

La revista Motociclismo Clásico publicó en Febrero de 2003 un detallado reportaje sobre las tres ediciones de la mítica carrera **Bilbao-Málaga-Bilbao** patrocinada por la marca Lube. Este es el relato, por Alex Tornasol.

Hubo una vez una carrera más allá de lo posible, del agotamiento y de la resistencia humana, más allá de las esperanzas de una barata moto utilitaria, más allá de la ley y el orden, pero también..., una carrera más acá de lo que se pudiera pensar, sin junglas ni pirámides: a medio camino entre una Bilbainada y los locos de Cannon Ball. Esa carrera fue la Bilbao-Málaga-Bilbao. Yo voy a contarte la historia: La historia de la madre de todas las hazañas.

EL ORIGEN, LA IDEA

Año 1951. Había entonces un chaval de Bilbao, Fernando Ripalda, que era un consumado motociclista. Un personaje especial. Ripalda había vencido en muchos rallies de regularidad de la época y también había participado en pruebas de velocidad de carácter local con menor fortuna. No era un finísimo velocista pero sí un magnífico corredor de larga distancia. Pues bien, el muchacho tenía una Lube y acababa de completar un viaje desde Barcelona a Málaga. Y estaba tan entusiasmado con lo bien que se le había dado la excursión que decidió autocronometrarse con honradez en su regreso a casa y ahorrarse el alojamiento a medio camino. Y si damos crédito a Ripalda -que yo se lo doy- el recorrido de Málaga a Bilbao le llevó veinte horas y media de buen andar.

La historieta de la excursión llegó a Luis Bejarano, fundador y dueño de la fábrica Lube. Bejarano era un fanático de la motocicleta. Antes de la guerra civil española había competido con éxito en carreras de todo tipo, principalmente sobre motos Douglas, y tras la guerra se había mostrado absolutamente dispuesto a motorizar la España de posguerra desde su fábrica de Luchana (Vizcaya). Luis Bejarano tenía muy claro que la competición era el mejor escaparate para sus motos, y en parte por eso, y en parte porque al tío le iba el rollo, se dedicó a organizar un buen montón de eventos motociclistas por el norte de España: Subidas en cuesta, rallies de regularidad, circuitos urbanos de velocidad, etc. Don Luis llegó incluso a formar un equipo de velocidad de fábrica para disputar el Campeonato de España en los 60 con pilotos de la talla de César Gracia y el malogrado Santi Herrero. Bueno, perdón, que se me va la bola.

Que decía yo que a Bejarano lo de la excursión de Ripalda le hizo pensar. Y pensó que hacer una carrera, no un rally de regularidad, de grandísima distancia y sin etapas, sería la mayor prueba de fiabilidad que podrían ofrecer sus motos. Una publicidad que quedaría asegurada por el carácter de machada-imposible de la carrera. Era como un chiste de bilbaínos tras una ronda de vinos por Bilbao la Vieja pero que había que hacer realidad. Y Bejarano lo preparó todo para poder celebrar la primera edición de la carrera, de la Bilbao-Málaga-Bilbao, de los "2.000 kilómetros Lube", en 1952.

LA PRIMERA EDICIÓN: PRIMEROS HÉROES (1952)

Bejarano estableció la primera Bilbao-Málaga-Bilbao del siguiente modo: Se daría la salida en Bilbao, en el Alto de Miraflores, el domingo 18 de mayo a las tres de la madrugada. El trayecto sería libre (recuérdese que entonces las carreteras nacionales eran muy distintas y que solo el viaje de Bilbao a Madrid exigía superar el puerto de Orduña nada más abandonar Vizcaya), pero se establecerían controles de paso en Burgos, Madrid, Jaén, Granada y Málaga (tanto al ir como al volver). Todas las motos deberían ser del mismo modelo: la Lube 125. No se permitían modificaciones en cilindrada o carburación, pero cada uno podía preparar la motocicleta a su gusto. Y toda la carrera se desarrollaría en carretera abierta, sin cortes de cruces, sin asistencias,

sin indicaciones de la organización y, por si todo fuera poco, bajo la atenta mirada de la ley. La meta se instalaría en el mismo punto de la salida y, desde allí, se terminaría de modo neutralizado en los locales del Aero Club en la Gran Vía de la capital vizcaina. Ésa era toda la preparación de Lube.

Bejarano publicitó la celebración de la carrera en toda España, buscando así que los participantes no fueran solo un grupo de locos vizcaínos. Y efectivamente, los veinte pilotos que tomaron la salida en la primera edición provenían de toda España. Y eran muy buenos y bien conocidos la mayoría de ellos: Gabriel Corsín (madrileño, corredor habitual de MV Agusta y gran campeón de los primeros años 50), Mus y Julia (de Palma de Mallorca), Ignacio Gómez (de Zamora), Virtudes (de Málaga), el ya mencionado Ripalda, Gallego (de Alicante)...

Como la carrera resultaba bastante novedosa y nadie sabía muy bien como afrontar semejante exageración de kilómetros, la carrera se llevó hasta Madrid sin grandes diferencias entre los pilotos. No hubo grandes escapadas y todos controlaban la moto y su propia resistencia física. Lo bonito fue ver como se iban alternando los líderes de carrera. A Madrid llegó primero Mus en 6 horas y tres minutos (buen ritmo). Le seguían a pocos minutos Gallego y Gomez. El primero en llegar a Málaga fue Gómez seguido de Julia y de Virtudes.

Y en el viaje de vuelta se desató el infierno en forma de tormenta nocturna. Atravesar la Mancha en semejantes condiciones supuso un vuelco en la clasificación que hizo que el primero en Madrid fuese Ripalda. Casi media hora más tarde pasó Corsín. A partir de aquí empezó la batalla velocista. Corsín sacó a relucir su calidad y adelantó a Ripalda poco antes de llegar a Burgos. En Bilbao, Corsín llegó el primero con solo seis minutos de ventaja sobre Ripalda. Y llevaba encima de la moto 40 horas y 14 minutos cuando se apeó frente a la sede del Aero Club. Si, has leído bien, más de 40 horas subido a la moto. Si me dicen que Corsín padeció toda su vida de hemorroides gigantes, me lo creo. Para que tengas una referencia: el viaje de Lindbergh de Nueva York a París fue de 34 horas y unos minutos.

LA SEGUNDA EDICIÓN: ¡TONTO ULTIMO! (1953)

La carrera de 1953 se estableció de modo absolutamente idéntico a la del año anterior. Eso sí, este año ya no era cuestión de ir pendiente de los demás. Se disponía de referencias y había llegado el momento de correr. Y además, tomaba la salida la estrella del motociclismo nacional del momento, el hombre por el que muchos otros pilotos de este país comenzaron a correr en moto, el rey valenciano de la velocidad: Don Francisco González.

En la segunda edición de los 2.000 kilómetros LUBE todos tenían una idea exacta de los tiempos de paso de la prueba del 52. Todo era cuestión de tirar fuerte e ir bajando los tiempos. O por lo menos eso fue lo que debió pensar Paco González, que salió de Bilbao como un tiro sin despedirse de nadie. (Y Paco González ya sabía lo que era ir de prisa durante muchos kilómetros, que era el quien llevaba a Valencia desde Madrid, al Diario Levante, la lista de la lotería de Navidad. Sobre una BSA, el servicio de mensajería urgente lo completaba en tres horas y cuarenta y cinco minutos).

Lo dicho, la del 53 fue ya toda una carrera. En ese año hubo 23 participantes y fueron varios los pilotos que ya habían corrido el año anterior

Paco González completó el viaje en 32 horas y 49 minutos. Era una buena rebaja de los tiempos que podía haber sido mayor si no llega a chocar contra un coche al salir de Málaga, rompiendo la horquilla delantera de su Lube. El compañerismo entre los participantes (otro piloto le consiguió el repuesto necesario al bajar a Málaga) le permitió seguir en carrera y vencer en el viaje de retorno. Y también hay que tener en cuenta que la edición del 53 fue la del agua, el granizo y la nieve. Luego, tras la bandera de cuadros, ya se sabe, recepción en el Aero Club, una siesta y cena a cargo de la Real Peña Motorista de Vizcaya.

Y TRAS EL APAGÓN, LA EDICIÓN DEFINITIVA (1959)

No hubo carrera en el 53, ni en el 54, 55, 56, 57 y 58. *¿Pourquoi?* Principalmente por dos motivos. Uno, la carrera era un auténtico follón de organización; conseguir los permisos para celebrar una carrera que cruza de lado a lado el mapa de España era una complicación enorme incluso para Don Luis Bejarano (sobre todo si se tiene en cuenta que el vendía la idea a las autoridades como si se tratase de un rally de regularidad y en realidad no había nada de esto). Y dos, la carrera no había supuesto el éxito promocional que Bejarano esperaba, en parte porque la gente no se acababa de creer que fuera cierta tanta heroicidad (circulaba por ahí el maligno rumor de que montaban las motos en furgonetas y que luego las soltaban 5 kilómetros antes de los puestos de control), en parte porque los horarios y días de paso por ciertas localidades no habían sido una buena idea a efectos publicitarios (se corría en lunes y la salida se daba de madrugada), y en parte porque los propios organizadores no hicieron muy bien su trabajo de difusión en prensa.

Pero en el 59 todo volvió a funcionar. Bejarano realizó una promoción excelente de la prueba: ofreció motos de fabrica a las estrellas del momento como Paco Gonzalez o John Grace, se informó del evento en toda la prensa de la época, cambió horarios y fechas para lograr una mayor concurrencia del público y avisó de los horarios previstos de paso por todo el recorrido. El éxito de inscripción fue acorde al esfuerzo: más de 30 pilotos con sus Lube 125.

¿QUIEN DIJO QUE YA NO QUEDAN HOMBRES?

La carrera Bilbao-Málaga-Bilbao de 1959 fue la carrera del siglo. Fue la realización de todo lo mejor que pudo haber imaginado Luis Bejarano para sus 2.000 kilómetros Lube. En esta carrera me voy a extender un poco. Usted perdone.

Para la carrera de 1959 la fabrica de Bejarano preparó cuidadosamente unas cuantas motos. Estas motos fueron a parar a los pilotos profesionales que iban a participar en la carrera, entre ellos a los máximos favoritos: el gibraltareño John Grace y el valenciano Paco González (este último debería defender su título de campeón). Pero que nadie piense mal, eran motos idénticas a las demás solo que bien repasadas. El resto eran motos Lube de 125 cc. adquiridas en cualquier concesionario a cambio de unas 14.000 pesetas de las de entonces. Y aquí empieza la histoneta.

LOS HERMANOS SABUGO: EL PIQUE

Los bilbaínos (de origen leonés; Huergas de Babia) hermanos Sabugo (de estos dos personajes hay que hablar otro día mucho más porque tienen tras de sí una trayectoria motociclista increíble) acudieron a Don Luis Bejarano para solicitarle una de las motos oficiales (los Sabugo llevaban entonces el concesionario oficial MV de Bilbao). La idea es que la moto fuera para Aman, y la verdad es que el chico se la merecía por contar con un estupendo curriculum de victorias en diversos rallies y pruebas, tanto de regularidad como de velocidad (el otro hermano, Elicesio, también gozaba de un historial envidiable como velocista puro e incluso había trabajado años antes en la fabrica Lube). Bejarano argumentó razonablemente que prefería dejar esas motos en manos de pilotos no vizcaínos por dar mayor bombo al evento y que no había motos para todos. Los hermanos Sabugo entendieron perfectamente la situación, pero no desesperaron de participar. Les había entrado un cierto pique, y si algo tenían despierto los Sabugo era el amor propio.

HOY UNA LUBE DE SEGUNDA MANO. MAÑANA LA VICTORIA

Los hermanos Sabugo compraron una moto Lube 125 de segunda mano a un buen amigo, Aquilino Santa Casilda, que la había comprado unos años antes con el fin de hacer su viaje de

novios en ella. Aquilino era de esos tipos que miman y conocen su moto, y la verdad es que la moto estaba como nueva y con el rodaje bien hecho. Lo primero que hicieron Aman y Elicesio fue desmontar la moto pieza a pieza (los muchachos entendían un poquito del tema), revisando todo y reformando todo lo necesario. Esta preparación racing merece mas texto. Lo primero fue afinar el motor (si, ese motor Lube de cilindros de hierro y culata de aluminio alimentado por un carburador de 18 mm.). Y tú te preguntarás: ¿cómo?

Y lo que te voy a contar no te lo vas a creer y no te culpo. Los muchachos debían afinar las transferencias (no era una cuestión de alterar el pistón

lo a cilindrada) y a la vez obtener una referencia clara del límite de resistencia del conjunto. Así que fueron haciendo que el pistón agarrase (si, gripándolo) de modo controlado, desmontando y limando y anotando las experiencias segun se daba el caso. Todo un ejemplo de positivismo científico y técnicas de ensayo y error llevado a sus últimas consecuencias. Luego se procedió a buscar la relación ideal (la caja de cambios de tres marchas de la Lube era inamovible) para poder subir un pedazo de rampas como las de Orduña y al mismo tiempo poder mantener una velocidad de crucero elevada en llano.

Pero un viaje de 2.000 km. requiere el afinamiento de otros aspectos de la moto. ¿O es que nadie se ha dado cuenta de que un tercio de la carrera transcurre en noche cerrada por unas carreteras como el camino al infierno? Los Sabugo Brothers dedicaron una noche a viajar con la Lube desde Bilbao a Pancorbo (BU) para probar la eficacia del alumbrado. Resultado del test: la moto fundió bombillas como si se las regalasen (era cosa del sistema de corriente por volante magnetico que daba luz según las revoluciones del motor). Solución: perforaron un segundo orificio en la parábola del faro donde insertaron una segunda bombilla (con un interruptor de desvío de corriente cuando la original fundía) y cambiaron el sistema de sujeción del faro por otro de fabricación artesanal de clip. Así se cambiaban bombillas la mitad de veces y mucho más rápido. También añadieron un sobredeposito de gasolina con capacidad para cinco litros que resultaba muy útil en carrera. Y por último, la pieza clave, el arma secreta: ¡La bocina! La bocina de la Lube de Aman Sabugo iba independiente del sistema eléctrico de la moto y era del tipo de aire forzado a través de una especie de dinamo que insuflaba el aire a una lengüeta. Sí, lo has entendido bien, como las que usan los barcos. Era lo que los Sabugo pensaban usar como agilizado de trámites y dispositivo de seguridad en las travesías urbanas.

Os dará una idea de la meticulosidad del Sabugo Team una curiosa anécdota. Mientras Aman dormía preparando su organismo para la carrera, Elicesio trabajaba toda la noche para seleccionar la bujía ideal. Y por supuesto, acertó con la elección.

NO HAY CUERPO DANONE QUE LO AGUANTE

Ya os habréis imaginado que tantas horas de moto no las resiste cualquiera. Pues eso mismo pensaron los Sabugo. Y Aman fue al médico con esta pregunta: "*¿Que puedo comer para resistir más de treinta horas sin., bueno, usted ya me entiende?*" Y el médico recetó una mezcla pastosa de arroz hervido y jamón. Se prepararon unas alforjitas sobre el depósito con capacidad para dos kilos de pasta alimenticia que se comería en marcha y a puñados y una bolsa de agua que se chuparía a través de un tubo. Pues eso. Aman incluso estudió la posibilidad de usar un tubo flexible de la anchura ideal a través del cual pudiese orinar sin descender de la moto ni soltarse la pretina Lamentablemente no encontró tubos de las prestaciones deseadas tras sembrar la incertidumbre y las peores sospechas entre varias dependientas de ferretería, a las que Aman respondía: "*Pues no puedo decirle para que es*".

Yo le pregunte a César Sabugo, el hijo de Elicesio, si practicaron algún entrenamiento específico: Jogging, gimnasia... Y la señora Sabugo pronunció esta frase: "*Pues trabajar 12 horas diarias todos los días*". ¡ Ahí queda eso !

PERO. ¿A DÓNDE VAN ESOS TIOS?

Nada más darse la salida, Aman Sabugo y otro piloto local, Juan Antonio Bilbao, salieron disparados. Alguno de los pilotos que ya había participado en ediciones anteriores les gritó: "*¡Que Málaga no esta ahí al lado!*" Pero ellos ni caso. La teoría de Sabugo y de Bilbao era que cuantos menos kilómetros quedasen por delante, mejor. En Orduña y ya llevaban 21 minutos de ventaja al tercer clasificado. Es necesario que los periodistas de "El Correo Español" usen un velocísimo Pegaso para poder seguir el ritmo de cabeza y a la vez enterarse de que Paco González está cambiando una bujía y de que Johnny Grace está también bastante retrasado. En Pancorbo la media de Sabugo y Bilbao es de ¡88 km/h.! tras remontar Orduña Es ¡a saco!

Llega a Madrid (6.000 pts. de premio) Sabugo en 4 horas y 53 minutos. 10 minutos después pasa Bilbao y dos minutos por detrás los mallorquines Del Castillo y Salom. Paco González ya ha abandonado a 45 kilómetros de Madrid. Grace va muy mal situado. El idealista Ripalda es sexto. Al llegar a la Castellana Illana comenta: "*No lo entiendo. Estoy haciendo una media de más de 70 y ese bilbaíno me lleva media hora!*". Ni detenerse. ¡A Málaga! Y os comentaré aquí que ni Sabugo ni Bilbao habían ido nunca al sur de Madrid ni por turismo. ¿Captas la idea?

CUANDO EL CUERPO QUIERE ABANDONAR

La llegada a Málaga fue para Bilbao, que se habla lanzado a tumba abierta cuando ya era noche cerrada, y después llegó Sabugo, pero un error de Bilbao en un repostaje otorgó cierta ventaja (5 minutos en Bailén) a Aman. Y ahora un detalle. Los hermanos Sabugo, para poder escuchar claramente el sonido del motor en carrera (no habla cuentavueeltas) hablan habilitado unas ventanas en las orejeras del casco de Aman. Esto fue un error que a Aman le costó un dolor de cabeza y oídos terrible (no se quedó sordo porque Dios no lo quiso) y un agotamiento que, según el propio Aman, si en Málaga hubiese encontrado a alguien conocido, se habría quedado allí mandando a paseo a la carrera. Pero su desconocimiento del lugar y una copa de champan que le ofrecieron, le hizo salir tras Juan Antonio sin perder el ánimo. John Grace no, el se quedó en Málaga (iba 6º a 2 horas y 3 minutos) para gran enfado de Bejarano y alegría de las mozas del Sur de Despeñaperros.

¿DÓNDE ESTÁ LA META?

A partir de iy que sirvió a Aman para irse distanciando de Bilbao. En Madrid la diferencia era ya de media hora. ¡Ah!, se me ha olvidado contar que el mallorquín Castillo se pego un galletón al llegar a Málaga mientras iba comiendo, y que cerca de Bailén (quedando unos 900 km. a Bilbao) José Cecilio Echevarria (que participaba con su hermano Pedro) se la había pegado ya dos veces. Y José Cecilio, en plena noche, se dio cuenta de que estaba partida una vaina de la horquilla. Como el muchacho era entonces practicante del Santo Hospital Civil de Bilbao, aplicó técnicas de enfermería al caso, y con la moto entablillada con ramas de un árbol de la vera del camino y cuerdas, llegaría finalmente a Bilbao. Creo que a esto se le llama *unpardeguebos*.

Cerca ya de Burgos, Aman Sabugo se topó con el Mercedes de Bejarano que estaba esperando a los héroes. A Sabugo (iba deshidratado) ya le daba todo igual y seguía lanzado a la búsqueda de una cama y de bajarse de la moto. Bejarano le vio ir tan lanzado que, por evitar una desgracia, intentaba interponer su cochazo frenando así el ritmo de Sabugo. Pero, al bajar Orduña, Aman se lanzó a muerte y ¡dejó atrás al Mercedes de Bejarano! El resto ya es historia y titulares en prensa: AMAN SABUGO VENCEDOR Y RECORDMAN DE LOS 2.000 kms LUBE ¡ 27 horas 47 minutos y 3 segundos ! i 70,183 km/h de media !

Detrás de Sabugo (una hora después) llegó Juan Antonio Bilbao y luego Francisco Albentosa (de Murcia), del Castillo (de Palma), Salom (de Palma), Tito II y Ripalda (de Bilbao), Ruta (de Burgos), Illana (de Oviedo) y el lesionado José Cecilio Echevarría (de Bilbao). Nadie más. Más de 22 pilotos retirados.

La carrera fue un éxito de promoción y una alegría para Bejarano (aunque quedó muy enfadado con sus pilotos profesionales que según sus propias declaraciones "resultaron ser muy poco profesionales"). También fue el canto del cisne. Las autoridades se percataron de que aquello no era una prueba de regularidad ni un rally de amigos sino una carrera a muerte. Ya no hubo más permisos, ni carrera, ni nada. Nos queda sólo la épica de los pioneros de la moto y saber que cada vez que pasemos con la moto por Orduña habrá que pararse arriba, mirar alrededor y mascullar un solo pensamiento: ¡Jodo, que tíos!

Dedicado con el mayor agradecimiento y admiración a César, Aman (q.e.p.d) y Elicesio Sabugo, por su magnífica colaboración y trabajo de documentación y por haber dado forma a la historia. Y también a Doña María Jesús Álvarez García y Doña Amparo García, in memoriam.

¿QUÉ FUE DE? (2003)

Fernando Ripalda: El muchacho estuvo corriendo en pruebas de regularidad (y no hablo de rallies de clásicas), y ganando, hasta finales de los años 80. Asombrando a motos modernas con su montón de años y su Bultaco Metralla Mk II negra, preparada por el mismo con 5 relojes en el tablero. Murió hace pocos años.

Luis Bejarano: Tras cerrar Lube regentó otros negocios que le llevaron lejos de Bilbao y de las motos. Falleció en un sitio tan exótico como Tailandia. Se merece un reconocimiento mayor del que ha tenido. Digo.

Aman y Elicesio Sabugo: Retirados de la competición en los 60, regentaron durante muchos años la tienda de motos que llevaba su nombre en Bilbao. Fueron concesionario de Bultaco, Guzzi y otras marcas y a mí siempre me atendieron allí como nunca me ha atendido otro profesional de la moto. Ahora están jubilados pero muy activos en actividades de toda índole. Elicesio ha escrito ya cuatro libros.

José Cecilio y Pedro Echevarría: Siguen viviendo en el precioso pueblo vizcaíno de Gatica y son unos auténticos expertos en frutales.

Francisco González: ¿Que te puedo contar yo del hombre que ha sido más veces campeón de España de motociclismo?

Juan Antonio Bilbao: Era un hombre poco constante, abandono el motociclismo de competición y le perdemos la pista en Barcelona.
Los hermanos Sabugo

Los hermanos Aman y Elicesio Sabugo, reconocidos como mecánicos de guante fino, pilotos motociclistas y empresarios, han constituido pilares históricos del motociclismo de Bizkaia.

Amán fue un as en las pruebas de regularidad aunque también disputó pruebas velocistas con motos Peugeot, Montesa, MV y Bultaco en los circuitos de Gernika y Ereaga y por cuatro veces ganó la emblemática Subida al Pagasarri, todo entre 1951 y 1963.

Su éxito más espectacular y el que le llevó a ganar enorme popularidad se produjo en los 2.000 Kms. Lube de 1959, una prueba maratoniana, sin paradas ni descansos, Bilbao-Málaga-Bilbao con un tiempo 27 horas 47 minutos a un promedio de 70,183 kms./hora.

El piloto de la Real Peña Motorista Vizcaya (RPMV) rebajó en casi 5 horas el récord anterior en posesión del laureado campeón de España, el valenciano Francisco González. Logro colosal con una Lube 125 S.

Su hermano Elicesio (1929), dos años mayor, fue un espléndido piloto de

motos en las carreras de velocidad. Consiguió casi 60 victorias en la década de los años 50, muchas de ellas alcanzadas con máquinas Montesa en la categoría de 125 c.c. Sus rivales locales fueron Nicanor Blázquez, Juanjo García y Fernando Ripalda, entre otros.

No hubo carrera en el 53, ni en el 54, 55, 56, 57 y 58. *¿Pourquoi?* Principalmente por dos motivos. Uno, la carrera era un auténtico follón de organización; conseguir los permisos para celebrar una carrera que cruza de lado a lado el mapa de España era una complicación enorme incluso para Don Luis Bejarano (sobre todo si se tiene en cuenta que el vendía la idea a las autoridades como si se tratase de un rally de regularidad y en realidad no había nada de esto). Y dos, la carrera no había supuesto el éxito promocional que Bejarano esperaba, en parte porque la gente no se acababa de creer que fuera cierta tanta heroicidad (circulaba por ahí el maligno rumor de que montaban las motos en furgonetas y que luego las soltaban 5 kilómetros antes de los puestos de control), en parte porque los horarios y días de paso por ciertas localidades no habían sido una buena idea a efectos publicitarios (se corría en lunes y la salida se daba de madrugada), y en parte porque los propios organizadores no hicieron muy bien su trabajo de difusión en prensa.

Pero en el 59 todo volvió a funcionar. Bejarano realizó una promoción excelente de la prueba: ofreció motos de fábrica a las estrellas del momento como Paco Gonzalez o John Grace, se informó del evento en toda la prensa de la época, cambió horarios y fechas para lograr una mayor concurrencia del público y avisó de los horarios previstos de paso por todo el recorrido. El éxito de inscripción fue acorde al esfuerzo: más de 30 pilotos con sus Lube 125.

