

2. La última genialidad de Chapman

Desde muy pequeño me gustó dibujar. Pero a diferencia de mi hermano Fernando, todo un artista, lo mío siempre fueron las ilustraciones técnicas. Mientras él recreaba personas y animales en el papel, yo usaba los lápices y los rotuladores para esbozar coches y edificios. Cuando en quinto o sexto de EGB nos enseñaron los primeros rudimentos de las perspectivas cónica y caballera, parecía que me decantaba por los segundos. Durante un tiempo decía, muy convencido, que de mayor quería ser arquitecto. Pero un día visitó nuestra casa un amigo de mi padre, compañero suyo en el mundo del arbitraje de voleibol y arquitecto de profesión. Al comentarle mi idea dejó caer una frase que desarboló todo mi infantil entusiasmo sobre esa rama a la que pensaba encaminar mis estudios: «Te pasarás la mayor parte del tiempo pintando estatuas griegas». Eso significaba dibujar personas, aunque fuesen de piedra... ¡Y a mí no se me daba nada bien! Mejor olvidaba eso de ser arquitecto porque, además, comenzaban a interesarme cada vez más las carreras de coches. Y me atraían especialmente las formas de los que entonces llamábamos bólidos de Fórmula 1.

Tantos años después, es difícil saber con exactitud cuál sería mi primer contacto con la máxima categoría del automovilismo mundial. Pero tengo un recuerdo especial de lo que creo era un

Blanco y Negro (el suplemento dominical del *ABC*) con un amplio reportaje previo sobre el Gran Premio de España de 1976. Sus páginas, muchas de ellas a todo color pese al nombre de la revista, repasaban con fotografías el mundo de la Fórmula 1 y sus protagonistas, hombres y máquinas.

De los pilotos me llamaron la atención de inmediato los distintivos diseños de sus cascos. El intenso rojo de Niki Lauda. El oscuro azul noche de Jacky Ickx. El negro con tres líneas de colores y su nombre en letras blancas de James Hunt. El llamativo tricolor de Patrick Depailler. Y, sobre todo, el brillante plateado con banda roja en la parte superior de Mario Andretti.

De los coches no pude menos que sorprenderme ante el novedoso Tyrrell project 34, con su inusual tren delantero formado por cuatro pequeñas llantas que elevaban a seis el total de ruedas del innovador vehículo. Un revolucionario concepto, ideado por el ingeniero británico Derek Gardner, cuyo objetivo era ofrecer una menor sección frontal, de modo que el monoplaza tuviese una mejor penetración aerodinámica, eliminando el primer obstáculo para romper el aire que suponían las voluminosas gomas delanteras presentes en el resto de coches de cuatro ruedas.

Entre estos, aunque el número de neumáticos fuese común, las formas y colores eran de lo más variado, pese a que el rojo, en diferentes tonos, era el color más usual. En su versión *rosso corsa* realzaba la elegancia de los Ferrari 312T2, a los que sentaba de maravilla la nueva normativa que había eliminado las altísimas tomas dinámicas utilizadas para alimentar las trompetas de admisión de los motores. Acompañado por las bandas multicolores de Martini Racing, el rojo italiano vestía también a los angulosos Brabham BT45 para hacer honor a su motorización Alfa Romeo. Y un bermellón casi fluorescente, combinado con blanco, convertía en perfecto reclamo de los paquetes de cigarrillos Marlboro a los McLaren M23, con su morro en acusada forma de cuña. Característica, esta última, que era marca de la casa en los estilizados Lotus 77, cuya decoración resultaba, sin duda, la más

popular entonces, pese a que la escudería inglesa llevara un par de temporadas sin victorias. Su elegante negro con ribetes dorados, los colores de otra marca de tabaco, la británica John Player, se había hecho famoso unos años antes, cuando apareció por primera vez en el modelo 72 con el que Emerson Fittipaldi logró su primer título mundial.

Ese campeonato logrado por el brasileño era el segundo de un monoplaza nacido en 1970 y que seguiría ganando carreras hasta 1974. Cinco temporadas en las que, siguiendo su estela, cambió la fisonomía de la Fórmula 1. Se pasó de una época de bólidos redondeados, herederos de los protagonistas de los años sesenta, a otra dominada por los de aspecto cuneiforme, con los radiadores trasladados a los laterales para conseguir un morro plano que apuntaba al suelo. Cinco años en los que el inicialmente revolucionario 72 siguió compitiendo, hasta ser ya casi una reliquia, mientras su creador, Colin Chapman, fracasaba en el intento de ir todavía más allá con el tan futurista como fallido Lotus 76.

Curiosamente, el modelo de Lotus para la temporada de 1974, un coche que resultó todo un desastre y obligó a alargar un año más de lo previsto la vida deportiva del venerable 72, es el primer Fórmula 1 que recuerdo haber visto en alguna vieja foto de uno de esos *Don Balón* donde, de vez en cuando, salían algo más que imágenes de fútbol. Quedé alucinado con sus esbeltas y atrevidas líneas. En especial con la extensión hacia atrás del *cockpit*, que se iba estrechando hasta convertirse en el sutil soporte de un llamativo doble alerón trasero. Sin más motivo que el estético, decidí, a mis diez años de edad, que los Lotus eran mis coches favoritos.

No es de extrañar, por tanto, que cuando un par de años después empecé a interesarme ya más en serio por la Fórmula 1, me resultara inevitable fijarme en los coches negros más que en ninguno otro. Aunque a principios de 1976 no lograsen buenos resultados, estaban progresando, sobre todo desde que se había puesto al volante de uno de ellos Mario Andretti, el estadounidense de casco plateado y nombre con inequívocas raíces latinas que en el especial

sobre el Gran Premio de España aparecía conduciendo otro coche oscuro con ribetes dorados, el Wolf-Williams.

Un piloto al que denominaban el italoamericano y cuya historia parecía sacada de una novela. Era el hijo menor de unos emigrantes italianos, desplazados de su tierra al término de la Segunda Guerra Mundial, que acabaron cruzando el Atlántico unos años después en busca de mejor fortuna en los Estados Unidos. Allí, el joven Mario, que de crío, en su Italia natal, había visto a Ascari ganar en Monza y soñaba con emularlo para ser campeón del mundo, acabaría haciendo realidad el sueño americano hasta convertirse en piloto y lograr el triunfo automovilístico que más importa por aquellos lares: la victoria en las 500 Millas de Indianápolis. Eso había sido en la segunda mitad de los sesenta. Pero, aunque había continuado acumulando triunfos en su país de adopción, casi una década después, ya superados los treinta y cinco años de edad, Mario aún perseguía el sueño infantil de coronarse también en la Fórmula 1.

Así era como, a principios del 1976, convergían los destinos del piloto en busca de gloria en los Grandes Premios y la marca que deseaba reverdecer viejos laureles. Era la unión perfecta para encender todavía más mi creciente entusiasmo por la Fórmula 1: Andretti con Lotus. El piloto con biografía digna de un héroe del cómic y la marca que fabricaba mis coches favoritos. El precioso casco plata y rojo coronando uno de aquellos maravillosos monoplasas negro y oro, diseñados por el hombre que empezaba a inspirar mi nueva vocación. Porque, por aquel entonces, comenzaba a tener nuevas ideas sobre mi futuro... «Nada de ser arquitecto, ¡de mayor quiero ser ingeniero!».

El Lotus de aquel año era el modelo 77, monoplasa que, en cierta forma, había nacido de las dudas generadas en Chapman por el fracaso del excesivamente ambicioso 76. Un coche dotado inicialmente de un embrague de accionamiento eléctrico mediante una leva en el volante, idea adelantada a su tiempo en un montón de años que no llegó nunca a funcionar bien. Como tampoco dio resultado la combinación de estrechas vías y larga distancia entre

ejes, sin que acabara de quedarle claro al ingeniero británico si el problema venía de la escasa anchura o la excesiva longitud. Por ello, diseñó el 77 con un sistema de suspensiones que permitía variar las dimensiones del monoplaça poco menos que a voluntad en función del circuito. Un concepto, denominado en inglés *adjust-car*, para cuya puesta a punto Andretti era el piloto ideal.

Pero incluso para alguien como Mario, dotado de gran sensibilidad mecánica, y acostumbrado a las milimétricas modificaciones necesarias para afinar el comportamiento de los Fórmula Indy en los circuitos ovals estadounidenses, las casi infinitas posibilidades de reglaje del coche ajustable eran demasiadas. Aun así, lo fue haciendo funcionar poco a poco. A mitad de temporada, en las largas curvas de Anderstop, el Lotus 77 pilotado por Andretti dominó la carrera hasta que una avería de motor le obligó a abandonar, dejando en bandeja la victoria al coche que hacía parecer convencional incluso al atrevido diseño de Chapman, el Tyrrell P34. En manos del siempre rápido y cada vez más fiable Jody Scheckter, el extraño seis ruedas de la escudería del cariñosamente conocido como el Leñador, conseguiría de ese modo la que acabaría siendo su única victoria. Como un solo triunfo terminaría por lograr el multiajustable Lotus 77. Llegaría en la última oportunidad para conseguirlo, el Gran Premio de Japón. La primera carrera de Fórmula 1 en el peligroso circuito situado en la falda del monte Fuji pasó a la historia por ser el lluvioso escenario en el que James Hunt acabó superando a Niki Lauda en su famosa lucha por el título que tan bien retrataría años después Ron Howard en su largometraje *Rush*. Pero el ganador aquel día, bajo el aguacero que terminó con las esperanzas del campeón austriaco, fue Mario Andretti con el Lotus 77. Una despedida victoriosa que culminaba del mejor modo la temporada del renacer para la escudería de los monoplaças negro y oro.

De todas formas, el 77 había sido nada más que un paso en el camino de vuelta a la gloria para la marca británica. Al fin y al cabo sólo había ganado una carrera y su innovador concepto acabó

resultando más un inconveniente que una ventaja. Hacía falta algo diferente, en la mejor tradición de Lotus. Algo que situase a los coches negros un paso por delante. Como el chasis monocasco había convertido en imbatibles al verde y amarillo 25 con el que Jim Clark dominó en 1963. Como el motor Cosworth autoportante que llevó al título a Graham Hill en 1968 pilotando el 49 decorado con los colores rojo, oro y blanco de Gold Leaf. Como la forma en cuña del longevo 72, campeón en la tristeza del 70, con Rindt falleciendo a sus mandos pero logrando igualmente el título final, y en la alegría con Fittipaldi dos años más tarde. Tres conceptos que, además de triunfar, marcaron el camino a seguir por el resto de competidores en los años venideros. De hecho, una década y media más tarde del debut del primero, todos los monoplasas de Fórmula 1 se basaban en esas tres ideas del genial Chapman: chasis monocasco, motor autoportante (el mismo Cosworth en la mayoría de ellos, además) y carrocería en forma de cuña con amplios alerones delantero y trasero.

Entonces, cuentan que Chapman les entregó a sus ingenieros, Peter Wright, Ralph Bellamy, Ian Ogilvie y Tony Rudd, unos esquemas, dibujados en varias hojas de papel, que mostraban sus ideas (basadas en las formas de los cazabombarderos De Havilland Mosquito de la Segunda Guerra Mundial), sobre la utilización de los laterales del coche como alerones adicionales para aumentar la carga aerodinámica de todo el conjunto. Nacía un concepto totalmente nuevo que iba a cambiar la Fórmula 1 para siempre: el «coche ala». Contado así era uno de esos momentos eureka que todo genio tiene y todo aspirante a serlo sueña con experimentar. Una historia que, cuando la leí entonces, me acabó de inspirar definitivamente. Ya no era sólo que quisiera ser ingeniero..., ¡quería ser uno tan bueno como Chapman!

La realidad sería algo más prosaica, aunque no por ello acabaría dando un resultado menos extraordinario. Porque la idea, fuese originalmente de Chapman o más bien este resultase el detonante para que la desarrollase Wright, quien la había empezado a expe-

rimentar unos años antes (primero sobre el papel en BRM, luego en la realidad, y con escaso éxito, en March), era absolutamente genial y suponía un paso adelante exponencial. Un nuevo antes y después que llegaba a la Fórmula 1 en forma de Lotus.

Cuando se presentó el entonces oficialmente denominado John Player Special MkIII, por aquello de darle más visibilidad al patrocinador aunque, a la postre, todos acabamos conociendo el coche como Lotus 78, sus formas llamaron poderosamente la atención. Su chasis era tanto o más estrecho que el ya muy estilizado de sus dos antecesores, el fallido 76 y el finalmente ganador 77. Pero a los lados del *cockpit* surgían dos estructuras, bajas y planas, que ensanchaban el conjunto hasta las máximas dimensiones permitidas por el reglamento. En su interior, los radiadores estaban situados, en posición inclinada, cerca del extremo delantero (como en los aviones Mosquito de los que partió la primera intuición de Chapman), de forma que el aire los atravesaba para salir sobre una superficie con forma de ala, cuyo cometido era funcionar al estilo de los alerones delantero y trasero, ejerciendo una fuerza aerodinámica hacia abajo que ayudara a pegar el coche al asfalto. Un objetivo que se complementaba con el verdadero gran descubrimiento de aquel nuevo diseño, la forma aerodinámica que también tenían esos denominados pontones laterales en su parte inferior. Ahí es donde estaba realmente la clave de la gran revolución que estaba por llegar. Se basaba en un principio, descubierto por el físico italiano Venturi, cuyas ecuaciones estudiaría mucho tiempo después en mis años de Ingeniería, poniendo en números sus mágicos efectos. Porque lo que se conseguía con aquello parecía magia. El aire, al avanzar por el paulatino estrechamiento formado entre la curvada parte inferior del coche y el asfalto, se aceleraba. Y al hacerlo se producía un cambio en la presión que, literalmente, pegaba el coche al terreno.

Un efecto que, como ocurre muchas veces con importantes avances técnicos o científicos, los ingenieros de Lotus habían descubierto poco menos que de casualidad, cuando probaban el coche

en el nuevo túnel de viento del Imperial College, en Londres. La instalación era una de las primeras que contaba con suelo móvil, una característica pensada para generar una simulación más real en el movimiento de los vehículos que se probaban en su interior y que, obviamente, permanecían estáticos. Lo que se movía era el piso sobre el que se apoyaban, un tapiz rodante que, al ponerse en movimiento con el Lotus 78 encima, se deformaba al aumentar la velocidad, acercándose a la parte baja del vehículo atraído por una fuerza invisible. Además, cuanto más deprisa giraba y más cerca estaba el coche del hipotético asfalto, mayor era esa atracción. Pronto se daban cuenta, además, de que tapando el hueco entre los laterales del coche y el suelo el efecto era más consistente. Nacían así lo que los ingleses bautizaban como *skirts* («faldas»), en español se traducía como faldillas y en Italia y Francia se denominaban con sus respectivos equivalente de las cortas minifaldas (*minigonne* y *minijupes*). De ese modo se dio la curiosa circunstancia de que, en una época en la que era habitual la presencia de azafatas con indumentaria sexy en las parrillas de salida, la mayoría de las miradas no se dirigían a las minifaldas de las chicas sino a aquellas piezas de igual nombre bajo las que se guardaba el secreto más deseado y oculto: aquel que hacía tan eficaz a la nueva criatura de Chapman.

Tan oculto, de hecho, como para que los rivales tardaran lo suyo en darse cuenta de cuál era la causa que hacía al nuevo Lotus 78 pasar por las curvas como si estuviese «pintado a la carretera», frase pronunciada con tono entusiasmado por Mario Andretti nada más bajarse del coche tras probarlo por primera vez que explicaba muy gráficamente el espectacular comportamiento del elegante monoplaza negro y oro en las zonas viradas de los circuitos.

Sin embargo, casi tan veloz como era el Lotus 78 en las curvas era de lento en las rectas. La notable cantidad de carga aerodinámica generada por los anchos pontones laterales no era gratuita. A cambio, producía una mayor resistencia al avance que disminuía la velocidad punta del monoplaza. Si a ello unimos, además, una fiabilidad escasa, causada en buena parte por los intentos de paliar la

falta de rapidez del coche en los tramos rectos, el resultado fue una temporada llena de altibajos. En manos sobre todo de Andretti, y también en ocasiones de su compañero, Gunnar Nilsson, el nuevo Lotus era, casi siempre, el coche más competitivo. Pero en demasiadas ocasiones esa superioridad no se traducía en victorias.

De hecho, sólo cinco de los diecisiete Grandes Premios de aquella temporada terminaron con un Lotus cruzando la línea de meta en primera posición y su creador, el genial Chapman, saludando el triunfo con su famoso gesto de recibirlo lanzando su gorra negra al aire. Andretti triunfó cuatro veces: en las calles de Long Beach, en los virados Jarama y Dijon y en el rápido Monza. Nilsson se impuso una vez, sobre un lluvioso Zolder.

Las dos primeras victorias del italoamericano llegaron de forma consecutiva, en la cuarta y la quinta cita del año, los Grandes Premios de Estados Unidos Oeste y de España. Esta última resultó, con diferencia, la más convincente. El tradicional arranque de la temporada europea en el Jarama se convirtió en un auténtico paseo triunfal para Mario y el Lotus. El dominio ejercido por Andretti en la pista madrileña convirtió la carrera en un aburrido monopolio, por mucho que a mí me encantase la victoria de mi piloto y coche favoritos. Un triunfo del que pude ver por televisión lo que entonces, si había suerte, se emitía de los Grandes Premios en España: la salida y primeras vueltas (justo al acabar el inevitable episodio de la eterna *Casa de la Pradera*) seguidas, hora y pico después (con cualquier película de por medio) de unos pocos últimos giros antes de la llegada.

La enorme superioridad del Lotus 78 en el revirado circuito español empezó a encender todas las alarmas en sus competidores y a despertar la curiosidad de la prensa. Comenzaron a circular teorías de lo más variadas sobre la causa de la increíble estabilidad y el extraordinario paso por curva de la última creación de Chapman. Unas teorías sobre el uso de un bloqueo en el diferencial y unos reglajes asimétricos, con neumáticos de diferente diámetro, al estilo de lo habitual en las carreras estadounidenses, que el equipo inglés

y su piloto de formación americana alimentaron con algún que otro comentario para desviar la atención. Porque si bien es verdad que Andretti reglaba el coche de modo meticuloso y hasta un tanto atípico para los usos europeos, jugando con el grado de bloqueo del diferencial y escogiendo al milímetro las gomas a montar en cada una de sus cuatro «esquinas», lo cierto es que la clave en el rendimiento en curva del Lotus era, por encima de todo, aerodinámica.

Pero ni el propio Chapman ni sus ingenieros dominaban aún todas las posibilidades de su nuevo hallazgo. Además, tratando de compensar el mayor defecto del Lotus 78, su lentitud en las rectas, recurrían a motores Cosworth especiales, con bloques de aluminio acompañados de culatas y cárters de magnesio. Y sí, corrían más..., pero eran frágiles, desesperantemente frágiles. Tras su triunfo en Francia, Andretti era segundo en la general del campeonato, a sólo un punto del liderato que ocupaba Lauda a base de puntuar casi siempre con el Ferrari. Pero el italoamericano pronto se iba a quedar atrás. La segunda mitad de temporada se convertía en una frustrante serie de abandonos por avería que le dejaban sin opciones.

Mientras tanto, Lauda había seguido sumando sin parar, destacándose de forma poco menos que decisiva al frente de la tabla. A principios de septiembre, el título estaba ya poco menos que decidido a favor del austriaco de Ferrari, que se lo aseguraba matemáticamente en Monza terminando segundo por detrás de Andretti. El sueño de ser campeón del mundo de Fórmula 1 no llegaba aún para Mario. Pero ganar el Gran Premio de Italia, en la pista donde había surgido esa ilusión viendo vencer a Ascari casi treinta años antes, no era un premio menor para el piloto nacido en el pequeño pueblo de Montona cuando la región de Istria era tan italiana como el circuito milanés. No se trataba del sueño completo, pero se le acercaba bastante. Y además del valor sentimental de un triunfo así, su significado desde el punto de vista técnico y de futuro era más que notable. El Lotus 78 se había impuesto en el trazado más

rápido del campeonato. El motor había resistido, permitiéndole ser veloz en las interminables rectas. Y sus formas aerodinámicas lo habían pegado al asfalto para pasar las curvas de Lesmo más deprisa que nadie y protagonizar un extraordinario adelantamiento por el exterior al Wolf de un incrédulo Scheckter en la mítica Parabolica. Después de casi un año de trabajo, todas las piezas estaban cada vez más cerca de encajar para convertir al binomio Andretti-Lotus en invencible.

Desde la distancia así nos parecía, aunque en la segunda mitad del 77 las noticias nos tardaban en llegar aún más que de costumbre. *Vida del Automóvil*, la revista que había nacido como sucesora de la irremplazable *Fórmula*, tendría una existencia de lo más breve. Su número 10 ya se había hecho esperar lo suyo durante aquel verano de mis trece años, hasta acabar llegando al kiosco a mediados de septiembre en vez de principios de agosto. Una espera dulcificada por la imagen de su portada, el taxi de Zanini, segundo en Polonia, acompañado por un letrero de número doble que, en lo que respecta a las crónicas de Javier del Arco sobre la Fórmula 1 era, en efecto, doble, ya que en sus páginas relataba los Grandes Premios de Francia y Gran Bretaña. Como de costumbre las leía mil veces, tantas como para que todavía hoy recuerde, de memoria, algunos de los titulares y frases escritos por el maestro en aquellas tantas veces manoseadas páginas.

Pero, por desgracia, no habría más. A mediados de octubre, la dueña del kiosco de Begoña, aburrida de responderme cada semana que *Vida del Automóvil* no había llegado todavía, me podía quitar de en medio por fin ofreciéndome otra revista que la sustituía. Se llamaba simplemente *Automóvil*, conservaba el logo de *Fórmula* incrustado en la primera «o» de su nombre y mostraba en portada un retrato del ya oficialmente proclamado campeón del mundo de 1977, Niki Lauda. Naturalmente la compraba, y lo seguiría haciendo, cada mes, durante un montón de años, aunque ya no era lo mismo. Las crónicas de Fórmula 1, firmadas por un joven de gafas redondas y aspecto inteligente llamado Francisco Rosés, eran

rigurosas y de calidad. Sus textos me acompañarían por el mundo de la Fórmula 1 durante varias temporadas más y siguen siendo, treinta años después, un magnífico documento de consulta sobre aquellos tiempos. Pero desde ese primer número, con el resumen del final de la temporada europea del 77, ya empezaba a echar de menos el estilo de Del Arco, su pasión, su forma de hacerme estar allí viendo lo que la tele no nos mostraba entonces ni nos podrá hacer sentir nunca.

Pero casi al mismo tiempo descubría una publicación francesa llamada *Sport Auto*. También era mensual, todo su contenido estaba dedicado al deporte del motor y los textos de Fórmula 1 los firmaba un veterano periodista que aparecía en las fotos fumando una pipa y con una muy británica gorra sobre su cabeza. Se llamaba Gérard 'Jabby' Crombac y, como pronto sabría, era toda una institución en el mundo de los Grandes Premios. Había vivido de cerca los tiempos de Jim Clark, Colin Chapman era amigo suyo y estaba más próximo que nadie a los entresijos de Lotus. ¿Qué más podía pedir? Además de practicar el idioma galo, que estudiaba en el colegio, iba a leer de primera mano lo que se cocía en mi escudería favorita, justo cuando había vuelto a las posiciones de cabeza y encaraba la siguiente temporada con serias opciones de victoria.

Porque, en efecto, todo apuntaba a un gran año para Lotus en 1978. En el plano técnico, Chapman había tomado buena nota de las virtudes y defectos de su primer *wingcar* y ya llevaba unos meses trabajando en el siguiente modelo, que debía sacar aún más partido de las primeras y disminuir los segundos. Y en el plano deportivo había convencido a Andretti para que continuase con el equipo, logrando que Mario acabase rechazando la tentadora oferta de Ferrari para sustituir a Lauda, quien nada más asegurarse el título se había ido, dando un portazo, en dirección a Brabham.

La única mala noticia para el equipo británico llegaba de donde menos se esperaba. Su segundo piloto, Gunnar Nilsson, dejaba las carreras al serle diagnosticado un cáncer. Todo un mazazo, ya que

el sueco era muy apreciado por su buen carácter, además de haber demostrado su calidad al volante y su capacidad para trabajar en equipo. Cualidad, esta última, que no todos creían estuviese entre las numerosas virtudes de su sustituto, el rápido y veterano Ronnie Peterson. Su retorno a Lotus, cinco años después de la controvertida campaña del 73, cuando la pelea interna con Fittipaldi había acabado por hacer que cada uno le restase puntos al otro, lo que aprovechó a la perfección el siempre inteligente y eficaz Stewart para lograr su tercer título mundial, sembraba dudas sobre el papel que podría jugar el sueco en esta nueva etapa.

En todo caso, contar con dos pilotos tan expertos y veloces en el mismo equipo era de uno de esos problemas que otros hubieran querido tener, sobre todo porque Mario y Ronnie conectaban a la perfección a nivel personal y se entendían igual de bien en el profesional. El sueco era consciente, además, de que el italoamericano era clave en la puesta a punto de unos monoplazas en cuyo desarrollo había sido una parte muy importante, así que lo último que pasaba por su cabeza era sembrar discordia alguna. Bastante contento estaba con dejar atrás la frustrante campaña con el Tyrrell P34, un coche con el que nunca se llegó a encontrar a gusto y que, después de todo, había acabado llamando más la atención por su extraño aspecto que por sus resultados. La revolución no iba a llegar con los monoplazas de seis ruedas. El futuro estaba en el nuevo camino abierto por el Lotus 78.

Un futuro que se convertía en presente al aparecer su sucesor, el Lotus 79. Las primeras imágenes del nuevo monoplaza diseñado por Colin Chapman mostraban un coche de una pureza de líneas nunca vista hasta entonces. Los anchos pontones laterales, que en el 78 parecían un forzado añadido al estrecho chasis, se integraban a la perfección en las suaves formas del 79. Totalmente carenado, más bajo y más estilizado, el nuevo Lotus llevaba un paso más allá la idea del «coche ala». Y, sobre todo, explotaba mucho más el concepto que había hecho pegarse al asfalto a su predecesor; lo que pronto empezaría a conocerse como «efecto suelo». Para ello,

Chapman y su equipo habían concentrado todo el combustible en un depósito central, situado entre el piloto y el motor. De ese modo habían dejado totalmente libres los laterales para permitir el paso de más cantidad de aire bajo las «alas» situadas a ambos lados del chasis, que eran también de mayor tamaño. También eran de dimensiones más generosas las faldillas que sellaban todo el lateral, cuyo funcionamiento había sido mejorado para tratar de asegurar al máximo la estanqueidad de la zona.

Su resplandeciente carrocería negra, fileteada de oro, conseguía eso tan difícil de combinar belleza con funcionalidad, y la impresión visual de todo el conjunto era extraordinaria, con cada detalle aportando un motivo más de preocupación a unos rivales cuyos nuevos coches ya parecían viejos y superados antes de haber comenzado a rodar.

Por una vez, el siempre impaciente Chapman no lo era tanto y no tenía prisa en hacer debutar su nueva criatura. Al fin a y al cabo, el 78 aún era competitivo. Mejor asegurarse de que el 79 funcionaba bien antes de jubilar a su antecesor. Con el coche viejo, Andretti ganaba en la cita inaugural del campeonato, en Argentina. Y Peterson se imponía en la tercera, Sudáfrica. Aún con el modelo del año anterior, y pese a algún que otro problema aquí y allá, Andretti era segundo en la general tras la disputa de su quinta prueba, el Gran Premio de Mónaco, donde había ganado un sorprendente Patrick Depailler al volante del retorno a las cuatro ruedas de Tyrrell, el 008.

Pero ni Depailler con el nuevo Tyrrell, ni Reutemann o Villeneuve con los *semiwingcar* que ya había puesto en juego Ferrari, ni Lauda, por mucho que cada vez estuviese yendo mejor con un Brabham-Alfa de líneas mucho más esbeltas que el voluminoso modelo anterior, iban a tener apenas opción a partir de entonces. En el Gran Premio de Bélgica, celebrado en el circuito de Zolder, el Lotus 79 iba a debutar finalmente en una prueba puntuable. Una decisión que tomaba Andretti tras probarlo en entrenamientos y quedar impresionado con su comportamiento. El coche se pega-

ba al trazado belga como una lapa. Iba aún más pintado a la pista de lo que había ido el 78 en sus mejores momentos. Los cronos eran tanto o más elocuentes que la visión del monoplace girando en cada viraje como si estuviese siguiendo unos raíles invisibles. La *pole position* era para Mario con casi un segundo de ventaja. Y en carrera lideraba de principio a fin. Sólo el testarudo Villeneuve se empeñaba en tratar de seguir el endemoniado ritmo de aquel coche negro que parecía formar parte del asfalto en lugar de rodar sobre él. Un atrevimiento que el valiente Gilles pagaba con el reventón de su neumático delantero izquierdo, incapaz de resistir la tortura a la que le sometía su piloto en la vana persecución. El Lotus 79 ganaba su primer Gran Premio, Andretti recuperaba la primera posición del campeonato y, para completar la fiesta, Peterson terminaba segundo con el 78.

El doblete de Zolder se repetía, corregido y aumentado, en el Jarama. En el Gran Premio de España los dos pilotos de Lotus competían ya al volante de la nueva sensación del Mundial, el tan hermoso como rápido 79. Los dos monoplaces teñían de negro y oro la primera fila de la parrilla tras dominar los entrenamientos. Y aunque la salida era un tanto caótica, permitiendo a Hunt liderar durante unas cuantas vueltas, Andretti pronto lo superaba para escaparse camino de un triunfo tanto o más claro que el de Bélgica quince días antes. Y, de nuevo, a su lado en el podio le acompañaba Peterson, que había logrado remontar, tras la desastrosa arrancada, para concluir segundo. Con nueve puntos más en su cuenta, Mario consolidaba el primer puesto en el campeonato y Ronnie pasaba a convertirse en su más inmediato perseguidor. Quedaba todavía algo más de medio Mundial por delante, pero la superioridad demostrada por el Lotus 79 en sus dos primeras carreras había cambiado por completo la fisonomía del certamen. Sus rivales se desesperaban en busca de una solución que les permitiese plantar cara a la última creación de genial Chapman.

Pero no menos genial era el ingeniero jefe de Brabham, el joven y algo excéntrico Gordon Murray. A esas alturas de mediados

del 78 todo el mundo en la Fórmula 1 empezaba ya a tener claro que el efecto suelo era la nueva frontera. Hasta yo en casa, con catorce años recién cumplidos, entendía ya el concepto y me pasaba el día dibujando *wingcars* de afilados chasis y perfilados pontones laterales con su interior en forma de ala invertida. Pero conseguirlo con un monoplaza equipado de un motor tan voluminoso como el Alfa Romeo doce cilindros boxer que equipaba a los coches de la escudería cuyo patrón era Bernie Ecclestone resultaba imposible. La anchura del propulsor no permitía liberar espacio a sus lados para que el aire circulara con la libertad que lo hacía alrededor del estrecho V8 Ford Cosworth de los Lotus.

Había que encontrar otra forma de conseguir esa succión que pegaba al coche a la pista. Y, en realidad, resultaba que ya existía. Es más, alguien la había experimentado unos años antes en un campeonato que era el sueño de todo ingeniero, la CAN-AM. Con un reglamento sin apenas restricciones, el certamen en el que competían los potentes biplazas estadounidenses había dejado, entre finales de los sesenta y principios de los setenta, un buen número de imaginativos diseños, muchos de ellos con un nombre en común: Chaparral. Y precisamente uno de los modelos del equipo de Jim Hall, el 2J de 1970, tenía la solución que Murray andaba buscando. Dos ventiladores situados en su parte trasera extraían el aire bajo el coche, produciendo el mágico efecto suelo de un modo totalmente distinto.

Para sorpresa de todos, en Anderstop, sede de la siguiente prueba del Mundial, el Gran Premio de Suecia, los Brabham de Niki Lauda y John Watson se presentaban con un enorme ventilador en su parte trasera. Un artilugio que, al girar sus aspas con el coche en movimiento, vaciaba todo el aire bajo su ancha carrocería y lo pegaba a las curvas de la pista escandinava de un modo todavía más eficaz que el logrado por las formas del Lotus 79 y sus faldillas laterales. Aunque Mario conseguía su tercera *pole* consecutiva, nada más darse la salida Lauda se situaba tras él y en cuanto tenía la más mínima oportunidad lo superaba con la misma insultante facilidad

que el italoamericano les había hecho sufrir a todos en las dos carreras anteriores. El Brabham *ventilador* ganaba en su debut y Lauda conseguía su primera victoria con un monoplace no fabricado en Maranello. Pero aquello no podía quedar así: las protestas de los equipos rivales, con Lotus y Chapman a la cabeza, no se harían esperar. Las aspas del ventilador eran un dispositivo aerodinámico móvil, algo ilegal según el reglamento, aunque Murray argumentaba que el artilugio tenía como principal función refrigerar el motor Alfa Romeo, y eso lo convertía en legal.

Era la típica cuestión de interpretación. El clásico debate entre la letra y el espíritu de la norma. Finalmente se impuso este último, ayudado por el deseo de Ecclestone, el patrón de Brabham y, a la vez, de la FOCA (la asociación de constructores de la Fórmula 1) de no generar disensiones en la organización. Los intereses comerciales de Bernie eran mayores que los deportivos, así que se conformaba con el triunfo de Suecia y aceptaba retirar el polémico dispositivo de sus monoplaces. Todo un alivio para los equipos rivales y, especialmente, para sus pilotos. No sólo por la superioridad manifiesta del invento sino porque muchos de ellos lo consideraban peligroso, ya que además de expulsar el aire que circulaba bajo los coches también echaba fuera piedras y todo lo que pudiera encontrar, convirtiéndose en una especie de ametralladora tras la cual nadie quería rodar.

Pasado el susto de Suecia, todo volvía a la normalidad. En los Grandes Premios disputados en aquel verano del 78, los Lotus sumaban cuatro victorias, acompañadas de dos dobles. Andretti ganaba en tres ocasiones; dos de ellas, además, en circuitos con largas rectas, Paul Ricard y Hockenheim. Y Peterson se imponía sobre pista mojada en Austria. El 79 era el coche más veloz en los trazados virados y también en los rápidos. Y resultaba inalcanzable tanto sobre pista seca como en asfalto húmedo.

Cuando Andretti y Peterson, rodando en perfecta formación, cruzaban la línea de meta en Zandvoort, Chapman disfrutaba lanzando la gorra al aire mientras se agitaba la bandera a cuadros.

Desde su victorioso debut en Zolder, los 79 habían ganado seis de las ocho carreras disputadas y habían ocupado las dos primeras posiciones en cuatro de ellas. Pocas veces se había visto un dominio así en la Fórmula 1. Nunca en aquella década de los setenta, marcada por la igualdad mecánica y las constantes alternativas en el nombre de los pilotos y equipos ganadores.

Entonces, como si los dioses del motor no estuvieran contentos ante tal dominio, llegaba la carrera que tenía que ser el perfecto fin de fiesta y se convertía en el más cruel anticlimax posible para los protagonistas de aquella extraordinaria temporada. La gira europea del Gran Circo se cerraba en su escenario más histórico, Monza. Y, por una vez, hasta los tifosi eran felices aunque el título no lo fuera a conseguir un piloto de Ferrari. Al fin y al cabo, pese a que el líder del campeonato pilotaba un negro Lotus en lugar de un monoplaza rojo fabricado en Maranello, era uno de los suyos. No sólo tenía nombre y sangre italiana, sino que había vivido sus mismas sensaciones desde esas tribunas y *pelouses* que se disponían a abarrotar una vez más. A principios de los años cincuenta, el joven Mario soñaba con ser campeón del mundo de Fórmula 1 mientras veía pasar el Ferrari de Ascari. Más de dos décadas después, cercano ya a cumplir los cuarenta, el sueño estaba a un paso de convertirse en realidad. Y si alguien le hubiese pedido entonces que eligiera el lugar donde quería lograrlo la respuesta hubiera sido Monza.

Por eso el desenlace era tan cruel. Porque, en efecto, Mario Andretti, el italiano convertido en ciudadano de los Estados Unidos, se consagraba como campeón del mundo de Fórmula 1 en el templo de la velocidad. Pero lo conseguía del peor modo que nunca hubiera podido imaginar, del único que jamás habría deseado. Una caótica salida provocaba un accidente múltiple que dejaba a su compañero Peterson atrapado entre las llamas del destrozado Lotus 78 que había tenido que usar tras dañar el 79 en el *warmup*. La rápida y valiente intervención de Hunt, Regazzoni y Depailler liberaba al piloto sueco de aquel infierno, del que salía vivo pero con las dos piernas destrozadas.

Con esas lesiones era evidente que Ronnie no iba a poder competir en lo que restaba de temporada. Mario ya era matemáticamente campeón fuera cual fuese el resultado de la carrera, que se reanudaba con otra confusa salida. El Ferrari de Villeneuve se movía antes de tiempo, imitado por el Lotus de Andretti, y los dos iniciaban un largo duelo por la victoria. Una pelea entre el nuevo ídolo de los tifosi, aquel joven canadiense cuya valentía y espectacular pilotaje se estaba ganando sus corazones, y el veterano campeón nacido en Italia, al que se sentían tan unidos como para perdonarle que tuviese la osadía de adelantar a un Ferrari, en Monza, a bordo de un coche cuyo color negro resultaba más siniestro que elegante en aquella oscura tarde de septiembre. Además, al final daba lo mismo. Aunque Andretti pasaba primero bajo la bandera a cuadros, seguido a menos de un par de segundos por Villeneuve, sus posiciones acabarían siendo la sexta y la séptima. Los dos se habían adelantado a la señal de salida y eran penalizados con un minuto. La victoria era para el tercero en cruzar la meta, ese Niki Lauda que muchos en las tribunas veían entonces como un traidor, por haber dejado la Ferrari tras proclamarse campeón justo allí doce meses antes.

Después de todo, el título era para Andretti en un día extraño, con su compañero postrado en una cama de hospital y tras conseguir una victoria que no era tal. Resultaba difícil sentirse feliz. A Mario le costaba celebrarlo, preocupado por su amigo y enfadado por lo que consideraba una injusta sanción. En la distancia, su joven seguidor gijonés de catorce años también tenía sensaciones contrapuestas. Entonces las noticias no llegaban tan rápido como ahora, en esta era del tuit poco menos que inmediato. Así que, tras haber visto en directo el accidente de la salida, en mi estado de ánimo pesaba más la angustia sobre el estado de Peterson que la alegría por el título finalmente decidido a favor de Andretti. Aquella tarde de domingo me tocaba acompañar a mi abuela a la misa de siete, una tarea siempre aburrida pero ineludible. Y aunque ya entonces estaba lejos de creer en la intervención divina,

por una vez me concentraba en la ceremonia religiosa. En lugar de revivir en mi cabeza la carrera, imaginando lo que no había visto en otra de aquellas retransmisiones que apenas nos traían al televisor un par de vueltas al empezar y otras dos o tres al acabar, rezaba por el valiente piloto sueco. No sé por qué pero me temía lo peor. Y, desgraciadamente, lo peor acababa sucediendo. Por la noche surgían complicaciones en el estado de Peterson, que fallecía al día siguiente.

En muchas ocasiones triunfo y tragedia van unidos, sea en la guerra, los toros, el alpinismo o los deportes del motor. Pocas veces lo estarán tanto como en aquel fin de semana de Monza. El sueño de Andretti se había cumplido, era campeón del mundo de Fórmula 1, como Ascari. Pero el precio a pagar había sido muy alto. Perdía a su compañero y amigo a la vez que lograba su mayor victoria. Difícil imaginar un éxito de sabor más amargo.

Lo que restaba de temporada ya no tenía importancia. Además, a esas alturas de finales de 1978, la fértil mente de Colin Chapman ya estaba ocupada en ir otra vez más allá. El efecto suelo había pasado de ser una misteriosa novedad a convertirse en la base de partida para diseñar cualquier Fórmula 1. A principios del 1979 todos los equipos presentaban sus copias más o menos descaradas del casi invencible Lotus 79. El nuevo Tyrrell 009 era un calco en color azul. También azul, pero con formas más distintivas, el Ligier JS7 mejoraba a su inspirador, que vestido ahora de verde, con las distintivas bandas de Martini sobre el color británico de carreras, empezaba la temporada mientras la nueva arma estaba lista. Era el Lotus 80 y debía ser el *wingcar* definitivo.

La idea de Chapman era que el coche entero fuese un ala, sin necesidad de alerones delantero y trasero. Toda la sustentación debía llegar del efecto suelo producido por su parte inferior, carenada desde el morro a la cola y con faldillas en toda su extensión. Su aspecto era decididamente diferente al resto de monoplasas y me resultaba fascinante, hasta el punto de construir mi propia réplica en cartulina en base a las fotos que veía en las revistas. Pero le

faltaba la elegancia del 79 y, lo que era peor, su eficacia. Al genial ingeniero británico se le había vuelto a ir la mano. Era la misma historia del Lotus 76 cinco años después. En lugar de concebir una evolución de un modelo ganador, Chapman había querido llevar a cabo otra revolución y se había vuelto a equivocar. Aun añadiéndole alerones delanteros y traseros, para acercarlo a una forma más convencional, el 80 nunca llegaría a ser competitivo. El nuevo ejemplo a seguir era el Williams FW07, el diseño inspirado en el Lotus 79 que mejor acabaría explotando las virtudes del concepto original.

Para Lotus se iniciaba otra época de vacas flacas. La temporada de 1979 fue frustrante y la de 1980 resultó todavía peor. A su término, surgía una nueva oportunidad para que el ingenio de Chapman pudiera marcar la diferencia. De cara al 81, la FIA decidía prohibir las faldillas con el objetivo de controlar la escalada de prestaciones provocada por el desarrollo del efecto suelo, que había llevado a monoplasas con suspensiones cada vez más duras para mantenerlos siempre lo más cerca posible del asfalto y asegurar la máxima eficacia del sistema que canalizaba el aire a través de sus pontones laterales. El resultado eran unas velocidades de paso por curva en continuo aumento, logradas por unos coches de comportamiento extremo que sometían a sus pilotos a un durísimo castigo, tanto por las fuerzas G sufridas en las curvas como por la casi total ausencia de amortiguación en unos chasis que transmitían a sus cuerpos unas vibraciones poco menos que insoportables.

El técnico británico tenía la solución, o eso pensaba. Una solución extraordinariamente ingeniosa... ¡Un coche con dos chasis! El que podíamos denominar principal era un monocasco clásico, que albergaba a piloto y motor sobre unas suspensiones más blandas. El secundario, que hacía las funciones de carrocería, era una estructura soportada sobre muelles mucho más duros. Su forma de ala retomaba el fallido concepto del Lotus 80, de nuevo con la intención de prescindir de los alerones y lograr toda la sustentación con el efecto suelo provocado por sus superficies. La superior hacía

que, al pasar el aire por encima, todo el conjunto se aplastase sobre la pista, usando los muelles del segundo chasis para conseguir el efecto de las faldillas a base de acercar sus laterales al asfalto y mantenerlos ahí. Mientras, el primer chasis permitía utilizar una amortiguación más convencional con la que optimizar el rendimiento de todo el conjunto y aliviar el castigo físico de su piloto.

Cuando veíamos las primeras imágenes del nuevo coche, flamante en los llamativos colores azul, rojo y plata del patrocinador que había sustituido el año anterior a John Player, la petrolera Essex, quedábamos aún más alucinados que ante las primeras fotos de aquel futurista 76, del elegante 79 o del original 80. Significaba todo lo que nos atraía de la carrera universitaria que teníamos decidido emprender al año siguiente. Era la esencia de lo que debía conseguir un ingeniero: afrontar un problema aparentemente irresoluble y solventarlo a base de imaginación, explorando nuevas vías.

Sin embargo, al igual que comprobaría en los siguientes años estudiando unas materias que en nada se parecían a lo que esperaba, la realidad resultaba frustrante. La genial idea de Chapman era declarada ilegal por el mismo motivo que se había prohibido el también ingenioso sistema del ventilador con el que Gordon Murray se la había jugado a su colega-rival en el Gran Premio de Suecia del 77. El segundo chasis, que hacía la función de carrocería, era considerado, no sin razón, un elemento aerodinámico móvil y el fascinante 88 nunca llegaría a competir.

Lo decepcionante era que, mientras se impedía participar al elaborado intento de Chapman por conseguir lo que la prohibición de las faldillas trataba de evitar, se permitía el modo mucho más burdo en el que sus rivales, de nuevo con Murray a la cabeza, lo lograban. El técnico de Brabham encontraba también la inspiración fuera de la Fórmula 1, esta vez en los Citroën que veíamos todos los días por la calle, aquellos GS y CX con suspensión hidroneumática que permitía variar a voluntad su altura al suelo. Instalaba un sistema similar en sus monoplazas y, de ese modo,

en parado cumplían con la norma que obligaba a mantener los laterales de la carrocería separados del asfalto, mientras que, una vez en marcha, el piloto accionaba el mecanismo que hacía descender el monoplaza los centímetros necesarios para conseguir el máximo efecto suelo sin faldillas. Como se suele decir, hecha la ley, hecha la trampa. El 88 se convertía en pieza de museo, sin llegar a rodar más que unas vueltas en Silverstone, mientras el BT49 llevaba a Nelson Piquet a la consecución de su primer título mundial.

Al año siguiente, el 1982, un Lotus volvía a ganar, por fin, cuatro años después del ya muy lejano último triunfo de Andretti con el fabuloso 79. La victoria llegaba en el Gran Premio de Austria, tras un emocionante *sprint* final entre el Lotus pilotado por Elio de Angelis y el Williams de Keke Rosberg. El redondeado morro del 91, con su negro y oro resplandeciente como en los viejos tiempos, tras la vuelta de John Player como patrocinador principal unos meses antes, cruzaba la meta apenas unos centímetros por delante del anguloso frontal blanco del FW08. Al borde de la pista, un entusiasmado Chapman lanzaba otra vez su gorra al aire para celebrar la victoria mientras yo seguía de pie los últimos instantes de la carrera a través de la televisión. ¡Lotus volvía a ganar!

Con dieciocho años recién cumplidos, era el mejor augurio ante el inminente inicio de mis estudios de Ingeniería Industrial, que iban a comenzar apenas un mes más tarde y con los que anhela dar el primer paso para convertirme en el Colin Chapman español. Porque, ya se sabe, a esas edades uno no se pone límites. Pero, evidentemente, se trataba de una meta demasiado ambiciosa. Y, además, resultaba totalmente irreal. Los tiempos estaban cambiando. Lo que me había atraído a la ingeniería era ese aura de genialidad que envolvía todos los diseños de Chapman. Pero en la década siguiente, cuando ya ejercía de ingeniero y comprobaba lo lejos que estaba de ser un genio y lo difícil que era encontrar soluciones novedosas a los problemas cotidianos, hacía tiempo que en la Fórmula 1 no había sitio para alguien como Chapman, cuya

repentina muerte, a finales del 82, le había quitado ya de en medio de todas formas.

Se imponía un nuevo estilo, basado cada vez más en los ordenadores y los equipos multidisciplinarios. La vieja idea romántica del inventor loco que se sacaba de la manga una prodigiosa innovación con la que, de un plumazo, convertía en obsoleto todo lo anterior, no era más que una quimera. Tal vez, incluso, siempre lo había sido. Al fin y al cabo, Chapman, con toda su genialidad, también había tenido que apoyarse en el trabajo de un equipo, aunque fuera menos numeroso. Y si muchas de sus ideas habían tenido éxito, también otras tantas, brillantes sobre el papel, habían terminado por no dar los resultados apetecidos o, directamente, fracasando. En ese sentido, el Lotus 88 de doble chasis era todo un paradigma. Fue su última genialidad... y ni siquiera había llegado a competir.



Colin Chapman y Mario Andretti durante la temporada de 1978, triunfal para el equipo del ingeniero británico y el piloto italoamericano.



La imagen que resume la temporada de Fórmula 1 de 1978, los dos Lotus 79 rodando destacados en cabeza, el número 5 de Andretti por delante del número 6 de Peterson.

