que ahora nosquita el sueño. Todavía estamos trabajando en ella, y, como siempre, dependemos del presupuesto. Respecto a la moto te diré que no se trata de algo totalmente revolucionario. Tiene dos ruedas y un motor. ¡Ah!, también le hemos adecuado un pequeño ordenador y...

—*... Sí, y en el depósito un completo mapa de las rutas más importantes... Venga, sé compasivo con este pobre colaborador, si no en la redacción no me tomarán en serio y tú no querrías eso de mí, ¿verdad?...*

—No, pero lo del ordenador te lo decía en serio. Le hemos aplicado como dato importante. Se trata de un minireceptor de datos, incluso para las suspensiones, como ya han hecho Lotus en F-1 o Aprilia. Ellos lo han experimentado y los resultados son positivos. Ya ves, siempre vamos un poco a remolque del coche. Fíjate, las suspensiones progresivas primero se utilizaron en la F-1 y después en la Kobas con K. Ahora, lo más importante es recibir la máxima información del motor, y a poder ser de la forma más directa posible. Ya ves, aplicar informática, así de sencillo.

“Sería una posibilidad de oro poder contar para el '88 con los servicios de Martin Wimmer.”

—*Háblame del chasis y del motor.*

—Respecto al motor todavía estamos trabajando en él. La mecánica está configurada a partir de la termodinámica del Rotax. La posición de los cilindros es en «V» para poder así acoplarlo mejor al chasis. Un dato importante son las 27 relaciones de cambio (más o menos) que tendrá el motor, pudiéndolas cambiar de una forma muy accesible. Este es un dato importante, ya que tan sólo Honda o Yamaha ofrecen esta generosidad en el cambio. El encendido tiene cuatro curvas y permite conseguir mayor potencia, a la vez que su curva de trabajo es más adecuada.

—*¿Así que Rotax seguirá haciendo motores con los cilindros en configuración lineal y sólo vosotros y Aprilia desarrollaréis los motores en «V»?*

—Sí, nosotros nos hacemos nuestros propios motores, al

stiga-
pro-
he
apro-
sibi-

nue-
mp-
obas
lena-

qui-
tra-
sien-
ues-
diré
men-
rue-
le
o or-

o un
más
mpa-
dor,
e to-
rias

or te
apli-
Se
da-
sio-
ctus
ex-
son
mos
che-
gre-
n la
con
es
sión
for-
ves,
sen-

de

del

avía
me-
partir
tax.
s en
me-
nte
bio
no-
una
un
ólo
sta
en-
s y
en-
tra-

ha-
ros
vo-
los

os
al

igual que Aprilia. Rotax no hará motores con la configuración en «V».

—¿Y respecto al chasis?

—El chasis tiene una configuración parecida al tipo «U», con un basculante como el que ha llevado Cardelús, dos discos, etc. Su peso rondará los 94 kg., sin duda una de las más ligeras del Mundial.

—¿Utilizáis titanio en la tornillería?

—No, porque pensamos que rebajar peso en tornillería y luego sumarle tres kilos de pintura en el carenado es una tontería. Espero que a finales de enero o principios de febrero podamos empezar a rodar con la moto.

—¿Cuántas motos habéis vendido?

—Aproximadamente unas 70 motos en los últimos cuatro años; 15 o 20 entre las de trial y las de velocidad, dos BMW y luego 80 y 125 c.c. Respecto a las de calle hemos vendido 10 en Japón y ahora se están preparando unas 100 más (de calle).

—¿Y con todo esto no te has hecho millonario?

—Ja, millonario! ¡Qué va! Mira, para embarcarte en una aventura de este tipo, como lo es la creación de motos, sean de calle o de competición, necesitas una inversión siempre superior a la que en un principio te imaginas. Para que te hagas a la idea, he invertido este año 50 millones de pesetas que en estos precisos momentos son pérdida, son puro riesgo, que por supuesto espero recuperar, porque no estoy loco. Para construir una moto de carreras necesito técnicos, mecánicos, gente que vaya a buscar piezas, gente en constante movimiento. La investigación es muy cara, o al menos ése es su precio, y a toda esta gente no la tengo trabajando por amor al arte porque todos tenemos unas responsabilidades que mantener. Somos 30 personas en esta empresa, técnicos, material empleado y tiempo. A partir de ahí, haz tus propios números.

—¿Tenéis ya algún patrocinador para este año?

—Todavía no hay nada cerrado, aunque hay perspectivas positivas sobre el tema. Todavía es pronto.

—¿Qué es lo que puede tener Aprilia, técnicamente hablando, que no tengáis vosotros?

—Tiene lo mismo que que nosotros por parte de Rotax. Luego sabes que la suerte juega un papel importante.

—¿De qué forma han influido los resultados de Cardelús?

—Pues muy positivamente. Imagínate, ha conseguido un segundo título de Europa para nuestra marca. Creo que las Aprilia y las JJ-Cobas son, después de Yamaha y Honda, las mecánicas más fiables y con más posibilidades para un piloto privado.

—¿Cómo ha ido con Cardelús?

—Creo que muy bien. Xavi lo ha hecho muy bien, es un buen piloto. Es una persona muy seria con respecto a lo profesional, aunque pienso que le gusta hacer las cosas un poco a su manera, y no quiero decir que eso sea malo. Ahora creo que está montándose su propio equipo para la próxima temporada. El éxito del Europeo es un éxito un poco compartido.

—Sí, pero sé que han existido algunas diferencias entre vosotros y su equipo, más bien sobre la cuestión técnica...

—Mira, en el caso de Cardelús no lo entenderé nunca. Técnicamente creo que ha existido el malentendido de que les estábamos ocultando datos técnicos sobre la moto, o al menos eso es lo que ha llegado a mis oídos. ¡No lo entiendo! Sé que han estado probando escapes que nosotros ya habíamos probado antes. No sé, pero en el tema técnico me da la sensación de que se ha creado recelo en cuanto a los avances que se iban haciendo en la moto a lo largo de la temporada. Mira, si ellos han probado un amortiguador que en definitiva va mejor, es bueno para todos tenerlo en cuenta, y si nosotros sabemos que existe un cilindro que les puede ir mejor, pues lo mismo. Es, creo, a partir de aquí cuando se ha creado una polémica y no sé aún cuál es la base. De todas formas es algo que quiero solucionar, porque, como te he dicho, ha conseguido un título para esta casa y no quiero que existan diferencias por culpa de problemas tan simples.

—¿Tú crees, Jacinto, que la JJ-Cobas es una moto de Europeo?, lo digo porque ganar un Campeonato del Mundo está quizá un poco lejos, aunque nada es imposible; en cambio, ganar un Campeonato de Europa es algo que ya está ahí, y por segunda vez.

—Yo pienso que con un piloto de la talla de Reggiani en el Mundial no lo hubiéramos hecho del todo mal. Conozco a Reggiani y sé que ahí hay mucho piloto. Este año, en el Europeo, Cardelús sabe que en la pista ha ido un poco sobrado respecto a las mecánicas de los demás. Con este comentario no quiero restarle valor a su trabajo encima de la moto ni al trabajo de Miguel López. Todo es vital para la consecución de un título, aunque una buena moto siempre ayuda. Ahora trabajamos para en 1988 estar delante.

—¿Y con quién?

—En nuestros planes está Alberto Puig, con el que pensamos mantener una estructura.

—Ya, pero poner una moto nueva a punto requiere mucha experiencia y...

“Carlos Cardús es un buen piloto, realmente rápido..., pero no comparto su forma de ser.”

—Lo sabemos. Puig es muy joven, es un piloto a formar, el cual ha demostrado ser realmente rápido. Nos llegarán muchos datos directamente de la moto, aunque no descarto la idea de contar con los servicios de un piloto más experimentado.

—... Pues hay uno que se ha quedado compuesto y sin novia...

—Te refieres a Wimmer, ¿no?

—Creo que sí.

—Sin duda sería una posibilidad de oro el poder contar con sus servicios. Wimmer no es un piloto ganador, pero ha demostrado tener una gran talla como profesional, aparte de saber mantener siempre su moto muy a punto, y éste es un dato importante. Veremos a ver...

—Muchos de nosotros, los simples espectadores de acontecimientos, nos preguntaremos: pero bueno, Jacinto, no te lo pienses dos veces y, si te es posible, ¡ficha a Wimmer sin dudar! Así, Puig aprendería mucho y bien de él y el equipo seguro que estaría delante a la primera de cambio, teniendo en cuenta que estamos utilizando el nombre de Martin Wimmer siendo tan sólo un rumor. Hasta ahí todo podría ocurrir, pero existe algo más a tener en cuenta, y que Jacinto sabe muy bien. El fichar a un piloto extranjero tiene dos caras, una positiva y otra no negativa, pero sí perjudicial en parte. A un piloto extranjero, si se le ficha, es por su buen hacer encima de la moto y porque puede asegurar unos resultados, y lo perjudicial

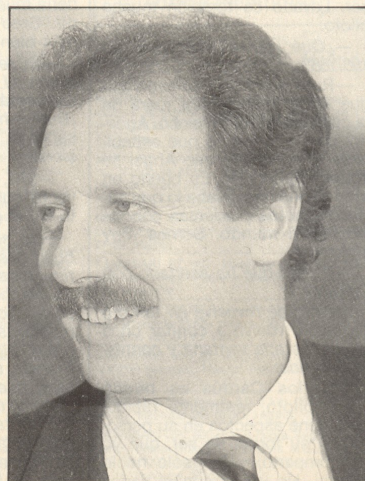
es que JJ-Cobas es un equipo íntegramente español, y cara a un patrocinador, que como siempre son los que cortan el bacalao, no acaban de ver estas fusiones con buenos ojos, teniendo la cantera de pilotos que tenemos. Es algo que no me estoy imaginando. El caso Carter fue un buen ejemplo a la hora de hacer sondeos.

—El caso Carter fue un completo error —comenta Jacinto—. Su imagen nos perjudicó y no porque fuera de una forma o de otra, sino porque era inglés y no español. Sé que a los entendidos quizá les gustaría ver a Lavado o Sarron, por citar extranjeros, en nuestras filas, pero los patrocinadores y los no tan aficionados, que siguen las carreras sólo los domingos, sé que preferirían ver a «Aspar», a Pons, etc., encima de nuestras motos. Es una reacción lógica en parte, y yo la comparto siempre que me sea posible.

En estos momentos creo que Puig es un acierto para nosotros. El que podamos contar con la ayuda de Wimmer o de otro piloto con experiencia para diversas tareas de puesta a punto creo que no nos perjudicaría. Como ves, no es coser y cantar esto de mantener un equipo al gusto de todos.

—¿Qué es lo que ocurrió con Alan Carter exactamente? Porque recuerdo que lo conocí en SPA Francorchamps, tomando el sol encima de una pequeña y desordenadísima caravana a la vez que mantenía una berreante charla con un periodista belga al que no se esforzó en entender... Un tanto especial el chico, ¿no?

—Alan era muy especial, tenía demasiados pájaros o no sé qué en la cabeza que no le permitían desarrollar su pilotaje; bueno, no sé si fue eso o es que no le apetecía, no lo sé. Yo intenté convencer a su hermano para que le



“¿La JJ-Cobas '88? Eso es lo que ahora nos quita el sueño...”



“De poder elegir a un piloto español para el equipo, éste sería Sito Pons. Tiene un gran carisma y es muy listo...”

acompañara en las carreras, era el único que le hacía poner firme.

—Si tuvieses a todos los pilotos libres y pudieras elegir, ¿con cuál...?

Jacinto pone mueca de pensador, consulta con la ventana que da a la calle Gerona, donde se encuentran peatonales o, más bien, futuros clientes, y contesta:

—De ser español creo que elegiría a Sito Pons. Es un piloto con un gran carisma, muy listo e inteligente; además es el que tiene mejor imagen. Luego Garriga podría ser perfectamente y Puig o Cardelús. De ser extranjero, Wimmer, por las razones que ya he comentado, o Lavado. A Lavado estuvimos a punto de ficharle en el '84; luego, en el '85, volvimos a tocar el tema, pero él estaba a la espera de la nueva Yamaha y por supuesto no pudo ser. Lavado es también mucho piloto.

—¿Qué piensas del Nieto de 1987/88?

—Pues que nadie se esperaba que Angel reaccionara fuera de la pista como lo ha hecho. Agostini creo que tendrá que espabilarse si no quiere que Angel se coma el paddock. Es bueno en todo lo que hace, sabe lo que nadie de motos y además conoce a todo el mundo. Somos muy amigos.

—¿Crees que ha acertado con Cardús?

Jacinto se revuelve en torno a su sillón, vuelve a confiar unos segundos a la ventana y contesta decidido:

—Carlos Cardús es bueno como piloto, realmente rápido, pero tiene aspectos en su persona, en su forma de ser, que yo no comparto, y tan sólo hablo por mí. He vivido con él varios

años, lo conozco como a mis propios hijos, por tanto sé lo que a mí me conviene y lo que no. Yo no me voy a exteriorizar en torno a su persona, ni mucho menos. No es una mala persona, en absoluto, pero por una serie de razones no comparto su forma de ser.

—Ya, pero si tú no ves claro que con esa persona no puedes llevar a cabo un proyecto de futuro, ¿por qué tantos años con Carlos? Al fin y al cabo, en la mayoría de los casos, con una charla puedes darte cuenta de las cuatro premisas fundamentales que basan la personalidad y la vida de esa persona, que será buena o mala, pero ves si es tu personaje o no...

—Sí, quizá eso sea cierto, pero es aquello de ir confiando y esperar que esos aspectos con los que no concuerdas se corrijan, pero... al final no nos entendimos, y cada uno por su camino.

—Y Echaide, ¿que ocurrió?

—Pues que Echaide fracasó como piloto y lo achacó a JJ como única salida. Eso a veces es el triste recurso de un piloto.

—Jacinto, hay un proverbio chino que dice que si no puedes con el enemigo, te unas a él. ¿Crees que esa filosofía no sería aplicable a JJ, no sé, ahora que habéis demostrado una fiabilidad y competitividad, establecer relaciones de fusión con departamentos nipones o quizá jugando a papá y mamá con gente como Derbi? A lo mejor salían frutos como una 250 en plan oficial y con todo el apoyo de una fábrica; esos chicos son realmente muy buenos. No sé, Jacinto, yo voy preguntando cosas... tú...

—Sí, si, ya veo... Hombre, nada de esto son ideas descabelladas, aunque no entren en mis planes, porque ante todo me he creado un nombre que, con una fusión de este tipo, de ser posible, perdería mucho por lo que he luchado. Creo que algo así tomaría más bien carácter de absorción.

—Sí, realmente no me imagino a una JJ 750 Genesis parada en un semáforo... (Jacinto se ríe). ¡Bueno hombre, tan sólo quería saber si eras amigo de las ilusiones!

—¡Uf!, si yo te contara la de veces que he visto a Spencer retorcer el gas de la nueva TR3-C...

Esto sin duda se merecía un buen descafeinado, así que continuamos en el bar de la esquina. Nacho, el siempre educado y cortés fotógrafo, empezó a comentar sobre la posibilidad de crear algo como Sonauto en Francia, sobre posibles e imposibles, mientras yo miraba al camarero, un veterano escucha de entrevistas y cuchicheos. Estaba por liarle a preguntas con él. Ese buen hombre debe de saber más de JJ que el propio Jacinto.

Bueno, la conversación ya va tomando forma otra vez; ahora Nacho está calentando motores, después de esta pausa con el trial. ¡Ah, eso está bien!

—¿Qué ocurrió con el trial?

—Resumiendo un poco, creo que hicimos una moto cara. Valía el doble de lo que valían las motos de trial en ese momento. Reconozco, y el tiempo así lo ha demostrado, que hicimos una moto revolucionaria: frenos de disco, monoamortiguador, etc. Fijate en la Beta de Tarrés, tiene los mismos diámetros de discos, incluso el depósito es casi igual tanto en pintura como en diseño. Las Fantic salieron todas con tornillería Allen; no sé, pero creo que marcamos un inicio en lo que ya era la nueva época del trial, como ha ocurrido con los chasis de velocidad.

Respecto al piloto recuerdo que queríamos a alguien que no hubiera cogido costumbres en una moto, que viniera del trialsín, como Tarrés, pero estaba ya muy atado a Beta; entonces optamos por Toni Gorgot. Ahí reconozco que cometí un error, y fue el de montarle un motor Bultaco. Tenía que haber montado un motor italiano o similar. Montesa nos podía haber ayudado en la comercialización del proyecto, pero nacieron recelos y clásicas envidias que hundieron el tema. Oriol Guixart era, en ese momento, la salvación de Montesa, que hoy con Honda tienen la papeleta solucionada, pero no quisieron confiar en nosotros. Luego Toni se quemó un poco y optó por dejarlo. Con Toni mantengo una amistad muy valiosa, es una gran persona. Yo entendí su postura, ya que el trial es sumamente sacrificado. Creo que respecto al trial creamos un camino lógico. Hoy el trial es también más espectacular; en definitiva, más rentable que hace unos años.

—¿Crees que si Antonio Cobas se hubiera ido a Japón, hoy JJ sería lo que es?

—Yo pienso que lo que no ha ocurrido nunca no se puede saber. Yo sé, aunque él no me lo diga, que tiene un montón de ofertas cada año. Antonio es alguien en quien confío plenamente, es más que un amigo. Sé que se encuentra muy a gusto en JJ. Esta es su casa, y de haberse ido a Japón, supongo que estaría sentado en una gran mesa de diseño, cobrando mucho dinero, pero, eso sí, siendo un empleado más. No sería A. Cobas. Antonio

“Con la trial hicimos una moto revolucionaria... Creo que marcamos un inicio en lo que ya era una nueva época del trial...”

es de esas cosas fantásticas que te ocurren en la vida; además es muy sabio en muchos aspectos, incluso en imagen. Aprendo mucho de él.

Hablando de imagen, Jacinto es un gran conocedor de la imagen de un equipo, del marketing a seguir en un momento dado. Este es un aspecto que cuida hasta el último extremo. Su correctísimo traje negro lo demuestra. Los puños de la camisa no le sobresalen más que los dos centímetros reglamentarios, aunque reconozco que se lo había puesto por no sé qué de una cena; es igual, sirve igual. Este es un aspecto que no descuida, incluso tienen lista y en cifras todos los dineros gastados en publicidad a lo largo del 86/87 en España. Esto, señores, es efectividad.

—Jacinto, ¿existe diferencia entre la peseta española y la catalana?

—Pues no lo sé. El dinero está en Madrid: Tabacalera, Campsa, Repsol, etc. Quizá todo sea cuestión de tiempo...

“Antonio Cobas es alguien en quien confío plenamente, es más que un amigo.”

—¿Y para cuándo una sucursal en Madrid?

—No, si yo sería partidario de montar una sucursal en cada capital de provincia, como Don Algodón, pero no quiero ser esclavo de mi trabajo. No soy un yuppie.

—¿Y serías capaz de venderlo todo por un puñado de dólares? Rotundo:—No.

—Ya termino, ya termino... Supón que te retiras y resulta que tu hijo es un pianista enamorado de su piano y que tus hijas están muy lejos de las motos; vamos, supón que a tus cuatro hijos les mantiene indiferente el «piar» de una Genesis. ¿A quién confiarías JJ?

—Lo que ocurre es que no creo que tenga el dinero para retirarme. Respecto a los niños te diré que a veces, en broma, se disputan la tienda, aunque pienso que 30 trabajadores no se eliminan así como así. Sería cuestión de vender el tema o hacer una asociación. No sé..., de todas formas me gustan demasiado las motos para retirarme a cuidar gladiolos.

Yo sé de alguien que me va a matar cuando vea la cantidad de folios que contiene esta entrevista, pero es que hay gente con la que da gusto invertir el tiempo porque siempre descubres algo más de este mundo de las dos ruedas. □

José M.º BORRELL
Fotos: NACHO OLANO