

PERO a Eduardo Giró no le quita el humor el trabajo. De verbo fácil, ingenioso, incluso hasta venenoso, este hombre, leyenda viva de nuestro motociclismo y conocido por «El Técnico», está siempre dispuesto a la conversación y sin pelos en la lengua. Es otro de esos personajes que deja de lado la «política» y habla, aunque luego le den «el premio limón»...

Está ahora muy ocupado porque a sus diversos trabajos profesionales ha añadido uno más: preparar dos motos para su hijo «Charlie»... una fiera de 17 años que va a debutar sobre las dos ruedas en breve.

—El quería correr en moto, de siempre; ha llegado un momento que no había otra salida. Se le preparan dos motos, de 75 y 125 c.c., y que corra. Si es bueno, perfecto, y si va mal, lo deja y listo...

—Pero tu hijo está armando un «revuelo» increíble: oficial Yamaha, oferta de Honda, de «otra» marca... ¿Y nadie lo ha visto correr?

—Sí, sí, verdaderamente es increíble... imagino que el apellido pesa.

—Y que todo el mundo «sueña» con tener los «aviones» que le harás al niño...

—Algo haremos, algo haremos... pero no te creas que está el equipo JJ-Cobas detrás. Lo haré yo mismo, en mis ratos libres, y algún amigo de mi hijo me ayudará luego en los circuitos. En la 75 me parece que la moto no está tan a la altura de las Honda; en 125 estamos mejor, y ahí creo que se puede hacer algo serio...

—A la espera de que debute «Charlie», Eduardo Giró nos puede hablar y contar otras mil cosas,

«El que saque la inyección, te mete un gol de 5 CV.»

como, por ejemplo, esa Yamaha que dicen va a arrasarse con una supesta «inyección»...

—Bueno, la inyección en un «dos tiempos» es una cosa que se busca desde antes de la guerra. Hoy en día hay tecnología suficiente para lograrlo, pero aún es complicado, caro y muy pesado...

—¿Qué es lo difícil del asunto?

—Básicamente la medición de la masa de aire que entra. Exige una serie de elementos tan voluminosos, que en una moto de carreras es muy complicado.

—Pero dime una cosa: un día lo logra alguien y... ¿20 CV. más que los otros?

—De eso nada, es imposible hoy

Pesos Pesados

Eduardo Giró

EL TECNICO

Llegó tarde a la cita. Sonriente, incluso hasta nervioso... «Vengo de Vilasar —cuartel general de JJ-Cobas—, estamos acabando la moto de 250 c.c. Mañana la estrenamos por fin...» Eran las diez de la noche. Una cena en un restaurante elegido por él; luego se volvió a trabajar, de madrugada, en los últimos retoques de esa moto que puede devolver la ilusión y alegría a este equipo.

en día que nadie sorprenda a los demás con 20 CV. El que saque la inyección te mete un gol de cinco CV. y un magnífico régimen del motor... ¡y eso es una burrada!

—Va, pues, por ahí la investigación de motores.

—El sistema de carburación deja mucho que desear, es lo más imperfecto de una moto. Y con los encendidos digitales, aún más, ya que se pueden avanzar muchas cosas.

—¿Cuáles han sido los «grandes saltos» en los motores?

—La aparición del encendido digital fue un gran momento. Cuando aparecieron los cilindros de varios transfers, también; la refrigeración, por agua. Y uno muy importante fue la aparición de los «tubarros» por parte de MZ... Hasta ese momento un tubo de escape era eso: un tubo.

—Pero todos, para dar pasos adelante, buscáis potencia.

—Se mejoran los motores en mil detalles, y todo eso acompaña a que aumente la potencia, que sube cada año.

—¿Tanto como se dice?

—Siempre se ha mentido en ese punto. Para dar esas cifras hay que dar la «curva» y las normas con que se han medido, pero como cada año se miente puedes tener un progreso fiable.

—¿Y dónde se debe estar ahora en un 250 c.c.?

—Se habla de 80 CV.; es posible que sea cierto, lo veo realista.

—¿Y en el futuro?

—En 10 años se estará en 100 CV. Se ganarán por todas partes, pero básicamente será porque un ingeniero entenderá más lo que pasa en un motor.

—¿Un ingeniero de la nueva generación?

—Posiblemente; los nuevos nacen sabiendo ya más, teniendo asimilado todo lo que nosotros sabemos. Pero yo creo que veré esos 100 CV. y puede ser que «los toques» si me sigo dedicando.

—Bueno, vayamos al tema: ¿la Honda de Sito o la Yamaha de Garriga?

—Aparentemente tendría que ser la Honda de Sito. Yo este año sólo los vi en el Jarama, luego por la «tele»... pero lo que he visto hacer a Garriga con su moto, con la Honda, no se puede hacer. Es evidente también que a Garriga le visitó el Espíritu Santo y él lo supo aprovechar. Todo se puso de su lado.

—Pues Garriga siempre ha dicho que su moto era inferior a la de Sito.

—Dicen que en punta corre algunos kilómetros más la de Sito; en aceleración es superior la de Garriga.

ga. Pero sobre todo la Yamaha es muy superior en «tener la potencia en la mano», es decir, que es más suave, tiene más tacto, el piloto adivina y conoce las reacciones. La de Sito es más impredecible.

—¿Sí?

—¡Hombre, con una moto mala no se puede hacer lo que ha hecho Garriga! Un piloto llega hasta un punto... ¿Jugar luego con la suerte? No, hombre, no, seamos serios.

—Pero tu corazón, además, está con Sito.

—Sí, estaba con él porque sabes que trabajé con él. Pero cuando veía a Garriga delante también disfrutaba. Yo creía que iba a ganar Sito porque lo tenía todo muy bien atado. Su temporada ha sido perfecta aunque haya tenido alguna sorpresa, como en Jerez o Assen.

—¿Y Garriga?

—No ha estado mal. Ya te he dicho que lo visitó el Espíritu Santo. Tenía menos experiencia, pilotaje, equipo técnico.

—¿Se repetirá la historia?

—Se puede volver a repetir. Creo que sí, y lo deseo. Nos beneficia a todos, aunque no hay que olvidar que cada año sale uno nuevo.

—¿Qué tienen sus motos que no tenga la vuestra?

—Las carreras son cuestión de presupuesto. La tecnología se compra, se hace un proyecto y en dos o tres años, a pelear.

—¿Con 400 «kilos» sois campeones?

—Yo la cifra no la sé. Con esos «kilos», o los que sean, nosotros a peleamos por el título.

—Entonces, ¿«le comemos el coco a Mario Conde» y somos campeones?

—Esto no es como la pintura, donde cuenta la genialidad del artista. En la moto cuenta el equipo humano y los medios. Con dinero yo te hago la lista de lo que hace falta y veríamos cómo dábamos ese salto.

—¿Es un desencanto ver que hacéis una magnífica moto y la gente compra otra?

—Yo veo que quien no tiene los 50 kilos para tener una Honda o Yamaha oficial, lo mejor que puede hacer es comprar una JJ-Cobas; lo avalan los resultados. Pero el nombre de Honda o Yamaha pesa mucho.

—¿Qué se espera de esa nueva moto que estrenáis?

—El español es muy dado al derrotismo, por ello hay que ser

«A Garriga le visitó el año pasado el Espíritu Santo.»

a es
ncia
más
piloto
mes.
sible.

mala
hecho
a un
suer-
rios.
está

abes
ando
dis-
jalar
bien
per-
guna
ssen.

te di-
anto.
otaje,

Creo
cia a
vidar

te no

n de
com-
dos

peo-

esos
otros

os el
omos

ntura,
el ar-
quipo
linero
hace
amos

te ha-
gen-

te los
da o
pue-
obas;
ero el
pesa

nueva

do al
e ser



«Podemos hacer la puñeta a más de un oficial.»

precavido con la nueva moto en sus comienzos.
—¿Y una vez afinada?
—Creo que a igualdad de pilotos, con esata moto haríamos la puñeta a unas cuantas «oficiales».
—No entiendo cómo no tenéis un piloto «puntero».
—No es mi campo ése. Lo que si te diré es que con un piloto puntero se avanza mucho en el resultado y el desarrollo.
—¿Y qué piensas de Crivillé?
—Ya no es un junior. Va deprisa, y aunque no tenga aún mucha ex-

periencia, cuando plantee problemas será corriendo rápido.
—¿Cuál es vuestro objetivo, vuestro «título» para este año?
—Hacer la puñeta a unas cuantas motos de 50 millones, y creo que se puede lograr.
—Me parece asombroso que una compañía tan española como Tabacalera no apoye a un equipo como vosotros —de resultados demostrados, con tecnología española, etc.— y dé todo el dinero a equipos que usan tecnología extranjera. ¿No es eso una vergüenza?

—Los patrocinadores, por el hecho de serlo, son magníficos. Me encantaría que uno «tabaquero» nos diera la «morturada» que están dando por ahí y pudiéramos sacar los proyectos archivados, del cajón.
—¿Es malo ir en dos cilindradas?
—No. En 125 hay que ir a por los resultados deportivos; en 250 es un esfuerzo técnico, un punto de partida para el año '90.
—¿Tú también te irás a la Fórmula Uno?

—Es una profesión en la que hay que vivir de otra forma; ni me lo planteo.
—¿Se irá Cobas?
—No lo sé. A corto plazo no creo... El, de momento, ya está matando el gusanillo. Y desde luego allí es donde está el dinero.
—Pero es tanto eso de la F-1?
—No creo que haya para tanto; ahora bien, como hay mucho dinero hay más medios. Técnicamente son más especialistas: unos reciben el motor empaquetado y lo meten en el chasis que han hecho. En la moto todo el mundo sabe de todo, más o menos.
—¿Por qué sigues en esto?
—Me divierte la tecnología en sí. Me da lo mismo moto que coche, pues al ser carreras, es tecnología punta.
—Te gustan las carreras?
—Yo te diría que nunca he ido a ver carreras sin estar implicado de alguna forma en ellas. No me divierten nada, no me dicen nada... sólo el «bichito» que hay allí corriendo, la moto.
—¿Y te sorprendes dando una vuelta por el «paddock»?
—No, todo es igual que siempre. Los principios básicos son los mismos, pero varían algo los matices.
—Y el dinero que se mueve.
—Antes sí que se movía dinero: Honda estaba en cuatro categorías; MV, Gilera. Ahora se paga más al deportista, pero los medios que se ponen a su disposición son menores.
—Y encima deben pagar por ellos.
—Los japoneses venden motos e invierten mucho dinero en ello, en su desarrollo. Me parece bien lo que hacen: ellos suministran una herramienta de 40 millones para que los patrocinadores se anuncien. Y ten en cuenta que lo que sacan vendiendo la moto no cubre la investigación.
—¿Harías otra fábrica, como OSSA, en la actualidad?
—Perder tiempo no lo haría, porque trabajaría como un loco; dinero sí que pedería mucho. Estando los japoneses no hay nada que hacer.
—Ya era medianoche. Se fue disparado a dar esos últimos retoques a una moto que es la esperanza española para batir a las japonesas. Giró lo había dejado todo muy claro... y muy sonriente. □

Eduardo Rubio