

EL CUBANO JOSÉ PEÓN DEBUTÓ EN EL MOTOMUNDIAL HACE 40 AÑOS



Al hablar de las primeras participaciones de los motociclistas latinoamericanos en los campeonatos mundiales de velocidad, es obligatorio mencionar al cubano José Peón (foto principal), quien en la temporada 1969 hizo su debut en el Gran Premio de la República Democrática Alemana, también conocida entonces como Alemania Oriental.

Peón Pérez, entonces con 24 años de edad, fue el prospecto encargado de cumplir con la tarea de clasificar en la nutrida y competitiva clase 125cc. Disponía de una MZ modelo RE con motor dos tiempos, asistido por la misma fábrica germana. Era un circuito que no conocía, de hecho, era la primera vez que corría fuera de la isla, pero para satisfacción de quienes confiaron en él, logró el objetivo de marcar un tiempo mínimo para formar parte del pelotón de 40 pilotos, 23 de los cuales llegarían a la meta.

El Gran Premio de Alemania Oriental, séptima de las 12 rondas del calendario, se disputaba en el trazado original de Sachsenring, inaugurado en los años 30, de 8,614 metros, ruta que discurría entre las calles del pueblo local y las carreteras circunvecinas, por lo que los motos viajaban a más de 200 kph entre casas, aceras, árboles, postes de luz, telégrafo y rodeados de cientos de miles de aficionados. El programa, además de 125cc, contaba con las categorías 50cc, 250cc, 350cc y la estelar 500cc.

Peón precisa: "Llegué al Mundial con muy poco entrenamiento, pero logré clasificar en mi primera oportunidad en Sachsenring, una pista bien brava de verdad. Era la primera vez que un motociclista cubano participaba en una competencia internacional. Tenía apenas un año manejando la MZ-RE (#37) que la gente de la fábrica alemana había dejado en Cuba. Aparte de piloto, era el encargado de administrar el taller de motos de carreras del Instituto Nacional de Deportes, y junto a la fábrica MZ, me dieron la oportunidad de debutar en el GP de Alemania de 125cc del año 1969. El 12 de julio del 1969, llegué a la pista del Sachsering a las 8.00 de la mañana; a las 10.30 comenzaron las clasificaciones bajo un aguacero

grande y la pista completamente mojada. Logré calificar en el lugar 20, dejé atrás a 21 pilotos de cinco países. Pensé, que para ser la primera vez y estar el piso mojado y mucho frío, estuve muy bien”.

La carrera se disputó al día siguiente, 13 de julio de 1969. En el octavo de litro, la victoria en aquella lluviosa jornada correspondió al británico Dave Simmonds (#1), quien así aseguraba su primer y único título mundial. Era la quinta conquista al hilo obtenida por el hombre de Kawasaki, quien aprovechó los fallos mecánicos confrontados por el germano Dieter Braun, piloto que había dominado toda la carrera hasta la vuelta final cuando su Suzuki se detuvo, percance que obligó al piloto a empujarla en los metros finales hasta cruzar la meta en el undécimo lugar.

Peón recuerda su participación: “En la primera curva ya iba en el noveno, en la segunda curva me pasó un Kawasaki y un Suzuki y pasé en el 11 por la meta, pero pasando la meta había una curva a la derecha y otra rápida a la izquierda.

Delante de mi iban cinco motos y me desesperé y al tomar la curva a la izquierda, venía a mucha velocidad y la moto me bailó y no pude controlarla, di contra las pacas, yo salté y caí en la hierba, el motor rebotó contra la paca y se fue para el medio de la pista y así terminó para mí, mi primera competencia, en un evento por el campeonato mundial de motociclismo en 125 cc. De no haberme caído, hubiese podido terminar entre el 6 y 7”.



Dave Simmonds completó las 12 vueltas del recorrido en 43 minutos, 28 segundos y 7 décimas a un promedio de 142.6 kph, en condiciones de piso mojado. El podio lo completaron el austriaco Heinz Kriwanek, en una Rotax, y el piloto local Friedhem Kohlar, en lo que fue su primer y único podio en su trayectoria, al manillar de una MZ-RE.

La participación del caribeño José Peón no sólo lo convertía en el primer cubano en tomar parte en un Gran Premio de motociclismo, sino también uno de los primeros latinoamericanos en hacerlo, listado que inauguraron en 1955 un quinteto de centauros argentinos que vieron acción en Nurburgring, Alemania. Uno de ellos, Ricardo Galvagni, perdió la vida durante los entrenamientos de la clase 500cc al evitar una ambulancia que iba a socorrer al también argentino Armando Poggi.

Apenas una semana antes del arribo del hombre a la

luna, los otros triunfadores en el GP de Alemania Oriental de 1969 fueron Angel Nieto con una Derbi en 50cc - en su primera victoria mundialista en ruta hacia el primero de sus 13 títulos mundiales; el italiano Renzo Pasolini con una Benelli en 250cc; mientras el intocable Giacomo 'Mino' Agostini, aplastaba a sus rivales en 350cc y 500cc con la MV Agusta de fábrica, desigual enfrentamiento en el que el italiano era el único que contaba con un medio oficial competitivo.

ESTRENO MUNDIALISTA EN 125cc

El arribo de José Peón al Mundial de 125cc se produjo gracias a la estrecha relación político-comercial que Cuba mantenía con la que entonces se conocía como Alemania Oriental. En 1968, en La Habana se abrió una delegación comercial de la RDA y de inmediato comenzó la importación de motos MZ, estandarte técnico de aquella nación europea que por causa del dominio soviético tras la Segunda Guerra Mundial, fue dividida de la República Federal Alemana o Alemania Occidental.

Peón recuerda: “En el año 1968, llega a Cuba un técnico alemán llamado Host Fugner y nos imparte un seminario de motociclismo de competencia y me escogen a mí para que monte la moto MZ-RE 125 cc (#22) que llegaría al país ese mismo año; me entregaron la moto, competí en Cuba en varias carreras y de ahí me mandaron directamente al mundial de 1969, en Sachsenring”.





Los motores de dos tiempos desarrollados por el revolucionario ingeniero alemán Walder Kaaden, el hombre que desarrolló la válvula rotativa en los propulsores MZ y comprendió mejor que nadie la importancia de las olas de resonancia en el sistema de escape, lo que le permitió ganar varios caballos de fuerza en sus propulsores. La fábrica alemana fundada en 1906 con base en Zschopau, era la principal rival de las grandes firmas japonesas, como Yamaha, Kawasaki y Suzuki, y en 1968 alcanzan el subcampeonato de marcas en 125cc detrás de la casa de los tres diapasones.

Pero hablar de motociclismo de velocidad en aquellos días era sinónimo de numerosas caídas, muchas de las cuales culminaban con saldo trágico. Y la de Sachsenring 1969 no podía ser la excepción. El sábado 12 de julio, durante los entrenamientos de la clase 350cc, el monarca mundial de 125cc de 1967 y subcampeón de 1968, el británico Billy Ivy, salió despedido de su Jawa 4 cilindros debido al bloqueo del motor que trancó la rueda trasera. El pequeño y valeroso inglés fue a estrellarse contra una pared y falleció tres horas más tarde en el hospital.

Peón obtiene su mejor figuración mundialista en la temporada 1970 al arribar séptimo en el mismo trazado semipermanente de Sachsenring. El primer lugar correspondió al español Angel Nieto en una Derbi a un promedio de casi 153 kph, seguido a media máquina por el

espigado alemán Dieter Braun, quien se haría con el título mundial al culminar la campaña al manillar de una Suzuki. Peón suma 4 puntos por la séptima colocación, a poco más de 3 minutos del ganador. El antillano se bate en un sprint final con los locales Hartmut Bischoff y Roland Rentzsch, separados por menos de dos segundos, todos al comando de las MZ.

En 1971 Pepe Peón (#19) pasa a la clase del cuarto de litro, donde participa en algunas carreras en las que tiene como compañeros de formación al ídolo teutón Gunther Bartusch y al italiano Silvio Grassetti. Durante el GP de la RDA efectuado en Sachsenring, Bartusch perdió la vida durante los entrenamientos, mientras Peón recibió la bandera a cuadros en la undécima posición, faltándole apenas seis segundos para sumar puntos en el cuarto de litro, que entonces premiaba a los diez primeros. Los accidentes eran frecuentes, como rememora el centauro cubano: "Cuando formaba parte del equipo oficial MZ en la temporada 1971 en los 250cc al culminar uno de los entrenamientos para el Gran Premio de Alemania Oriental en Sachsenring, cuando llego a los fosos pregunto por mi compañero y primer piloto Gunther Bartusch. Uno de los mecánicos me responde con un monosílabo: 'Bartusch Kaput'. Pienso que ha tenido un problema mecánico y por eso no llega, por lo que vuelvo a insistir y me dicen otra vez: 'Bartusch Kaput'... Allí fue que entendí que se había matado".



Uno de los mecánicos me responde con un monosílabo: 'Bartusch Kaput'. Pienso que ha tenido un problema mecánico y por eso no llega, por lo que vuelvo a insistir y me dicen otra vez: 'Bartusch Kaput'... Allí fue que entendí que se había matado".

Luego de 13 temporadas consecutivas en las que obtiene cinco títulos nacionales y también una victoria en 1972 en el trazado de Peñuelas, en Chile, en el Sudamericano de la clase 125cc, José "Pepe" Peón abandona el motociclismo activo en 1973, pero sólo para inmediatamente incorporarse como directivo en el papel de presidente de la Federación Cubana de Motociclismo, cargo que ejercería durante los 10 años siguientes.

Pepe Peón también comienza a participar como árbitro o comisario deportivo designado por la Federación Internacional de

Motociclismo (FIM) en pruebas mundialistas y en 1975 recibe su credencial como director de carreras. Durante casi tres décadas, Peón ha acompañado y dirigido a la nueva generación de pilotos cubanos, grupo en el que sobresalieron, entre otros, José Lazo, Benigno Jull y, particularmente, el menudo y extremadamente veloz Nirio Rivero, quien alcanzó el título latinoamericano en 125cc en la temporada 1993, además del subcampeonato en 600cc Supersport en 1995.

En la actualidad, el contador y profesor en educación física José Peón, ocupa el cargo de presidente de la Comisión de Velocidad de la Unión Latinoamericana de Motociclismo (ULM), organismo del que fue miembro fundador en 1974 y en el cual también funge como instructor (foto, de camisa naranja). Y en su calidad doble estará en Guatemala, escenario de la única fecha del calendario continental de velocidad 2009, prueba que se disputará en la división Superbike.

© OE/SHRAC/2009

