



THOMAS BIEBERBACH

100% TÍTULO RDA

Con 23 años, el alemán de la RDA Thomas Bieberbach, un chico tímido de las profundidades del Bosque de Turingia, Alemania del Este, criado en un entorno sencillo en el campo, ganaba el Mundial de Enduro de 80 con una Simson. Conquistaba un escalón del Olimpo de los Campeones del Mundo que como Giacomo Agostini, Ángel Nieto, Werner Haas, Heinz Kinigadner, Alex Crivillé, Valentino Rossi, Toni Bou... les une haber logrado títulos con una moto de su propio país, un logro extremadamente raro, especialmente en la «era moderna» de la competición. En su caso, 100% RDA.

Bieberbach puso fin a la sequía de Alemania en la última ronda del campeonato mundial de enduro en la prueba de Checoslovaquia de 1990, dando respuesta al anhelo alemán de una corona de off road desde los lejanos tres títulos del campeonato mundial de Motocross de Paul Friedrichs con CZ en los años 1966 a 1968. Anteriormente, desde la fundación del mundial en 1968, el enduro sólo había otorgado a Alemania títulos europeos (el último, para Alemania Occidental, lo había obtenido en 1987 Joachim Sauer con la primera KTM 350 4T).

En noviembre de 1989 había caído el Muro de Berlín y Bieberbach compitió con licencia de la RDA en el Campeonato Mundial de Enduro de 1990, en la clase de 80 cc, con una Simson oficial, moto también de la República Democrática Alemana. Para la quinta ronda del Mundial de 1990 en Lumezzane, Italia, a mediados del verano, el equipo Simson tenía el sábado en su bolsillo Ostmark, la moneda de Alemania del Este. El domingo 1 de julio tuvo lugar la unión económica, social y monetaria en Alemania y entonces regresaron de Italia con D-Mark, la moneda de Alemania del Oeste (RFA). Llegaron con la furgoneta Barkas B 1000, con motor a tres cilindros de dos tiempos, a la fábrica de Suhl en Turingia, a otro país unificado dado que la RDA que estaba en proceso de desintegración.

Hoy Thomas Bieberbach reside no lejos de allí, manteniendo una figura atlética y delgada como entonces, confiado, con los brazos cruzados, trabajando en su «imperio» de la pista off road de Marisfeld. Lugar donde un considerable rebaño de ovejas «highlands escocesas» está pastando y mientras charlamos con él: «La situación actual de las instalaciones off road y la agricultura es exactamente lo que quiero hacer. Pero la mejor época de mi vida fue la de piloto oficial de Simson, cuando ya había convertido mi hobby en mi profesión».

INICIOS

Bieberbach había aprendido a pelear a una edad temprana, siendo el menor de siete hermanos. Con 13 años abusó permanentemente de la Simson Sperber de su padre, que era brigadier en la cooperativa agrícola estatal. En 1983, ya con 16 años, comenzó el aprendizaje como mecánico agrícola, más o menos al mismo tiempo que se fundaba el Motoclub Simson Suhl, que era como una fábrica de talentos en la que los pilotos

MZ «descartados» eran contratados normalmente como pilotos de carreras de Simson. En la competición para la búsqueda de talentos, celebrada en 1984 en Wasungen, el joven Thomas pilotó una pequeña MZ de serie como si fuera el último día de su vida, esfuerzo que le valía ser recomendado para la admisión en el equipo «oficial» Simson.

Los éxitos del «mal perdedor y buen ganador», según se autodefine Bierberbach, llegaron rápidamente: en 1984 se convirtió en el mejor Junior 150 cc con una Simson de 75 cc de los años 70. La temporada consistía en 6 o 7 pruebas de un día a las que viajaba con una furgoneta de reparto con la que el club Simson Suhl le apoyó.

En 1985 Bieberbach ocupó el tercer lugar en la clase Nacional, aunque una lesión de rodilla le impide conseguir una mejor clasificación -su ligamento cruzado roto fue excelentemente reparado en un hospital del ejército-.

Un año después, 1986, Thomas se unía a Simson como probador/mecánico con un salario base de 600 marcos orientales. Su jornada era desde las 6:30 h. hasta las 16:30, pero con el privilegio de realizar tareas especiales. Mientras sus colegas en





❖ Bieberbach contempla una unidad restaurada de aquellas Simson 80, de la RDA, que él usaba en el Mundial.



la cadena de montaje ensamblaban ciclomotores con un sueldo de 1000 marcos orientales, Thomas rodaba en moto y entrenaba casi todos los días. La vida era simple pero estructurada, las tareas estaban claramente definidas, había libertades y privilegios. Todas las mañanas conducía su enduro oficial en el bosque entre Marisfeld y Suhl para llegar a la fábrica buscando el mejor tiempo en la «cronometrada» diaria: ¡12 kilómetros en 11 minutos!

SALIDAS AL EXTRANJERO

El ascenso al equipo internacional le permitiría viajar al extranjero, aunque el necesario permiso del Ministerio de Seguridad del Estado de la RDA se retrasó un poco porque dos hermanos suyos mayores habían dejado el partido comunista, causando peleas y disgustos en la familia Bierbach.

Por eso no fue hasta 1987 cuando Thomas finalmente pudo salir al extranjero, concretamente a San Remo en Italia, para correr en 80 cc la carrera de casa de sus más fuertes rivales Muraglia y Rossi. Allí, el joven Thomas absorbe la más bella vista en una carrera de motos de forma indeleble para siempre: la jornada termina sobre una pista rocosa con vistas al mar. Bieberbach ve el mar por primera vez, su familia no le pudo llevar nunca de vacaciones de verano al Mar Báltico. Tocado por la belleza del paisaje y agradecido por los privilegios que el deporte del enduro le ofrece, ni siquiera piensa en cambiar al otro lado del Telón de Acero durante sus largos viajes al extranjero. Y eso que veía casos como el de su compañero de equipo Jens Thälmann, que hizo las maletas cerca de Munich, en Baviera, en 1988 para quedarse en Alemania Occidental. Es más, Bieberbach reaccionaba con irritación ante los privilegiados atletas profesionales de la RDA que hablaban mal de su país tras su fuga de la República del Este. Como

ejemplo, Thomas mencionó al saltador de esquí Aschenbach, que se había marchado a Occidente en 1988 y que publicó en 2012 un libro revelando la manipulación, el dopaje y la presión del Estado para que la RDA tuviera éxitos. En el mismo sentido, Bieberbach también se refiere a las libertades completamente diferentes que tenían los atletas de off road. Probablemente eran los profesionales más felices de la RDA, no controlados a cada paso que daban como si les pasaba a los deportistas de atletismo: «*teníamos una libertad infinita*», apunta el alemán. Thomas se sentía siempre atraído por su casa, donde «*las cosas realmente importantes eran las que el dinero no podía comprar*». No le faltaba nada en casa, donde vivía con sus padres, sin aires de grandeza, no había dinero para cigarrillos y alcohol, pero donde lo más importante era tener una moto oficial en el patio para correr en cualquier momento.

Con las dietas para viajar al Oeste (el equivalente a unos 20 euros), los pilotos pudieron ir de compras antes de volver al Este por el paso fronterizo de Eisenach. Además, Bieberbach era un zorro ahorrador y compartía la habitación doble con su colega y mejor amigo Danilo Pörschke (fallecido en otoño de 2019).

APRENDIZAJE

En 1987 el Campeonato Europeo es su año de aprendizaje: Simson sigue compitiendo con los viejos neumáticos de enduro Metzeler con tacos de «trail» mientras que la fuerte competencia ya montaba Michelin, mucho mejores. La moto refrigerada por agua con monoamortiguador trasero es completamente nueva, ya con el motor rediseñado por el ingeniero Werner Strauch. Bieberbach se acopla bien a la Simson, entrena diariamente contra el crono y los compañeros del equipo en las pistas de los bosques locales, rodando por donde quiere y como quiere -el enduro es deporte de



Bieberbach gozó de todos los medios que un piloto de fábrica puede disponer. Condición más especial cuando un país como la RDA, antigua Alemania del Este, se vuelca para que sus deportista tengan éxitos. De carácter tranquilo, en la moto supo mostrar su condición de piloto enérgico para conquistar el primero y único título Mundial de Enduro de 80 la RDA, además del último.

interés nacional y las guardias forestales tenían que obedecer las órdenes superiores, facilitando su práctica-

En el otoño de 1987 la RDA tuvo probablemente la última oportunidad para ganar de nuevo los Seis Días de Enduro, celebrados en Jelenia Gora, Polonia. Ya en la Copa de los Países Socialistas de 1986, disputaba también en Polonia, los pilotos de la RDA pudieron espiar el recorrido y las cronos marcadas en los alrededores de Suhl, para que los pilotos pudieran prepararse meticulosamente para este evento de los ISDE del año siguiente. Bieberbach ganó en los ISDE '87 la clasificación individual en la clase de 80 cc, estableciendo el primer signo de exclamación internacional, pero no sin críticas, especialmente de los medios de comunicación italianos, que acusaron a la RDA de engaño.

Vale la pena ver los cuatro videos del evento en Youtube que la propaganda gubernamental de la RDA grabó en ese momento. En las entrevistas, apenas sin declaraciones, los pilotos de la RDA siempre enfatizaban únicamente que las motos funcionaban absolutamente sin fallos y sin problemas -aún se puede sentir el miedo y la emoción de no decir una palabra equivocada-

Desde el punto de vista técnico, los Six Days en Polonia fueron el último evento donde Simson había montado sus características cajas de cadena cerradas, hechas de magnesio y goma. La calidad de las cadenas había mejorado enormemente en los últimos años y, con las nuevas cadenas O-ring con retenes de Iwis, estaban al mismo nivel que sus competidores occidentales. Por cierto, las cajas de la cadena aguantaron toda la temporada -MZ ya las había dejado de montar en 1986-

La Simson de fábrica de 80 cc se mantuvo refrigerada por aire y con doble amortiguador hasta 1985. El motor de 7 marchas era todavía derivado del modelo de 1980 que Walter Strauch

había rediseñado completamente entonces. En 1987 llegó la refrigeración por agua, mientras que en 1989 lo hizo la primera válvula de admisión rotativa, aunque causó grandes problemas. Pero ese año Bieberbach usó el viejo motor en los Seis Días en Walldürn, Alemania. Ya a partir de 1990 sólo existía el motor con válvula rotativa, que el ingeniero del banco de pruebas Jürgen Gaube mejoró con la ayuda de un «boostbottle» de Yamaha en el sistema de admisión. Comparado con la competencia, el motor Simson tenía así una curva de par más completa.

ÉXITOS

Tras su «éxito total» en los Seis Días de 1987 en Polonia, Bieberbach tuvo una muy buena temporada en 1988. Thomas se puso al día con los mejores pilotos del mundo y terminó el Campeonato Europeo como subcampeón detrás del italiano Gianmarco Rossi. Con poderío destaca en la clasificación Scratch en algunas carreras, con algún segundo en la general detrás de ¡Gilles Lalay! Ese año, poco a poco, se va haciendo evidente que las carreras de enduro y, especialmente las pruebas cronometradas, se acercan cada vez más al motocross. Durante los ISDE en Mende, Francia, las especiales ya tienen saltos extremos, donde los chasis de las motos de la RDA se doblan. Aquellos ISDE son para el equipo de la RDA un desastre total: grietas en los depósitos de gasolina de fibra de vidrio, motores que rompen.... El segundo día, Bieberbach abandona, el equipo sospecha de sabotaje, y después de largas investigaciones en casa, con la ayuda del Departamento de Investigación Criminal y la Seguridad del Estado de la RDA, se descubre un problema de producción.

La temporada de 1989 no se pone en marcha para Thomas al estar lesionado, con un problema con el hombro y, una larga



fase de curación. Hasta otoño no vuelve a la competición, justamente para los Seis Días en Walldürn, Alemania, cuando los acontecimientos políticos están en pleno apogeo. Bieberbach experimenta la caída del muro de Berlín en su casa de Marisfeld, sin grandes emociones o pensamientos sobre el futuro. En ese momento no tenía dudas sobre la continuación de su carrera deportiva pues los viajes turísticos con su coche Trabant, hacia el Oeste, resultaban bastante raros.

CAMPEÓN

La primera temporada con la denominación de Campeonato Mundial de 80, en 1990, comienza de nuevo con un signo de interrogación para Thomas tras una lesión en la pierna durante el entrenamiento en Marisfeld. Pero todas las dudas se evaporan en la rampa de salida: tras un tercer y primer puesto en Portugal, Bieberbach llega a Francia como líder de la clasificación, donde pone un signo de exclamación con su doble victoria. Todo el año, las carreras se caracterizan por batallas extremas en el barro. En la tercera prueba de 1990, en Polonia, Thomas consolida su liderazgo en la general de puntos con dos segundos puestos por delante de Muraglia. Poco a poco, Bieberbach va ganando ritmo recuperándose de una operación de menisco, antes del inicio de la temporada. Desde Checoslovaquia llega un piloto muy fuerte, Kvech, que es ultra rápido con una KTM de reciente desarrollo, pero que a menudo tiene que aparcar su moto con algún fallo de motor. En la cuarta ronda en Zschopau, Alemania, prueba que, tras 18 años, de nuevo tiene distinción internacional, «*el ambiente estaba caldeado*» según Harald Sturm, quien como algunos otros pilotos de primera línea ya se había cambiado a motos occidentales. La carrera se hunde en el barro pero el público local entusiasmado catapultó a Bieberbach hacia una doble victoria. Muraglia gana en la siguiente carrera, en su casa, en Lumezzane, cerca de Brescia, Italia, y Kvech con la KTM, asegura los últimos cuatro días en Hungría y en Checoslovaquia, donde Bieberbach asegura acabar y gestiona su ventaja.

El último día en Checoslovaquia es crítico: Bieberbach y un competidor que le sigue pinchan sus ruedas delanteras y traseras en una de las últimas zonas. La sospecha de sabotaje, de que esto no fue una pura coincidencia, estuvo en el aire. Bieberbach resiste pinchado hasta la asistencia antes de la última especial y gana el primer, único y último título del Campeonato del Mundo

de Enduro de 80 para la RDA con una ventaja de ocho puntos sobre Muraglia.

Ya en aquel verano de 1990 había esperanza de que Simson fuera adquirida por Cagiva, pero eso no sucedería. Así que tras los Seis Días el departamento de carreras, bajo el mando de Manfred Vogel, cerró para siempre.

Mientras tanto Bieberbach, sin seguir trabajando en la empresa, cobraba su salario en marcos alemanes y recibía una compensación por trabajo a corto plazo de Simson hasta la temporada de 1991.

A finales de 1990 Michael Hildebrandt, importador de TM en Alemania, se pone en contacto con la compañía italiana de Pesaro para preguntar por la TM 80 para Bieberbach. Una moto que es completamente diferente de la Simson: agresiva y con el carácter de una cross. Bieberbach se entiende bien con la marca italiana y consigue dos de sus 80 a cambio de un par de Simson de fábrica, en las que el jefe de TM, Serafini, quería estudiar el control de la válvula rotativa. Thomas pasa el invierno de 1990/91 entrenándose con las dos TM en casa, pero carece del procedimiento regular de la estructura a la que estaba acostumbrado en el equipo oficial Simson. «*Habría necesitado que alguien me pateara el culo*», comenta Thomas.

La temporada 1991 comenzó con un abandono en la primera carrera en España, seguido de una doble victoria en Francia... Pero en la tercera carrera, en Italia, una caída le deja con la mano izquierda rota y termina con la exitosa defensa del título.

En los Seis Días en Checoslovaquia, en el otoño de 1991, Bieberbach comienza bien, hasta que un fallo en el motor de su TM, en el segundo día de carrera, acaba con la participación y con su relación con la marca italiana.

Para seguir compitiendo en el Campeonato del Mundo de Enduro habría sido necesario un esfuerzo de entrenamiento extremo. Así que en 1992 Thomas dice adiós al mundial y compite esporádicamente en algunas carreras del campeonato nacional alemán antes de poner fin a su carrera deportiva.

En 1992 Bieberbach se ocupó de su futuro profesional y en 1994 abrió un concesionario KTM que tuvo hasta 2015, año en que se convirtió en agricultor y gestor de su pista de off road. **MV**

KLAUS NENNEWITZ. Fotos: **FAHRZEUGMUSEUM SUHL, ROBERT PAIRAN, ARCHIVO PARTICULAR ROSSI, BVZ, Y CARLO MAYR.**

TÉCNICA

■ Repasamos una de las Simson 80 de la época, concretamente la de 1987. De aquellas 80, como la de la foto, se construyeron seis unidades: cuatro para el equipo oficial de Simson y dos para pilotos polacos.

La 80 enduro de 1987 mantenía aún la admisión directa en el cilindro, pues la famosa válvula rotativa sólo se añadió en la temporada 1990 del Mundial. Una característica especial de la Simson era su caja de cambios de 7 velocidades que se utilizó tanto en la 80 como en la 125. A principios de los 80 todavía confiaban en los carburadores BVF de Berlín del Este, si bien más tarde cambiaron a los más modernos Bing.

Los cárteres del motor estaban completamente hechos de magnesio, fundidos en Checoslovaquia, mientras que los cilindros eran de hierro fundido -el mecanizado final se hacía en la planta de Suhl-.

Los tubos principales del chasis tenían 18 y 22 mm de diámetro y 1,5 mm de grosor de pared (¡en comparación, la Zündapp ofrecía 0,8 mm!).

La horquilla convencional tenía barras de 38 mm de diámetro, suministradas por Marzocchi, montadas en tijas de magnesio fundido. Los amortiguadores eran

Bilstein. No hubo un trabajo especial de coordinación con los proveedores, se montaron piezas estándar para ajustar los settings de muelles, arandelas, precarga, aceite...

El depósito de gasolina y las tomas de aire estaban hechos de fibra de vidrio, los guardabarros y los faros eran piezas plásticas fabricadas por Acerbis en Italia.

Las bocinas plásticas, de fuelle -como si fuesen de juguete-, originales de la RDA, tenían un color especial para cada piloto (verde, amarillo...). Los velocímetros de ambas motos eran las piezas de serie, pero la escala se aumentó de 100 a 120 km/h.

Los números de bastidor se pasaban año tras año y las iniciales de los conductores se grababan bajo el asiento.

Para la Simson 80 de 1987 se daba un peso en vacío de 95 kg.

Los contratos con las empresas de ropa Sinisalo, Nolan y Scott fueron negociados en Zschopau por MZ. Así los pilotos también operaban con un cierto comercio con los codiciados símbolos de estatus de Occidente. Sin embargo, el contrato marco para el suministro de lubricantes de Castrol había sido obtenido por los funcionarios polacos (proporción de mezcla 1:40).



Varios detalles técnicos hacían especiales a las Simson. El más destacado, el disponer de válvula rotativa en la admisión. Otro detalle era el pedal de arranque a la izquierda y con accionamiento hacia delante.





PROTAGONISTAS

Traemos a colación algunos de los rivales de Bieberbach o pilotos como él compatriotas de la extinta RDA, con los que compartía tiempo y competencia en la selección de los ISDE.



PIERFRANCO «CHICCO» MURAGLIA
- Campeón del Mundo 80 1991

Pierfranco Muraglia, de San Remo, en la costa mediterránea de Liguria, Italia, fue durante un decenio uno de los mejores y más exitosos pilotos de la clase de 80 cc. Categoría que se introdujo en 1981 en el campeonato de Europa de Enduro para sustituir a las clases de 50, 75 y 100 cc, que habían sido dominadas por Zündapp desde el lanzamiento de esos campeonatos en 1968.

Muraglia ganó los Campeonatos Europeos de 1983 y 1984 de 80 con Accossato y se hizo con el primer título del Campeonato Mundial en 1991 con la Kawasaki 80.

En 1990 fue el rival más duro de Bieberbach en el camino del alemán hacia el título, pero no pudo realmente plantarle cara debido a una operación de menisco poco antes de la primera carrera en Portugal. Al final perdió contra el piloto de Simson por apenas 8 puntos en la general del campeonato (la

distribución de puntos de los cinco primeros era de 20, 17, 15, 13, 11...).

Para «Chicco», las motos del Este de Alemania eran «verdaderas máquinas deportivas off road, perfectamente equilibradas y afinadas para conducir rápido a través de un terreno realmente difícil. A principios de los ochenta tuve la oportunidad de probar la Simson de Horst Geisenhöner y me sorprendió lo fácil que era montar esta moto. Estas eran realmente motos deportivas off road con una entrega de potencia muy suave y una ergonomía absolutamente perfectas, inmejorables como paquete completo. En 1982 también pude montar la Zündapp de fábrica de Pietro Gagni de 80 con el chasis Puch (campeón europeo de ese año). La moto era enormemente superior a las nuestras y de otro planeta, una máquina de carreras como un coche de Fórmula 1, simplemente perfecta en cada pequeño detalle. Nuestras motos italianas sólo alcanzaron este nivel a mediados de los ochenta, antes de que el carácter del motocross fuera siempre dominante.

Muraglia nos sigue contando que «era muy amigo de los pilotos oficiales de Simson, Horst Geisenhöner y Jens Thalmann. Thomas Bieberbach era un chico bastante tímido y retraído, por eso no tuve mucho trato con él.

La mayoría de las carreras de la temporada de 1990 fueron muy difíciles debido a las continuas lluvias y resultaron muy del agrado de los pilotos de la RDA, que estaban acostumbrados a entrenarse en el Erzgebirge y en el bosque de Turingia en esas condiciones. Las MZ y las Simsons eran máquinas extremadamente fiables, nunca las veías rotas al borde de la pista. Las cajas de cadenas cerradas y los carburadores protegidos funcionaban en condiciones

de barro simplemente mejor que las otras motos.

En mi carrera de casa, en Lumezzane, en pleno verano, pude ganar los dos días en las habituales condiciones de sequedad y en suelo duro. Pero hacia al final de la temporada, la estrategia de Bieberbach de gestionar su liderazgo y de correr con cabeza dio sus frutos. Se merecía ganar el título ese año, y me tomé la revancha en 1991 con el primer (y único ese año) título del Campeonato Mundial para Italia con la Kawasaki».

GIANMARCO ROSSI
- Campeón Europeo de Enduro 80 1987/1988
- Campeón del Mundo de Enduro 80 1992/1993

Al igual que Muraglia, el policía del grupo deportivo «Fiamme Oro» viene de San Remo, donde los clubes de fans de los dos pilotos de carreras, que habían sido rivales durante más de una década, se enfrentaban como los aficionados al fútbol de la competencia. Rossi, nacido en 1962, recuerda una vida deportiva de 27 años que terminó en 2007. Su palmarés: 6 títulos italianos, 6 europeos y 2 mundiales. Bieberbach era para él «un competidor muy decidido con una actitud profesional, pero también un tipo bastante retraído. Tuve más contacto con Jens Thälmann, tanto que los dos incluso intercambiamos motos en una de las últimas secciones de enlace de una carrera de 1989. Todavía deliro sobre el enorme par del motor con admisión directa de la alemana en comparación con el motor TM. Más puntiagudo y potente».



Sobre el tema de las trampas en las carreras Rossi dice hoy que «todo el mundo estaba engañando entonces. A veces incluso se reemplazaban las motos en la pista cuando había un daño irreparable. El equipo de la RDA, que tenía que ganar a toda costa por orden del Estado, no sale inocente a este respecto».

BERT VON ZITZEWITZ
- Subcampeón del Mundo de Enduro 500 4T 1990

«La temporada de 1990 fue extremadamente dura debido a las condiciones de barro en casi todas las carreras. Monté la gran KTM LC4 500 de cuatro tiempos, que aún no estaba completamente madura y que arrancaba muy mal en condiciones de calor. Tenía que drenar el combustible caliente de la cuba, lo que podía costar 20 segundos en las pruebas cronometradas. En los Seis Días en Suecia



teníamos esperanzas justificadas de ganar el título con el equipo mixto de cuatro pilotos de la RDA y dos de la RFA. Pero no nos habíamos preparado juntos para el evento, cada uno hizo lo suyo. El núcleo duro del equipo de la RDA seguía siendo parte del equipo».

Una curiosidad: durante los Seis Días en Suecia hubo un equipo mixto alemán (del este y del oeste), que terminó la carrera en el 4º lugar, y un equipo de la RDA «puro», en el que también conducía Bieberbach, que terminó en el 6º lugar.

Según Von Zitzewitz, «el título del campeonato mundial de Bieberbach simplemente se infravaloró en ese momento y no se le dio la importancia

justa. Ciertamente el pequeño número de participantes en la clase de 80 fue también una razón por la que no fue tan popular como los de las clases de mayor cilindrada».

JOACHIM SAUER
- Campeón Europeo de Enduro 125 1986
- Campeón Europeo de Enduro 350 1987

Joachim Sauer es hoy en día una de las principales fuerzas de gestión de productos de KTM en Austria. Ganó el último título de esta serie de carreras para un piloto de Alemania Occidental en 1987 con el flamante prototipo de cuatro tiempos KTM 350 LC4. En el mismo año tomó su trabajo como ingeniero de desarrollo en Mattighofen y ahora es uno de los miembros más populares y competentes en la marca austriaca.

«Pasé de la KTM 125 2T a la KTM 350 de cuatro tiempos en 1987. El prototipo



me fue enviado en una caja dos semanas antes de la primera carrera del campeonato alemán. No tenía absolutamente ninguna idea de cómo funcionaba tal cosa o cómo correr con ella. El tren de válvulas no estaba ajustado correctamente, por lo que el arranque resultaba casi imposible. En la primera

carrera, en Kaltenkirchen, los técnicos trabajaron en la moto hasta tarde en la noche, pero en la carrera no tuve más remedio que seguir empujándola todo el tiempo para arrancarla. A pesar de los puntos de penalización gané la clase en ese momento.

La moto era genial para conducir, más ligera que la de la competencia, como la Honda XR o la Yamaha TT. Pero siempre tenía los brazos agarrotados de tanto tirar del embrague para que no se calara el motor. En 1987, en la primera carrera del Campeonato Europeo en Igualada (España), estaba seco el primer día antes de que la lluvia extrema del segundo día convirtiera la pista en una sola sección resbaladiza, donde tuve que dejar la moto porque no arrancaba. En la República Checa me retiré de nuevo con el cigüeñal dañado. Para ganar el campeonato tuve que ganar la última ronda del Campeonato Europeo en Sulzbach Rosenberg, lo cual logré al final a pesar de, o tal vez debido a, las pesadas condiciones de barro.

En el verano de 1987 terminé mis estudios de ingeniería mecánica e inmediatamente tomé un trabajo en KTM en Austria, que cambió mi vida por completo. Apenas me quedaba tiempo para entrenar. En los Seis Días de 1987 en Polonia tenía a Charbonnier bajo control, pero tuve que conducir con los neumáticos Metzeler con tacos «Trail», que eran claramente inferiores a los Michelin. Puedo recordar que al final no fue una competencia justa bajo la lluvia, sólo terminé segundo. En 1988, con mucho trabajo y poco tiempo de preparación, esta situación empeoró aún más. Simplemente ya no estaba lo suficientemente en forma física, por lo que en el Campeonato Europeo acabé solamente segundo detrás de Charbonnier. Para los Seis Días de 1988 en Francia el Señor Trunkenpolz, jefe de KTM, no me daba

vacaciones para ir. Pero tras el eco negativo de la prensa me dieron dos semanas para los ISDE en Walldürn 1989. Después de un tercer lugar con el equipo de Trofeo terminé mi carrera profesional».

ALBERT FRANCH
- 4º Mundial Enduro 80 1990
- 2 veces Subcampeón España Enduro 80 (Junio 1986 (Senior 1990))

Protagonista del Mundial aquel año de 1990 que ganaba Bierbach, fue el ahora malogrado, por enfermedad, Albert Franch que se lanzaba a correr el Mundial como privado con una KTM. Algo que no tenía programado ese año, usando la misma unidad que la del Nacional -ya tenía vendida la moto de entrenar porque no pensaba hacer esta aventura mundialista-. El piloto de Sallent, Barcelona, cerca de Manresa, que ayudaba en el negocio familiar de la tienda de muebles cuando no corría, se metió en una aventura compleja pero de la que sacó rendimiento. Sobre todo ¡ganar! la primera jornada en Portugal de aquel Mundial de 80 de 1990. Pero Franch hizo ese Mundial con una mano delante y otra detrás, con la furgoneta de su padre las primeras carreras y luego con un coche y remolque, pagando todo de su bolsillo. Conduciendo él o con un amigo, muchas veces sin asistencia en carrera, sin nada que beber/comer en los controles... Intentando sacar provecho a las apenas 45.000 pesetas que aportó la Federación en la primeras carrera, con las que ni siquiera cubría gastos de los desplazamientos, pero que luego no vio más. Ínfimas condiciones pero derrochando ilusión. Incluso Albert acudió un par de veces a Austria, a la fábrica de KTM en Mattighofen, para que pusieran a punto su moto de carreras, esos viajes eran un drama por el problema del idioma. Era difícil entenderse,

aunque había una traductora pero no era capaz de expresar las ideas de Albert. Así que no le hacían lo que él quería en la moto. En una entrevista en MOTO VERDE nos comentaba Albert que él pensaba que un Mundial era como correr por aquí, era como una carrera de pueblo pero lejos de casa, que le llevaba toda la semana de viaje, pero nunca pensó el lío real que era. Franch aprendió a buscarse todo, a espabilarse, con días sin comer, durmiendo en el coche... Pero logrando acabar casi cerca del podio, en el cuarto puesto de la general. ¡Un milagro!, toda una hazaña. Al año siguiente, 1991, ya KTM-Marsimoto, importador en España, le hizo pasar a 125, aunque él hubiera querido seguir en 80.

Sobre el Campeón Thomas Bieberbach, Franch comentaba que «lleva el mejor equipo de todos los de 80, tenía un mochilero en carrera y en la última prueba hasta un piloto Simson de 125 se adelantó en el control para rodar con él todo el tiempo. Su pilotaje es el más técnico y posee el equipo más completo de todos».

