

## La memoria, buenos momentos (capítulo 3)

### 1978 1979, gran año

No me cabe duda, la cosecha del 78 daría buen vino para mi. Ese fue el primer año que me fui a estudiar fuera de casa – a Sevilla – y la primera vez que pasaría de la cuneta primero al reloj y después al asiento derecho.

En Cádiz no había forma de acabar entonces la carrera de Filología Hispánicas ( Lengua y literatura), por lo que mi padre tuvo que hacer el gran esfuerzo de enviarme a la facultad sevillana a acabar mis estudios. Aun me acuerdo lo que me dijo cuando en Octubre del 77 se despidió de mi: *“ te quedan dos años de carrera y tienes dos años para acabarla, si no la acabas en dos años te vienes para Cádiz”*

El primer trimestre del curso lo pasé medio agilipollao sin pillar el paso de casi nada y casi sin hacerme a aquella gran ciudad. A la vuelta de las vacaciones de Navidad comencé a averiguar dónde estaba el ambiente racing y a partir de descubrir la calle Mallén 27 todo cambió.

Un viejo vivero de un gran chalet era la sede de la Escudería 10/11, un grupo extraordinario de aficionados que se reunían allí creo recordar que todos los jueves y que sabían un huevo de coches. La Federación Andaluza estaba también en Sevilla y en Abril del 78 me presenté por primera vez a un examen de cronometrador y. . . lo aprobé.

Mientras, en Cádiz, el presidente de la Escudería El Cigüeñal me propuso correr de copiloto con él el Criterium de Málaga, una prueba que yo desconocía completamente y que tenía como tramos la Subida a los Montes y el tramo de Casabermeja partido en dos, al que entonces se llamaba Pantano del Agujero.

Me voy a parar aquí porque esto merece algunas líneas. Para empezar, la licencia me costó mucho sacarla porque mi padre no quería. Después los reconocimientos de entonces. Increíbles, había que construirse uno mismo su Rutómetro con los datos que mandaba la Organización por lo que reconocer era cosa de varios días y del piloto solo malos recuerdos porque no sentía este deporte como yo..

Tras aquella experiencia como copiloto, que tendría continuidad en años posteriores, ese mismo año me puse por primera vez al volante de un coche en una Subida. Fue la Subida a Ubrique que, organizada por el A. C. Jerez y patrocinada por Gonzalez Byass yo pude correr con el Seat 133 de mi novia, de estricta serie. Entonces había una categoría para estos coches que no llevaban barras ni nada de seguridad (Promoción) y con el que me estrené.

No recuerdo ni el puesto que obtuve – tampoco es que me preocupara mucho con un coche de 37 Cv y 843 cc- y, al contrario de otros muchos, me gustó la experiencia pero dada mi situación económica sabía de sobra que aquello había sido un hecho aislado. Yo me lo tomé como si fuera la primera y última vez que iba a correr. Fui cuatro sábados a reconocer la Subida. Me llevaba los bocatas y estaba desde las 11 hasta las 6 de la tarde subiendo y bajando; me aprendí la prueba como el pasillo de mi casa y recuerdo que no lo hice mal.

Yo seguí estudiando en Sevilla yendo todas las semanas a echar un rato con la gente de la 10/11 y haciendo amigos de los Rallyes. Me encantaba ver que había gente con la que charlar de lo que a mi tanto me entusiasmaba y que ya se hablaba de proyectos, de organizar pruebas y de un sinfín de actividades que un año antes me parecía un sueño vivirlas.

La licencia de cronometrador entonces me sirvió de poco porque en aquellos años, para que te dieran la definitiva tenías que hacer un año *“de prácticas”* con un mínimo de tres pruebas a las que tenías que ir por tus propios medios, costeándotelo todo y hacer de *“adjunto”* de algún cronometrador tanto en subidas como rallyes y, así lo hice. Gracias a mi amigo Pablo Gómez Millán pude estar en estas pruebas y en alguna de la provincia de Cádiz – Algar cuando la organizaba el A.C.Jerez- y en Enero de 1979 ya fui Cronometrador Oficialmente.

Desde el punto de vista de la Organización, eché una mano en la recuperada Subida a Vejer – aquel año de motos y coches-, pero la Escudería El Cigüeñal era la historia de una muerte anunciada y aquello sería de lo último en lo que yo colaboraría.

Desde el punto de vista de la participación, el curso 78 – 79 fue ya la hostia. Cambié de señorito y me monté en el Seat 124-1.800 Gr 2 de Manolo Adorna; con él hice un montón de rallyes del andaluz y fue otra manera de entender el deporte, siempre a tope, sin miedo a nada y. . . ya se sabe.

Me costó trabajo abandonar Sevilla, todo lo que había supuesto y el extraordinario ambiente racing que había allí, pero tocaba comenzar mi vida laboral intentando no perder el contacto con un equipo de gente maravillosa que tanto me había enseñado en tan poco tiempo y del que 33 años después aun conservo los teléfonos de muchos de ellos. No es que yo sea nostálgico ni nada por el estilo, pero aquella gente sí que era *“auténtica”* como su afición, Ramón Lledó, Pablo Gómez Millán, gente que sentía el mundo de los rallyes de corazón, de aquellos que, como yo, se le ponían los bellos de punta oyendo un 124 ó un Alpine por un tramo. La escasez de medios se suplía siempre con una voluntad a prueba de bombas.

Seguimos por las cuentas.