

08/05/2017

## Pre'65 Scottish Two-Day Trial

Cuando acabé mi segunda participación en los Pre'65 Scottish Two-Day Trial del 2009 dije que no volvería más, que mis objetivos trialeros en Escocia ya los había cumplido, pero una vez más la vida me demuestra que las cosas no siempre van según lo previsto, para bien y para mal.

Había participado en los Pre'65 del 2007 y 2009, repetí -como espectador- para el centenario de los SSDT del 2011 y en el 2015

volví para seguir las evoluciones de mi yerno Asier en la que sería su primera participación en los Scottish Six Days Trial (SSDT). Aquí se empezó a fraguar mi tercera participación en los Pre'65 Scottish Trial 2017. Todas ellas en años impares, qué casualidad.

Asier quedó enamorado de cómo estos "diplodocus" se deslizaban por las zonas de Kinlochleven y comentó: "algún año me gustaría hacer los Pre'65". Mi respuesta fue rápida y decidida: "cuando quieras te dejo la BSA" y aquí empezó todo.



Asier me lo agradeció y me hizo la propuesta de ir con él. No me pude negar y aunque en principio consideré la opción de solicitar la moto a algunos de los amigos que tienen una Pre'65, en junio de 2016 recibí una llamada de mi buen amigo Carlos Bosch. Quería vender su JAMES Pre'65 y me la quedó.

Desempolvamos la BSA que estaba parada en Calafat desde el 2011, en LIMIT MOTOS le cambiaron neumáticos, estriberas y alguna cosilla más, dejándola lista para hacer las fotos

necesarias para gestionar la inscripción. La JAMES, aunque estaba muy bien, no dejé de llevarla al "Puma" para que le hiciera ciertas modificaciones y que la adaptara a mi gusto y necesidades.

Ya teníamos las motos, ahora solo faltaba formalizar las inscripciones, cosa que hicimos lo más rápidamente posible. Las dos motos fueron aceptadas, pero la BSA nos costó un "huevo" (no diré el importe de las modificaciones para tener la fiesta en paz en casa, jeje...) adaptarla a las nuevas verificaciones, que aunque las había pasado en el 2009, ahora son más restrictivas y le tuvimos que cambiar la horquilla entera.

Una vez aceptados era el momento de reservar vuelos, hotel, coche de alquiler, licencia y sobre todo el transporte de las motos. En un principio teníamos previsto que nos acompañaran mi mujer Mercè y mi hija Marta, pero el estado avanzado del embarazo de Marta nos hizo declinar tal asistencia y Mercè se quedó con ella. En su lugar nos acompañó mi sobrino Daniel, que no había estado nunca en Escocia y fue una buena oportunidad para que viviera en directo la cita anual del Trial en estado puro, los Scottish.

Los vuelos los reservamos con RYANAIR, con llegada a Edimburgo y regreso desde Glasgow Prestwick, para elegir los horarios que más nos convenían.



El hotel nos lo había reservado Carlos Casas (al que una vez más le tengo que agradecer su amabilidad y amistad) en el Hotel Alexandra, en Fort William. Queda lejos de Kinlochleven (40') pero con la intención de quedarnos un par de días en los Scottish Six Days Trial, era mucho más cómodo. De todas maneras, de los cinco hoteles en los que he estado, no es para "tirar cohetes", pero éste es el mejor.

Para ir a este trial era necesaria la licencia única (española) más el permiso de salida. Tramitamos la licencia de 340€, que junto con el permiso de salida de

cerca de 400€ nos pareció todo "un robo a mano armada".

A priori tuvimos el problema de que Albert Bergadà no tenía ya espacio en la furgoneta para llevar nuestras motos, pero gracias a la gestión de Àngel Magriñà de DELAY y el transporte por parte



de Jordi Inglés de MASSONI y de Jac Oliva, la mayoría de representantes de nuestro país pudimos tener las motos a punto para los Pre'65 de los días 27 y 28 de abril de 2017.

Con algo de retraso y en compañía de los amigos vascos, el miércoles 26 de abril, tomamos el vuelo hacia Edimburgo. Allí alquilamos un bonito Volvo XC60 con apenas 2.000 Km. y, con la ruta ya grabada en el Tom Tom, nos dispusimos a desplazarnos hasta Fort William, no



sin antes hacer un par de paradas, una para comer algo y otra para contemplar las majestuosas montañas de Glencoe.



El jueves 27 de abril había que pasar las verificaciones. Cuando llegamos a Kinlochleven ya teníamos todas las motos preparadas bajo una carpa que muy gentilmente Jordi y Jac habían preparado. Saludamos a casi todos los miembros de la expedición bajo una fina lluvia y baja temperatura.



Comimos algo en el bar del rocódromo, arrancamos las motos y, ¡primer problema!, la JAMES no va bien. Se la llevo a Albert Bergadà y después de desmontar el carburador observa que la aguja está mal montada. Lo repara y, ya aliviado, nos vamos a las verificaciones técnicas. Dos rampas con cuatro técnicos comprueban que las fotos enviadas en las inscripciones coincidan con la moto presentada. Sin problemas en las dos motos, todo y que en la JAMES, al llevar el depósito pintado, estuvieron comprobando varias veces que efectivamente era metálico.





Una vez pasadas las técnicas, tocaba pasar las verificaciones administrativas. Anne Gordon nos estaba esperando y después de saludarnos, regularizar las inscripciones, recoger los dorsales (Víctor 34 y Asier 36) y el pack de bienvenida, nos despedimos hasta el día siguiente.



Nuestra expedición para este año, con 17 pilotos, ha sido la siguiente:

7 JAVIER ALDECOA  
9 ÍÑIGO UCELAY  
22 GUILLERMO BALLESTEROS  
24 GABRIEL GUTIÉRREZ  
34 VÍCTOR MARTÍN  
36 ASIER ZURBANO  
66 PEDRO ANDRÉS  
68 JAVIER GIL  
70 VÍCTOR RONDA  
72 ÀNGEL MAGRIÑÀ  
85 DIEGO URRETA  
87 ESTEVE POCH  
89 ENRIQUE GONZÁLEZ  
109 JOAN ROVIRA  
111 PEPE BUIXÓ  
113 ANTONI GUILLEM  
138 JAVIER CRUZ

El viernes 28 de abril (primer día) amaneció típicamente escocés, es decir, un día tapado, fresquito y con algunas gotas de agua, pero también salió el sol, quedando un día estupendo para la práctica del trial.





Problemas en las motos de Gabriel Gutiérrez y Àngel Magriña, hacen que el “Massoni Team” y también los “Bergadà Team” tengan que emplearse a fondo para que ambos (Gabriel finalmente no pudo) pudieran tomar la salida en tiempo.



A las 9:15 estábamos todos debidamente formados para empezar a las 9:30 h. el desfile de todos los participantes, precedidos por los típicos gaiteros. El “rugir” de estos “trastos” es espectacular, con un sonido ensordecedor por las calles de Kinlochleven. Era mi primera participación en este desfile pues en las dos ediciones en las que había participando anteriormente, todavía no se hacía. ¡Me gustó!

Después de mirar presiones y repostar, nos dirigimos a la rampa de salida.





Y sin más preámbulos, a las 10 o'clock salía el primer piloto. Dorsales impares a la izquierda, pares a la derecha. Es cierto que esta vez, al afrontar la rampa de salida, no tuve aquella ilusión de la primera vez, pero también es cierto que mientras preparaba el ascenso a la misma sentí una máxima satisfacción y alegría. Un momento único que compartes con otros trialeros mientras un "cosquilleo especial" recorría mi estómago a la vez que pensaba que era afortunado por poder estar allí, mientras sonaban las gaitas escocesas.





Los dorsales impares hicieron primero el bucle de la carretera:

- A) CNOC A LINNHE (5 zonas)
- B) POLLOCH HILL (1 zona)
- C) COIRE SGOLITE (2 zonas)
- D) LEVEN SHORE (1 zona)
- E) CAMAS NA MUIC (3 zonas)

Los dorsales pares hicieron primero el bucle largo, el de la bajada de Callert:

- F) LOWER MAMORE (2 zonas)
- G) UPPER MAMORE (2 zonas)
- H) BHUTHA BURN (1 zona)
- I) STOB COIRE EIRGHE (2 zonas)
- J) SLEUBHAICH (2 zonas)
- K) CALLER FALLS (2 zonas)
- L) CALLERT COTTAGE (1 zona)
- M) BURNSIDE (1 zona)
- N) MAN NA GUALAIN (3 zonas)
- O) LOWER CAILLICH (2 zonas)







Espectaculares y bellas, impresionantes zonas marcadas perfectamente para poder realizar con una Pre'65. Con desnivel ascendente, ninguna en bajada y en las que prácticamente había agua en todas.

Ceros, unos, doses, varios, algún fiasco y caída, sorteando "blackwaters" por unos parajes de



maravillas naturales que además tienen un encanto especial,

un aspecto distinto a los parámetros naturales a los que posiblemente estoy acostumbrado. Ríos, cascadas, lagos, paisajes de montañas y llanos modelados magistralmente por el viento y la lluvia, presas con largos conductos y hasta panoramas que parecen de algún planeta lejano. Todo ello hace que este TRIAL lo considere uno de los mejores (si no el que más) en los que he participado.



Todavía no entiendo por qué nos quitaron el dorsal cuando finalizamos el primer día. En un principio pensaba que estábamos descalificados, pero no, porque lo hacían a todas las motos.

Una vez acabado el día, pudimos lavar las motos en un lavado a presión por 2 libras que rigurosamente había que poner en un pote habilitado para ello.



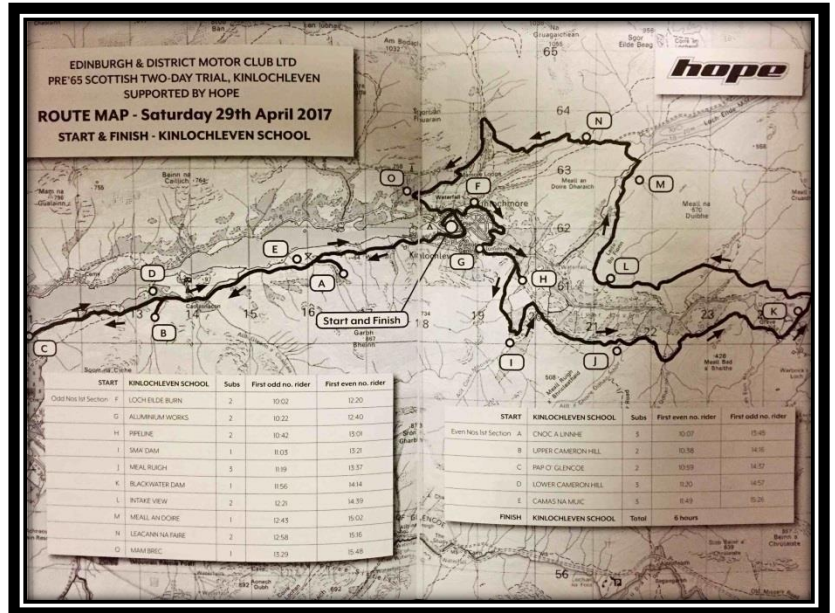
El sábado 29 de abril (segundo día) amaneció más o menos como el primero, quizás menos tapado, pero fresquito y con alguna gota, sobre todo por la tarde. Fue otro día estupendo para la práctica del trial.

Por problemas mecánicos en las motos de GABRIEL GUTIÉRREZ, JOAN ROVIRA, JAVIER CRUZ y una fisura en un dedo de PEPE BUIXÓ, no pudieron salir este segundo día.

Nos dirigimos a la rampa de salida (esta vez en las escuelas) y después de devolvemos el dorsal y saludar a la secretaria de los SSdT, Mieke de Vos, con el sonido de las gaitas de fondo, procedimos a tomar la salida.

Los dorsales impares hicieron primero el bucle largo, el de Blackwater Dam:

- F) LOCH EILDE BURN (2 zonas)
- G) ALUMINIUM WORKS (2 zonas)
- H) PIPELINE (2 zonas)
- I) SMA'DAM (1 zona)
- J) MEAL RUIGH (3 zonas)
- K) BLACKWATER DAM (1 zona)
- L) INTAKE VIEW (2 zonas)
- M) MEALL AN DOIRE (1 zona)
- N) LEACANN NA FAIRE (2 zonas)
- O) MAM BREC (1 zona)



Los dorsales pares hicieron primero el bucle de la carretera:

- A) CNOC A LINNHE (3 zonas)
- B) UPPER CAMERON HILL (2 zonas)
- C) PAP O'GLENCOE (2 zonas)
- D) LOWER CAMERON HILL (3 zonas)
- E) CAMAS NA MUIC (2 zonas)



Al llegar al grupo B) UPPER CAMERON HILL, nos encontramos en la carretera: ambulancias, bomberos y policía. Muy amablemente un Marshall de la organización nos comunica que ese grupo se ha anulado por el fallecimiento (infarto) de un espectador. Lo lamentamos porque además era un gran aficionado y piloto, Steve Bradley (D.E.P.).

Otra vez cerros, unos, doses, varios y algún fiasco, disfrutando en unas zonas y parajes de ensueño, de esos que se plasman en postales, de los que sirven como localización excepcional para las películas, donde se recrean los documentales, donde el tiempo parece que se detiene y donde los trialeros tenemos una oportunidad única para saborear el espectáculo que se ofrece ante nuestros ojos, pero el Trial también es tiempo y las "paradas turísticas", todo y que están

permitidas, no son aconsejables si no quieres penalizar por tiempo o más grave aún, quedar fuera de carrera.

Hago un paréntesis para comentar que nuestras administraciones tienen mucho que aprender de cómo tratar el acceso al Medio Natural. Se me hace extremadamente complicado entender cómo los escoceses son capaces de gestionarlo tan bien y a nosotros se nos prohíbe cualquier acceso y hacer zonas en los cauces de los ríos porque destrozamos no sé qué microorganismo complicado de mencionar y más aun de detectar.

Al igual que el primer día, 30 zonas de alto nivel paisajístico, pero hay una que no por ser la mejor (ni mucho menos) sí que es la más mítica: ¡el Pipeline!

El Pipeline está compuesto de dos zonas en quizás unos 300 metros, la primera más fácil y la segunda más complicada. No sé si son los años o qué, pero esta zona, cada año que voy, la veo más larga y empinada, jeje...

Repleta más que nunca de gente, gente que disfruta como nadie del paso de las motos y pilotos y que aplauden con devoción cuando alguien consigue el "clean" en las dos zonas.



En mi caso tenía demasiada presión para afrontarlo. El "0" del 2007 del que Mercè pudo hacer un vídeo y la publicación en redes sociales del mismo, se me volvieron en contra. Ni elegí bien la marcha (como siempre "en primera") ni elegí bien la trazada quedando sin tracción en la mitad de la segunda zona, cometiendo fiasco. Otra vez será.

A las bajas de GABRIEL GUTIÉRREZ, JOAN ROVIRA, JAVIER CRUZ y PEPE BUIXÓ, hay que añadir en este segundo día de los Scottish Two-Day Trial las de GUILLERMO BALLESTEROS y VÍCTOR RONDA, ambos con problemas mecánicos.

Poco a poco y conforme íbamos acabando el trial, los "MASSONI TEAM" se encargaron de disponer las motos y bolsas dentro de la furgoneta para partir de inmediato hacia Cataluña.

Mientras, nosotros

dirigimos a Fort William a ducharnos y cambiarnos, ya que a las 21h se hacía el reparto de premios en la escuela de Kinlochleven.





Mientras cenábamos con Albert i Fredi Bergadà, íbamos comentando las diferentes anécdotas que nos llevábamos de este espléndido trial.

Aunque era la primera vez de las tres que corría con dorsal par (anteriormente 151 y 109), me gustó el dorsal 34, más que nada porque era el número de Kevin Schwantz, uno de mis pilotos de velocidad favorito.



La máxima cordialidad entre todos los pilotos, más aún entre los que no nos conocíamos. Quizás nos faltó hacernos la foto de grupo, pero fue tal la diferencia de horarios de llegada, que al final se nos pasó.



Enorme satisfacción produce ver como espectadores a pilotos participantes en los 6 Días dándonos ánimos, sobre todo el segundo día (sábado), pero más aún, que todo un campeón del mundo como Thierry Michaud se interese por tu moto y estado y se pronuncie dándote ánimos.



Agradecer a la familia Bergadà una vez más su atención, tanto mecánica como personal y sobre todo agradecer a Jordi y Jac su disponibilidad para atendernos, tanto a las motos como a nosotros con el succulento

avituallamiento a base de productos muy nuestros. Esto no tiene precio.

Qué estresante me resulta la interzona. Desplazarse por un terreno que es como una “esponja”, no por complicado sino por inestable e imprevisto, me produce un alto grado de ansiedad. Suerte que con Asier nos comunicábamos con el “pinganillo” y gracias a él, evité entrar de lleno en los temidos “blackwaters”. De uno no me escapé, la rueda delantera se hundió y yo salí volando por encima del manillar, nada grave.



Bonitas fotos las que nos ofrecieron en el reparto de premios. Nos las quedamos todas.



Antes de partir hacia Escocia y después de los últimos entrenos con la JAMES, mi comentario era que la vendería, bien en Kinlochleven o a la vuelta. Es una moto que cuando la tenía entre las piernas no me merecía ninguna calificación especial o quizás una: ¡sosa!, pero me ha sorprendido tanto lo bien que va, que le voy a dar más oportunidades.



¡Qué mal se come en Escocia, por Dios! Como decía la chica española que nos alquiló el coche... hasta la verdura es mala. Por no hablar de la cerveza negra, que además no la sirven lo suficientemente fría.

El domingo 30 de abril, empezaba otra historia, otro evento, los Scottish Six Days Trial, SSdT y después de la edición del 2015, en la que participó Asier, quería, necesitaba, volver a ver cómo estos grandes pilotos dedican una semana de sus vidas a hacer lo que más me gusta:

¡TRIAL!



Padock, motos, amigos, pilotos, desfile, paisajes, zonas... son tantos ingredientes juntos que no puedo más que aconsejar que si alguna vez tenéis pensado organizaros unas vacaciones y os gusta el trial y la naturaleza, no dejéis de visitar esta fantástica, mítica y centenaria prueba, realmente os sorprenderá.

Ya para acabar solo comentar la vuelta a casa. Qué bien va el Tom Tom, pero hay que saber utilizarlo. Tomé las rutas en Barcelona y me equivoqué cuando entré las coordenadas del aeropuerto de regreso. Nos fuimos a Glasgow en lugar de Prestwick.







Llegamos al aeropuerto de Glasgow con tiempo. Devolvimos el coche de alquiler y conforme íbamos entrando no paraba de comentarles a Asier y Dani... “¡Ostras! Cómo ha crecido este aeropuerto, esto es nuevo, aquello no estaba, etc.”

Eran las 13h y vemos en pantalla que nuestro vuelo a Barcelona a las 17:30 no salía reflejado. Pensamos que era debido a que era temprano y la pantalla no admitía más vuelos y

tranquilamente nos conectamos una hora gratis a la Wifi del aeropuerto. Sobre las 14:15h voy de nuevo a ver la pantalla y les comento a los chicos: “creo que tenemos un problema, nuestro vuelo no aparece en pantalla”.

Una trabajadora de Ryanair que nos vio apurados nos preguntó qué pasaba. Su respuesta fue: “tenéis 40 millas hasta vuestro aeropuerto a realizar en 55 minutos con un coste de 60 libras en algún taxi de los que tenéis a la salida” indicándonos cómo acceder y... ¡piernas para qué os quiero!

Bajo “las exigencias de Asier”, el taxista nos llevó en 40 minutos y nos cobró 80 libras. ¿Lo mejor? La cara de poema de Dani, jajaja...

Olvidaba comentar que, para esta edición 2017, todos los integrantes de nuestro país pudimos lucir unas sudaderas perfectamente identificadas para el evento.



Como dice mi madre siempre que nos desplazamos... “has ido, has regresado y lo has pasado bien, ¿qué más quieres?”.

¡Totalmente de acuerdo!

See you Pre'65 Scottish Two-Day Trial.

