

El nivel (Finlandia Parte Segunda y última)

Yo siempre estudié en los Salesianos, pero para hacer el COU tuve que ir al Instituto y ahí vino el problema. Recuerdo el COU como el curso que más horas he estudiado en mi vida para que en Junio me quedaran tres cates. Y es que, por ejemplo, el francés era una asignatura brutal con un catedrático (el “ tasca”, se llamaba Tabernero de apellido) que no te dejaba pronunciar ni una sola palabra en castellano desde que empezaba la clase; durante los nueve meses que duró el curso yo estudiaba cada día lo que tocara y una o dos horas de francés para intentar alcanzar un mínimo nivel que después de 6 años en la enseñanza privada no me habían dado y es que precisamente de eso quiero hablar hoy: del NIVEL.

Se oyen y se leen muchas críticas al WRC y que ya no hay nivel como antes en la época dorada de los Sainz, Mäkinen, McRae, etc. etc. pero lo cierto es que nos hemos venido impresionados de lo vivido en el Rallye de Finlandia (ó 1000 Lagos). Conducir a la máquina que lo hacen los 10 ó 12 primeros de la lista, sobre una carretera de tierra de poco más de tres metros de anchura y sobre una gravilla que te resbalas hasta andando, hay que tener unas manos privilegiadas. Cambios de rasantes en curva que se toman a ciento y mucho y que dependiendo por donde lo tomes (a veces con un metro de diferencia es suficiente) puedes pasarlo ó darte un guantazo que te pones de moda, resulta un espectáculo por el que, como ya os conté, hay que pagar y mucho.

Pero lo del NIVEL es algo que siempre me ha llamado la atención y, como casi siempre en la vida, depende del cristal con el que se mire. Aquí nos creemos muy rápidos y alguno hasta piensa que son un crack porque queda arriba en alguna prueba (yo también llegué a ir primero de los andaluces en un Sierra Morena, -97- a un tramo del final), pero cuando se sube un escalón llega la cruda realidad y esta te acaba poniendo los pies en el suelo. Un piloto que llamamos rápido aquí, con un buen coche, puede ganar rallyes en Andalucía y hasta en los pueblos de nuestro entorno –Extremadura, Murcia- pero al irse al Nacional es probable que se acabe rompiendo la crisma – la económica casi seguro- si no cumple dos requisitos fundamentales: tener una potente cartera y paciencia ó lo que es lo mismo, no querer comerse el mundo en el primer rallye.

Y es que en cualquier deporte las cualidades innatas son fundamentales. Cada día no nace un Nadal, Alonso ó Sainz y en los rallyes además influye el “*maldito parné*” y salvar ese medio segundo ó segundo entero (por Kilómetro en ocasiones) que nos falta para estar con los mejores. Volviendo a Finlandia, en España tenemos un piloto privilegiado y con suerte que se puede quedar en nada llamado Dani Sordo. Tuvo la suerte de entrar en un equipo oficial y permanecer en él durante algunos años, pero la mala suerte de tener un crack de compañero de viaje y el no aprovechar alguna de las pocas veces que este se equivocaba y se hostiaba, fue la causa de su baja en el equipo cuando llegó otro francés mucho más rápido que él. De momento la suerte sigue estando de su lado pues a principios de año, cuando parecía que todo estaba acabado, un nuevo fabricante – Mini- apareció en la escena del Mundial y lo llamó. Estoy completamente convencido de que la llamada fue para que les ayudara a poner a punto el nuevo coche, ya que él venía de probar el mejor WRC del momento: el DS3. En Finlandia se le vieron buenas maneras pero el Mini de momento es una pava que está a años luz de Citroën y Ford, pero el de Cantabria logró mantener el tipo en la única lucha que parecía tener interés y era comprobar si era más rápido que Meeke, su compañero de equipo.

Pero no debemos olvidar que la historia se repite. Dani estaba en un equipo francés, con un piloto francés de compañero y tras algunas temporadas siendo el eterno segundón, otro gabacho lo ha puesto en la cola del paro. Ahora está en un equipo inglés, con un piloto inglés de compañero y, no cabe duda de que Meeke no es Loeb, pero no olvidemos nunca que la jugada se puede volver a repetir. De momento el Mini es un carro de polos y está a una semana y media de la competencia, pero el día que corra y no se rompa habrá que ver qué pasa.

También ya es hora de que volvamos a nuestra realidad de Andalucía y nuestro NIVEL. Es difícil pensar que aquí tengamos alguna vez uno de esos pilotos que nos haga vibrar; lo más que podemos aspirar es a ver correr en el Sierra Morena a lo más granado del Nacional y rezar porque Manolo siga con ganas para seguir organizándolo.

En el mejor de los casos, aprobaremos francés con un suficiente porque, como decía la canción, *sin dinero ya no hay rock&roll*

Nos vemos en las cunetas