6. Lluvia, sol y el piloto del casco amarillo

Justo un mes después de aquel Príncipe que todos recordamos como el de los Ferraris (¡aunque lo ganó un Opel!), el otoño de 1984 me tenía deparada otra cita muy especial con el deporte del motor. La Fórmula 1 volvía a la península ibérica tres años después de su última visita al Jarama, justamente la carrera que había sido mi primer contacto directo con el extraordinario espectáculo del Gran Circo. Así que en cuanto supimos que la temporada del 84 iba a concluir con el Gran Premio de Portugal, en Estoril, empezamos a buscar el modo de ir.

Finalmente, nos apuntamos a una excursión organizada por una cafetería de la zona de El Llano. Se llamaba ANVI y el hijo de su propietario era otro quemado de las carreras como nosotros. Aunque en aquellos años éramos pocos los aficionados a la Fórmula 1 en Asturias, al menos ya había algunos más aparte del reducido grupo del Mesón Castilla, uno de cuyos integrantes, Javier Aller, era también de la partida en esta nueva aventura. Pese a que llegamos a dudar de la viabilidad del proyecto, para nuestra sorpresa el autocar se llenaba y el viernes por la mañana, bien temprano, emprendíamos el largo viaje por carretera desde Gijón a Estoril, que se nos hacía más llevadero charlando de coches con unos y otros.

El principal tema de conversación giraba en torno a cuál sería el desenlace de aquel Mundial a cuya última y definitiva etapa íbamos a asistir en directo. Se lo jugaban a una sola carta los dos pilotos de McLaren, Niki Lauda y Alain Prost. Al volante de los McLaren MP4/2 equipados con el motor TAG-Porsche turbo, habían dominado por completo la temporada. De las quince carreras celebradas hasta la fecha, habían ganado en once, con seis victorias para el francés y cinco para el austriaco. Pero el veterano Niki había resultado más constante y llegaba a Estoril por delante en la tabla, con tres puntos y medio de ventaja. Una diferencia mínima pero que le permitiría ser campeón, por el exiguo margen de medio punto, si terminaba en la segunda plaza aunque su compañero sumase una nueva victoria.

Entre los componentes de la excursión había más partidarios de Prost que de Lauda. Pero tanto Javier como yo apostábamos por el austriaco, no sé si más por romanticismo y deseo que por otra cosa. Aunque sólo fuera porque Niki había puesto todo su empeño desde el principio en el proyecto del motor TAG-Porsche, ya nos parecía que debía ser quien recogiera su primer fruto en forma de título. Y, además, las cosas como son, alguien que había estado a punto de perder la vida en un Fórmula 1, y que había retornado a las carreras con el coraje con el que el austriaco lo había hecho en el 76, se merecía una especie de reparación a aquel título que se acabó escapando bajo el horrible aguacero de Fuji. Que consiguiese su tercer Mundial al volante de un McLaren, la escudería del piloto que se lo arrebató aquel año, James Hunt, era pura justicia poética.

Sin embargo, todo parecía estar en contra de Lauda cuando se completaban los entrenamientos cronometrados y su nombre aparecía en una retrasada undécima posición mientras el de su rival por el campeonato, Prost, completaba la primera fila junto al habitual *poleman* de aquel año, Nelson Piquet, siempre rapidísimo el sábado con la versión especial del extraordinariamente potente motor Turbo de BMW.

Peor aún se le ponían las cosas a Lauda en la salida. Dudaba en la arrancada, era engullido por el pelotón, y cuando pasaba por delante de nuestra posición en el circuito, más o menos hacia mitad de vuelta, era decimotercero o decimocuarto mientras Prost ocupaba la tercera plaza, delante del Brabham de Piquet pero por detrás del Lotus de Mansell y el Williams de Rosberg, que habían sido los más rápidos en los primeros metros. ¡Con esas posiciones, el campeón sería Prost por medio punto!

Una ventaja que aumentaba la siguiente vez que veíamos al francés. Ya era segundo después de rebasar al británico de Lotus. Y ocho vueltas más tarde era el McLaren rojo y blanco con el número 7 el que aparecía primero por la derecha en la que comenzaba nuestro campo de visión de la parte central del circuito. La situación empeoraba todavía más para Lauda, sólo la segunda plaza le valía para conservar su ventaja en la general del campeonato.

Pero el austriaco no se impacientaba. Estaba acostumbrado aquel año a remontar en carrera después de no haber brillado en exceso en entrenamientos. A medida que avanzaba la prueba, Lauda recuperaba posiciones poco a poco. Cada pocas vueltas ascendía una casilla en el cuentavueltas que llevábamos de forma manual, apuntando los números de cada coche en la cuadrícula del giro correspondiente según pasaban por delante de nosotros. A mitad de carrera, su número 8 ya estaba en la tercera línea del gráfico, precedido sólo por el 7 de Prost y el 12 de Mansell.

Mientras yo llevaba el control de las posiciones Javier se encargaba de ir picando tiempos para comprobar que, en efecto, el McLaren del austriaco estaba rodando más rápido que el Lotus que le precedía. El milagro de acabar segundo aún era posible, aunque estaba muy complicado. Mansell iba más de medio minuto por delante y quedaban apenas una treintena de vueltas. Lauda necesitaba recuperar más de un segundo en cada giro y no lo estaba consiguiendo. Pero entonces empezaba a descender la diferencia entre segundo y tercero. Lo apreciábamos a simple vista y nos lo confirmaba el crono de Javier. Mansell perdía ritmo y terreno. Tenía

algún problema. Por una vez este aficionado de Lotus deseaba que el monoplaza negro y oro fallase.

A veinte vueltas del final ya veíamos al McLaren casi pegado a la estela del 95T, que se movía alarmantemente en la siguiente frenada. Ese era el problema, ¡Mansell se estaba quedando sin frenos! La persecución llegaba a su fin. Dos giros más tarde recibíamos alborozados la visión del MP4/2 de Lauda por delante. Ya era segundo, el título iba a ser suyo si se mantenían las posiciones en las dieciocho vueltas restantes. Y, en efecto, así era. Ya no habría más cambios. Prost ganaba con total autoridad pero el veterano campeón terminaba tras él y lograba su tercer título mundial después de una remontada extraordinaria, reflejada en la escalada del número 8 por la página de mi programa de mano. Una trayectoria ascendente que le había llevado de la decimotercera casilla en la columna de la primera vuelta a la segunda en la de la última. ¡Niki Lauda era tricampeón del mundo de Fórmula 1 y lo habíamos visto lograrlo en directo!

Además, lo habíamos vivido con la emoción adicional que tenía ver una carrera en aquellos años, en los que tenías mucha menos información sobre lo que pasaba. Sin pantallas gigantes en el circuito que te mostrasen lo que estaba ocurriendo en las otras curvas. Sin tiempos online para saber al instante qué posición ocupaba cada uno y qué registros marcaban en cada parcial. Sólo a base de verlos pasar, apuntar sus progresos con un bolígrafo en un pedazo de papel y mirar la esfera del cronómetro tras pulsar el botón que detenía sus manecillas. Así vuelta tras vuelta, con un minuto y pico de incertidumbre hasta la siguiente, cuando los protagonistas volvían a aparecer ante tus ojos y comprobabas de nuevo los puestos, los ritmos y las distancias.

En el podio, pocas veces ha tenido rostro más decepcionado un vencedor y más alegre un segundo clasificado. Hasta el tercero estaba más sonriente que el ganador. Era un joven piloto brasileño que completaba de modo excepcional su primera temporada en la Fórmula 1. Se trataba de Ayrton Senna. Al volante del modesto

Toleman, con su artesanal motor turbo fabricado por Brian Hart, cerraba el año con otra carrera magnífica que no hacía sino confirmar las razones de Lotus para ficharle de cara al año próximo, cuando ocuparía el lugar que dejaba Mansell. Porque el de Estoril no era el primer podio de aquel nuevo prodigio de la inagotable cantera del país sudamericano. El primero había llegado de forma tan increíble como polémica unos cuantos meses antes.

El escenario para darse a conocer definitivamente al mundo no podía haber sido más adecuado: el Gran Premio de Mónaco. Bajo un intenso aguacero, Senna había hecho diabluras al volante del Toleman, y estaba alcanzando al líder de la prueba, Prost con el todopoderoso McLaren, cuando la dirección de carrera detenía la competición por considerar que el estado de la pista era demasiado peligroso. Lo que era imposible saber entonces es que, curiosamente, aquella bandera a cuadros agitada antes de mitad de carrera por Jacky Ickx (piloto de Porsche entonces) al paso del McLaren-Porsche de Prost (sospechosa coincidencia de marcas, dijeron muchos), con el Toleman-Hart de Senna ya casi pegado a su caja de cambios y dispuesto a rebasarlo si la competición hubiese durado al menos una vuelta más, acabaría resultando decisiva para que el francés perdiera el título en lugar de ganarlo. Al acortar tanto el Gran Premio, el reglamento obligó a otorgar la mitad de puntuación, por lo que el triunfo de Prost se vio recompensando con cuatro puntos y medio. De haber continuado la carrera hasta superar el mínimo necesario para atribuir la puntuación completa, una segunda plaza tras Senna le habría dado seis puntos…, es decir, uno y medio más en un año que terminó con sólo medio menos que Lauda. Definitivamente, en el desenlace del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1984 hubo sus buenas dosis de justicia poética.

De vuelta tras aquella primera visita a Estoril, nuestro entusiasmo por la Fórmula 1 había crecido aún más. Eso sí, en los tres años pasados desde el Gran Premio de España del 81, en el Jarama, y el de Portugal que puso fin a la temporada del 84, habían cambiado

muchas cosas. Se había retirado Andretti y Gilles se había ido para siempre. El turbo, que al principio de la década se estaba abriendo camino, era ya imprescindible para triunfar y las diferencias mecánicas entre los mejores y los peores resultaban mucho más acusadas. Los monoplazas eran mucho más potentes aunque, a cambio, su sonido era menos impresionante, sustituido el bramar de los tres litros atmosféricos de ocho y doce cilindros por el menos limpio estruendo de los 1.500 sobrealimentados de seis en uve o cuatro en línea. Sin el efecto suelo generado por los pontones laterales en forma de ala invertida, sustituidos desde el año anterior por los fondos planos, su aspecto resultaba menos elegante pero más espectacular, con ruedas más anchas y alerones cada vez más grandes. De sus laterales surgían extensiones con *flaps* para tratar de pegar al suelo sus neumáticos traseros, que se retorcían cada vez que los pilotos pisaban el acelerador y se desencadenaba todo el brutal poderío de sus propulsores.

Era una Fórmula 1 que ya empezaba a ser muy distinta de la que me había enganchado en la segunda mitad de los setenta, pero no por ello menos fascinante. Y con el Gran Premio de Portugal pasando a ser la segunda prueba del Campeonato de 1985, mi siguiente oportunidad para vivirla en directo iba a llegar enseguida. La carrera de Estoril se celebraba a finales de abril, la semana después de mi cumpleaños. No había mejor regalo para celebrar mis recién cumplidas veintiuna primaveras que apuntarme de nuevo a la excursión que, por segundo año consecutivo, se organizaba desde Gijón.

La temporada había comenzado quince días antes, en Brasil, con el mismo ganador que había terminado la anterior: Alain Prost al volante del McLaren con motor TAG-Porsche. El francés era el gran favorito para conseguir el título que se le había escapado por tan poco unos meses antes. Y lo acabaría logrando con cierta facilidad, pese a la inicial oposición de Michele Alboreto con un Ferrari que empezó siendo competitivo y se fue desinflando a medida que avanzaba la campaña. Pero aún faltaba mucho para todo eso cuan-

do llegamos a Estoril para ver la segunda carrera de la temporada. El circuito presentaba su mismo y algo descuidado aspecto del año anterior. Pero el cielo era muy diferente: del despejado azul con nubes blancas de principios de otoño habíamos pasado a un cubierto gris con amenazadoras y primaverales nubes. Ya había llovido algo el viernes, justo al inicio y el final de la primera sesión válida para la parrilla de salida, que se realizaba en la jornada inicial del Gran Premio. Y aunque el sábado hizo mejor tiempo para la segunda, celebrada por completo sobre seco, el domingo amanecía lluvioso y desapacible.

De todas formas, las nubes parecía que nos daban algo de tregua en los minutos previos al inicio de la carrera. Dejaba de llover por un rato aunque la pista estaba lo suficientemente mojada como para que los veintiséis monoplazas que iban a tomar parte en la prueba salieran a la pista calzados con neumáticos rayados. Al frente de todos en la formación de salida iba a estar el que ya era mi nuevo piloto favorito: Ayrton Senna. En el brasileño me había fijado por primera vez bastante de casualidad unos años antes. Y probablemente la causa fuera el vistoso color amarillo de su casco, que resaltaba aún más sobre el mono de cuero negro que vestía aquel piloto, conocido entonces por su otro apellido, Da Silva, que había sorprendido en su debut en el Mundial de Karting de 1978, celebrado en Le Mans. Una carrera sobre la que leí un reportaje en una de aquellas *Autopista* o *Velocidad* semanales que compraba de vez en cuando, ya que la propina no daba para adquirirlas todas las semanas. De aquel joven piloto de casco amarillo (mi color favorito cuando era pequeño) volví a leer más en profundidad tres o cuatro años después, cuando ya aparecía su nombre como Senna en crónicas y clasificaciones. La *Sport Auto* francesa daba cuenta de su arrollador arranque en la Fórmula 3 británica del 83, después de haber dominado con claridad los campeonatos de Fórmula Ford 1600 y 2000 en las dos anteriores. El joven Ayrton, ahora Senna, antes Da Silva, era eso que se suele llamar un campeón del mundo en potencia. Apenas doce meses después, su debut en la Fórmula 1

con Toleman lo confirmaba. Sin duda iba a ser la siguiente gran estrella.

Que, además, en el 85 fuese el nuevo piloto de mi equipo preferido, Lotus, le convertía en la gran esperanza para volver a disfrutar de los monoplazas negro y oro en las primeras posiciones, algo que no ocurría desde aquella última vez que Chapman lanzó su gorra al aire para celebrar una victoria de sus coches, el Gran Premio de Austria de 1982. Unos meses después desaparecía el fundador de Lotus y las temporadas del 83 y el 84 deparaban más disgustos que alegrías para su sucesor al frente de la escudería, Peter Warr. Todo eso tenía que cambiar en el 85 con el joven brasileño, algo así como un nuevo Fittipaldi para empezar una era totalmente diferente. El genio británico de Chapman trataba de reemplazarlo Warr con la inventiva francesa de Gérard Ducarouge. Y galo era también el propulsor Renault Turbo que había sustituido al ya venerable Ford Cosworth. Eran buenas piezas para un renacer de Lotus, apuntado por el podio logrado por De Angelis en Brasil y que confirmaba Senna siendo el más rápido en las dos sesiones cronometradas de Portugal.

Desde su privilegiado puesto en *pole position*, que ocupaba por primera vez en un Gran Premio de Fórmula 1, el brasileño miraba al cielo y veía lo mismo que nosotros desde las tribunas. Las nubes eran cada vez más oscuras y ya casi no contenían sus ganas de soltar toda la carga que llevaban dentro. Lo que para nosotros tenía todo el aspecto de ir a convertirse en una notable molestia, ya que no habíamos sido lo suficientemente previsores para llevar un paraguas, era toda una oportunidad para un piloto como él, cuya maestría sobre piso deslizante había quedado más que demostrada el año anterior en Mónaco. Justo a su lado, en la primera fila de la parrilla de salida, estaba el hombre al que entonces iba dando caza cuando detuvieron la carrera, Alain Prost. Para el francés la pista mojada no era tan buena noticia. Al fin y al cabo, si tienes el monoplaza más competitivo, como era su caso, lo que quieres es una carrera sobre asfalto seco…, y eso no iba a ser posible aquel

día. En el momento de darse la salida a la vuelta de formación ya estaba chispeando y todo apuntaba a que la intensidad de la lluvia iba a ir en aumento.

El asfalto estaba mojado cuando el compacto grupo se acercaba a velocidad reducida a nuestra posición, y la sensación de fieras retenidas a duras penas por sus pilotos, ansiosas por salir desbocadas, era aún más intensa que cuando había vivido un momento así tres años antes en el Jarama. La mayor potencia de los turbo y la menor adherencia del asfalto cada vez más mojado la acrecentaban. El intermitente ¡*brooom*… *brooom*! de los motores, al pisar con cuidado el acelerador los pilotos, dejaba claro lo delicado de la situación. Controlar aquellos coches sobre piso resbaladizo era todo un ejercicio de autocontrol y destreza. Simplemente mantenerse en pista iba a resultar el primer objetivo para todos en setenta vueltas que, para la mayoría, se convertirían en una interminable tortura.

Instantes después escuchábamos ese elocuente silencio que precede al incomparable estruendo de la salida de un Gran Premio. Y unos segundos más tarde no era un Lotus sino dos los primeros coches en aparecer ante nuestra vista. Por delante el de Senna, inconfundible con su casco amarillo armonizando a la perfección con la decoración negro y oro de John Player Special. Tras él, ya a unos cuantos metros de distancia, venía el 97T de su compañero De Angelis, que había superado en la arrancada al McLaren de Prost.

Era lo más cerca que el italiano, el francés y el resto de competidores iban a ver al brasileño en lo mucho que aún restaba de carrera. Bueno, no exactamente. Algunos lo volverían a ver cerca, muy fugazmente, cuando los doblara, lo que para varios de ellos sucedería en más de una ocasión. Porque a medida que pasaban los minutos llovía con más fuerza y la ventaja de Senna aumentaba de forma casi proporcional a la cantidad de agua que caía sobre el circuito.

La intensidad del chaparrón iba en aumento, lo que nos hacía totalmente imposible llevar el cuentavueltas con las posiciones de

cada piloto. Bastante teníamos con empaparnos lo menos posible, apenas protegidos bajo un ineficaz chubasquero. Íbamos a tener que conformarnos con contar los giros que iban pasando y cronometrar las distancias entre los primeros para tratar de llevar un control más o menos preciso de la situación de la carrera. Pero, en realidad, no hacía falta ni cronómetro para ver, vuelta tras vuelta, cómo la diferencia entre Senna y el resto crecía sin parar. En apenas seis ya le llevaba casi cuatro segundos a De Angelis, y más de trece a Prost. Buscando trayectorias más abiertas que el resto, el brasileño estaba rodando casi un segundo por vuelta más rápido que su compañero de equipo, ¡y le sacaba más de dos segundos por giro al campeón del mundo! El resto cedían aún más terreno o ya se habían ido quedando por el camino, como el debutante François Hesnault. Justo ante nosotros, el joven francés no podía evitar perder el control de su Brabham, sorprendido por el repentino latigazo que daba la trasera del BT54 cuando la caballería del potentísimo BMW Turbo se le iba de las manos y enviaba al monoplaza blanco dando piruetas hasta impactar contra las vallas.

Y no era el único. En pocas vueltas la lista de bajas aumentaba, la mayoría tras sufrir similar destino al del galo. Veteranos como Patrese, novatos como Palmer. Tipos duros como Alliot, promesas con brillante futuro como Berger. Uno tras otro iban cayendo en las trampas cada vez más numerosas de una pista que se iba encharcando por momentos. El orbayu inicial ya era un lejano recuerdo. En su momento resultaba molesto, por lo inoportuno de comenzar justo cuando se iniciaba el Gran Premio. Menos de veinte minutos más tarde ya lo empezábamos a echar de menos.

Al único que no parecía molestar el cada vez más intenso chaparrón era a Senna. En la vuelta diez ya había dejado a De Angelis a más de trece segundos, con el italiano empezando a preocuparse más por lo que le venía por detrás (la doble amenaza del McLaren de Prost y el Ferrari de Alboreto) que por perseverar en el vano intento de evitar la derrota que más duele a cualquier piloto: ser batido por su compañero de equipo. Algo inevitable ante aquel

brasileño a quien parecía que nadie le había dicho que estaba lloviendo, como cuentan que exclamó un alucinado Chris Amon años antes cuando otro piloto sudamericano, el mexicano Pedro Rodríguez, rodaba a un ritmo absolutamente inalcanzable para el resto, camino de una victoria memorable con el no menos memorable Porsche 917 azul y naranja de Gulf en los mil kilómetros de Brands Hatch de 1971.

Desde nuestra posición al borde de la pista pronto dejábamos ya de preocuparnos por el chaparrón. Estábamos tan empapados que daba igual. Y, además, el espectáculo que nos estaba proporcionando Senna era tan extraordinario que cualquier otra cosa pasaba a segundo plano. En cada vuelta que lo veíamos aparecer por la derecha en la que se iniciaba nuestro campo de visión de la pista, la columna de agua que levantaban las ruedas traseras de su Lotus era mayor. Pero la precisión con la que frenaba para afrontar el viraje de izquierdas situado delante de nosotros era siempre la misma. Y el modo decidido en que pisaba el acelerador para salir buscando la trazada del siguiente tampoco variaba. La única diferencia era visual, cada vez nos costaba más trabajo verlo desaparecer en la distancia, envuelto su Lotus en una nube de agua en la que apenas era perceptible, como un tenue destello, la obligatoria luz roja que se enciende en la trasera de los monoplazas en caso de carrera sobre piso mojado.

Y, por lo que respecta a los demás, la diferencia también era auditiva. En el doble sentido de pasar siempre más tiempo hasta oír que uno de ellos llegaba y en el de escuchar sus dudas al pisar el pedal del gas, transmitidas por el húmedo aire con intermitentes notas de sus motores en el mismo sitio donde el Renault de Senna sonaba infinitamente más constante, tal era la capacidad de su piloto para dosificar la brutal potencia del Renault Turbo y hacer que esta se transmitiese al suelo en mucha mayor cantidad de lo que cualquier otro piloto era capaz de lograr.

Cuando se cumplían treinta vueltas, el tiempo de espera entre el fulgurante paso de Senna y el mucho más dubitativo de De

Angelis era ya de medio minuto. Al italiano le seguía de cerca Prost…, demasiado de cerca. Al final de la siguiente vuelta, envuelto en la nube de agua despedida por el Lotus, el francés perdía el control de su McLaren en plena recta, sorprendido por la cada vez mayor cantidad de charcos que había sobre la pista. En un instante, el campeón del mundo era otro de los que terminaban con su monoplaza abandonando el asfalto tras una pirueta que lo llevaba a pisar la hierba, convertida ya en barro, y golpear contra las vallas.

A esas alturas, media carrera ya superada en cuanto a duración, al cumplirse una hora desde su inicio y empezar a vislumbrarse que el límite de dos iba a marcar su final antes de que se pudiesen cubrir los setenta giros previstos, ya eran más los pilotos que habían retornado a sus boxes a pie que los que seguían compitiendo en aquellas condiciones infernales. Y sólo uno era capaz de continuar al mismo e imperturbable ritmo, el líder. De Angelis empezaba a ceder cada vez más terreno, con una goma perdiendo aire, y era rebasado por Alboreto. El de Ferrari pasaba a ocupar la segunda plaza pero la diferencia con Senna seguía aumentando y pronto superaba el minuto.

Poco después, tras hora y media de mojadura, ya empezábamos a tiritar en la tribuna. Sólo la certeza de estar asistiendo a un momento histórico en la Fórmula 1 nos calentaba el ánimo y nos mantenía firmes, decididos a saborear cada paso de Senna. Ya empezaba a ser difícil verlo llegar, tal era la cantidad de agua que estaba cayendo, pero el sonido que le precedía era inconfundible: un aullar firme y decidido que se adelantaba unos instantes a la imagen del Lotus negro y oro pilotado por aquel auténtico genio de casco amarillo. Sólo otro color aparecía de vez en cuando en la imagen, un fugaz atisbo del naranja de sus guantes cuando sus manos hacían una rápida corrección con el volante para controlar los cada vez más frecuentes coletazos de un coche que ya casi flotaba más que rodaba sobre el asfalto, inundado de agua imposible de evacuar por las acanaladuras de sus ya desgastados neumáticos.

Finalmente, dos horas después de su inicio, la carrera se daba por concluida al completar Senna la vuelta sesenta y nueve. Sólo Alboreto conseguía evitar ser doblado por el fenomenal brasileño. Su alegría en el giro posterior al paso bajo la bandera a cuadros era desbordante y contagiosa. Con los cinturones de seguridad desabrochados saludaba, brazos en alto, exultante. Su modo de celebrar la primera victoria en Fórmula 1 nos parecía la mejor recompensa por haber resistido hasta el final, pese a estar ya más que calados hasta los huesos. Decididamente había merecido la pena.

Era un triunfo de esos inolvidables, tanto para el protagonista como para quienes tuvimos ocasión de vivirlo en directo. Aquel joven brasileño de casco amarillo había ganado de un modo equiparable a otras gestas legendarias de los más grandes de la Fórmula 1. Las terribles condiciones meteorológicas y la abismal diferencia sobre sus perseguidores situaban la victoria de Senna al nivel de la fabulosa demostración de Stewart, dieciséis años antes, en el Nürburgring cuando, con lluvia y hasta niebla, había dominado de forma igualmente magistral y rotunda el Gran Premio de Alemania de 1968. Ya no había duda, Ayrton Senna era la nueva gran estrella de la Fórmula 1. Aquella tenía que ser, sin duda, la primera de muchas más victorias.

Ese mismo año se produciría la segunda, de nuevo sobre pista deslizante y, además, en un circuito de leyenda, Spa-Francorchamps. Incluso en su nueva versión acortada, que se había inaugurado el año anterior, el trazado belga mantenía su esencia, una pista espectacular, con curvas que eran todo un desafío para aquellos monoplazas equipados con potentes motores turbo. El cambiante clima de Las Árdenas volvía a hacer de las suyas un año más, y la prueba comenzaba sobre piso mojado, que se iba secando hasta que volvía a llover. Y en esas condiciones la especial capacidad de Senna para encontrar adherencia donde otros ni siquiera se atrevían a buscarla volvía a marcar la diferencia. El brasileño cruzaba la meta con su Lotus casi medio minuto antes que el siguiente clasificado, precisamente el piloto al que había sustituido en la escudería británica, Nigel Mansell,

segundo con el cada vez más competitivo Williams Honda, el monoplaza que ganaría las tres pruebas que quedaban para completar el Campeonato del 85. En su clasificación final, Senna concluía en la cuarta plaza, con esas dos primeras y magistrales victorias acompañadas de dos segundos puestos, dos terceros y un buen número de abandonos. El motor Renault Turbo se mostraba potente pero frágil.

Unas características que se verían reafirmadas en el buen y el mal sentido al año siguiente. Un año, el de 1986, muy especial para los aficionados españoles a la Fórmula 1 porque en abril, tras cinco años de ausencia, se iba a disputar de nuevo un Gran Premio de España. Su escenario era un nuevo circuito, surgido poco menos que de la nada en Jerez por la obstinación de su alcalde, Pedro Pacheco, decidido a sacar adelante un proyecto en el que pocos creían. A trancas y barrancas, la pista acabaría siendo realidad, aunque los costes terminaran disparándose. Y la muy escasa afición a la Fórmula 1 en España por aquel entonces, con tribunas más bien desiertas en cada edición del Gran Premio, no ayudaría a que las cuentas cuadraran como estaba previsto.

Entre los pocos espectadores que asistieron a aquella primera carrera en Jerez no podíamos faltar tres del grupo que había estado en la última del Jarama. Un jueves de mediados de abril, Javier Aller y Adolfo Posada me recogían con el flamante CX Palas del piloto de montaña asturiano para emprender el largo trayecto Gijón-Jerez por la vieja Nacional 630 de la Ruta de la Plata. Al día siguiente, bien temprano, ya nos dirigíamos al nuevo circuito, un trazado que nos parecía algo así como una versión moderna del venerable Jarama, aunque sin sus cambios de elevación tan característicos. Una pista corta y virada que permitía al público una cercanía similar desde sus tribunas, y más campo de visión gracias precisamente a ser tan plana.

Aunque todavía estaba empezando la primavera, el fin de semana era de lo más veraniego y las tres jornadas de competición se iban a celebrar sobre pista seca. Eran unas condiciones diame-

tralmente opuestas a las de Estoril unos meses antes. Pero la *pole position* era para el mismo piloto de casco amarillo que pilotaba un Lotus negro y oro. Ayrton Senna había sido el más rápido de todos en los entrenos del Gran Premio inaugural de la temporada, en Brasil, y repetía en España. Era ya la novena *pole* de su aún corta carrera deportiva. Y la segunda de las ocho que lograría aquel año el piloto paulista. Su leyenda de piloto imbatible en la vuelta donde se busca la velocidad suprema se empezaba a escribir con aquel Lotus-Renault de explosivo carácter pero escasa fiabilidad y elevado consumo. Un coche que Senna era capaz de situar los sábados por delante de los que serían grandes dominadores de la temporada, los Williams-Honda de Mansell y Piquet, y del gran outsider y a la postre campeón, Alain Prost con el todavía veloz McLaren-Porsche. Distinto asunto era batirles los domingos, hazaña que el brasileño sólo lograría en dos ocasiones. Porque una cosa era hacer un milagro de una vuelta de duración y otra extenderlo durante infinidad de giros y casi dos horas; y eso si aguantaba la mecánica gala. O, en el caso de que no acabara cediendo, si quedaba gasolina en el depósito.

Una de las dos únicas ocasiones en que se daban todas esas circunstancias iba a ser precisamente ese domingo, 13 de abril de 1986, en Jerez. Un día caluroso, con ese inimitable azul que tiene el cielo del sur cuando el sol brilla en todo lo alto y no hay una sola nube a la vista para dar un mínimo respiro en forma de refrescante sombra. Nuestra posición en la tribuna de la curva Peluqui, una derecha a escuadra, precedida de otra similar y seguida por la larga y rápida derecha que llevaba al cerrado ángulo de izquierdas con el que se completaba la vuelta, nos permitía ver también, a lo lejos, el final de la recta de salida y el primer viraje del trazado. Una ubicación ideal para seguir la carrera porque, además, estábamos muy próximos a la pista, lo que siempre acrecienta las sensaciones.

De ese modo, el sonido de la atronadora arrancada de los veinticinco motores turbo nos llegaba con más nitidez, y un par de

segundos después ya podíamos adivinar en la distancia cómo el negro Lotus de Senna precedía a los dos blancos Williams y los dos rojiblancos McLaren, siendo imposible saber desde tan lejos el orden en cuanto a pilotos en ambos casos. Apenas un minuto más tarde ya aparecían ante nosotros, lanzados en el ligero y rápido descenso que les hacía desembocar en esa especie de pequeño estadio que era la zona donde nos encontrábamos, con tres tribunas rodeando los dos virajes a 90 grados. Tras Senna venía Piquet por delante de Mansell en los Williams. Y Rosberg precedía a Prost entre los McLaren. El finlandés era el único que había ganado una posición respecto a su plaza en la parrilla de salida. Y pronto serían dos porque en el siguiente paso ya veíamos al McLaren número 2 por delante también del Williams número 5. Mientras Senna estiraba el grupo delantero, Mansell cedía algo de terreno y unos pocos giros más tarde era rebasado también por Prost.

De todas formas, las distancias permanecían muy constantes entre un quinteto de cabeza que iba abriendo hueco sobre el resto, encabezado por el dúo azul formado por los Ligier-Renault de Arnoux y Laffite. La dificultad para adelantar en Jerez era también similar a la del Jarama, aunque la mayor anchura de la pista, y su mayor velocidad en varios puntos, ofrecían alguna opción más. Y, en todo caso, no daba ni mucho menos la sensación de que Senna estuviese rodando más lento que sus perseguidores pero tapando todos los huecos, como Villeneuve cinco años antes en Madrid. El brasileño lideraba a buen ritmo, y sus cuatro perseguidores le seguían lo más cerca que podían. Eso sí, los cinco con un ojo en el consumo, vital aquel año en que, por reglamento, se había reducido la cantidad de combustible que se podía usar en cada carrera, y otro en los neumáticos, que iban a sufrir sobre un asfalto muy abrasivo y en un día de calor cada vez más asfixiante.

Las vueltas parecían entonces no pasar, como si el aumento de temperatura dilatase el tiempo además de derretir las gomas. Una tras otra Senna abría la marcha y los únicos cambios que se producían en su cuarteto perseguidor se debían a Mansell. El británi-

co se cansaba de conservar sus ruedas y empezaba a atacar. En la vuelta diecinueve le arrebataba la cuarta plaza a Prost. Diez más tarde daba cuenta del otro McLaren, pilotado por Rosberg, para situarse tercero. Y en la treinta y tres rebasaba a su compañero en Williams, Piquet, para convertirse en el más inmediato seguidor de Senna.

Se llegaba así a mitad de una carrera que estaba siendo especialmente dura debido a las altas temperaturas. Una dureza que castigaba a los pilotos y achicharraba las mecánicas. En el ecuador de la prueba ya se habían producido una docena de abandonos. Y en las tribunas sudábamos la gota gorda salvándonos sólo de la insolación gracias a la gorra Marlboro-McLaren que habíamos comprado en nuestra primera visita a Estoril. Pero aunque en nuestra cabeza estuviesen los colores de Prost, nuestro corazón llevaba los de Senna. Así que veíamos con preocupación la imparable progresión de Mansell. El Williams del británico pronto rodaba absolutamente pegado al Lotus del brasileño. Y en la vuelta cuarenta ya aparecía ante nuestros ojos en primera posición. No era, además, el único cambio en ese giro, que resultaba de auténtica cara y cruz para el equipo de Frank Williams. Mientras Mansell pasaba a liderar la carrera, Piquet tenía que abandonar con su motor Honda fundido.

El Williams número 5 empezaba a distanciarse en cabeza. Pero poco después de superar los cinco segundos su margen empezaba a decrecer. La remontada del británico estaba pasando factura a sus neumáticos. Su ritmo comenzaba a bajar, como bien me iba indicando Javier, siempre atento al cronómetro mientras yo rellenaba la cuadrícula del cuentavueltas, donde sólo había ya tres números en la vuelta del líder, el 5, el 12 y el 1. Incluso el 2, Rosberg, ya circulaba con vuelta perdida. Y sólo había que anotar cinco más en cada giro. La lista de abandonos seguía creciendo. Sólo quedaban ocho monoplazas en pista.

Enseguida, el Williams de Mansell tenía de nuevo al Lotus de Senna y el McLaren de Prost pegados a su estela. Y en cada giro eran más evidentes sus problemas para mantenerse por delante. A

diez vueltas del final la emoción no podía ser mayor, o eso pensábamos. Los tres primeros rodaban absolutamente pegados. En un par de ocasiones Senna se había echado especialmente encima de Mansell en la fuerte frenada de la curva que el trazado jerezano dedicaría a Ángel Nieto. «¡Le va a pasar ahí!», gritaba yo tras uno de esos momentos, más como deseo que como predicción, porque superar en ese punto era más que complicado. Pero era justo ahí donde, un giro después, lo hacía el brasileño. Senna retardaba hasta más allá de lo razonable el punto de frenada y el Lotus negro y oro se colaba como una flecha por el interior del Williams de Mansell. El británico, sorprendido por la maniobra, salía muy abierto y dejaba un hueco que también aprovechaba Prost para adelantarle. Mientras todo eso ocurría, los pocos espectadores de aquellas tribunas nos levantábamos de los asientos azules como impulsados por un invisible resorte. Acabábamos de disfrutar de uno de los bienes más escasos, y por tanto más preciados, de la Fórmula 1: ¡un adelantamiento por la primera posición!

Sin embargo, la carrera no estaba aún decidida aunque lo pudiera parecer. Relegado de golpe a la tercera plaza, y con el cuarto muy lejos, Mansell ya no tenía nada que perder. Entraba en boxes, montaba neumáticos frescos y volvía a la pista con la garra que le haría famoso y llevaría a los fans de Ferrari a conocerle como *il leone* («el león»). Quedaban nueve vueltas y el margen que le separaba del dúo Senna-Prost era de casi veinte segundos. Necesitaba poco menos que un imposible, recuperarles más de dos segundos por vuelta para alcanzarles y, después, ser capaz de rebasarles en una pista que ofrecía pocas oportunidades para adelantar.

Pero sus neumáticos estaban nuevos y los de los dos primeros casi en las lonas. A cuatro giros del final el Williams ya circulaba ante nuestros ojos por delante del McLaren, que se había descolgado del Lotus unos minutos antes. «¡Siete segundos!», me gritaba Javier cuando miraba la pantalla de su cronómetro nada más apretar el botón de stop al paso de Mansell por el punto de referencia que tenía tomado a la salida de nuestra curva. «¡¡Seis!!», era su

escueto mensaje una vuelta más tarde. Sólo faltaban tres vueltas, tenía que ser suficiente margen para Senna, por mucho que sus gomas traseras estuviesen tan en las últimas como para ser visible su acusado desgaste incluso desde las tribunas.

Sin embargo, al siguiente paso de ambos ya no hacía falta esperar al veredicto del cronómetro para apreciar, a simple vista, que la diferencia se había derretido tan deprisa como el hielo de los granizados de Coca-Cola que nos bebíamos para tratar de combatir el calor. ¿Estaba conservando Senna la poca goma que le quedaba para aguantar el *sprint* final de Mansell en el último giro? ¿O simplemente ya no podía resistir más y el británico le iba a adelantar en la vuelta que los llevaba a la bandera a cuadros?

El modo en que Senna aparecía poco más de un minuto después ante nuestros ojos respondía con un rotundo sí a la primera pregunta. Con la poca goma que le quedaba a sus torturados Goodyear, el Lotus negro y oro llegaba apurando al límite todo el asfalto, perseguido con saña por el Williams blanco. En las dos frenadas de nuestra zona de visión, Senna ganaba incluso unos centímetros de margen antes de que Mansell, acelerando a fondo a la salida de la segunda, devorara la escasa diferencia en la rapidísima derecha que precedía a la última curva. El inglés alcanzaba al brasileño justo a la entrada del último viraje, se pegaba a su rebufo a la salida y buscaba el interior de la recta para tratar de superarlo en el corto techo camino de la meta. Unos metros que ya quedaban fuera de nuestra visión y que los dos monoplazas recorrían prácticamente en paralelo, casi como si de una competición de *dragsters* se tratara.

Para quienes estuvieran en la tribuna principal, o delante de la pantalla de la televisión, el suspense duraba un par de segundos hasta que veían cómo el Lotus cruzaba la línea de llegada con una mínima ventaja sobre el Williams. Para nosotros se alargaba unos instantes más. Unos segundos que parecían horas. Primero, sólo escuchábamos el aullido de los motores Renault y Honda de los dos monoplazas, exprimidos al máximo por sus dos pilotos. Después,

los veíamos aparecer en la lejanía, al final de la recta, el Williams de Mansell por delante del Lotus de Senna… ¿Le había pasado al final?… ¡¡¡Noooo!!! La duda apenas llegaba a instalarse en nuestros pensamientos cuando nos parecía ver cómo el piloto del casco amarillo levantaba el brazo y por los altavoces creíamos escuchar, mezclado con todo el barullo del público y el ruido del resto de monoplazas completando la carrera, que el nombre de Senna precedía al de Mansell en la casi inaudible voz del comentarista del circuito.

Poco después la visión cercana del Lotus con el brasileño celebrando casi tan exultante como unos meses antes en Estoril confirmaba el resultado… ¡Había ganado! El Lotus negro y oro había alcanzado la meta una centésima de segundo antes que el Williams blanco. Un pestañeo en tiempo real…, unos centímetros a la velocidad de ambos monoplazas…, un mundo…, el que separa en una carrera terminar primero o segundo.

Era la tercera victoria de Senna, la primera en una carrera disputada totalmente sobre piso seco. El mago de la lluvia también vencía sin la ayuda del agua, en un combate directo contra los tres pilotos y los dos monoplazas que acabarían por dominar aquella temporada.

Pero ni siquiera su extraordinario pilotaje podía permitirle conseguir milagros así todos los fines de semana. Ni ese año ni el siguiente pudo el brasileño luchar por el título. En todo caso, era cuestión de tiempo que se proclamase campeón del mundo. Tras aquel triunfo de Jerez llegaron muchos otros. Treinta y ocho Grandes Premios más, hasta totalizar cuarenta y una victorias. Sesenta y dos *poles* que añadir a las nueve que ya llevaba, para sumar setenta y una. Y tres títulos mundiales. Cifras que, con ser extraordinarias, no son sino un pálido reflejo de su fabuloso talento y hacen aún más doloroso pensar en el cruel desenlace de su cita con el destino en la rapidísima Tamburello de Imola el 1 de mayo de 1995. Un triste epílogo que pone el contrapunto a la alegría de haber sido testigo directo de dos de sus tres primeras victorias. Esas dos carreras tan diferentes, do-

minadas por el piloto del casco amarillo bajo la lluvia de Estoril en el 85 y bajo el sol Jerez en el 86, son, sin lugar a dudas, dos de mis mejores recuerdos de tantos años viendo Fórmula 1.

Ayrton Senna inició en 1985 su etapa con Lotus.

Senna y el Lotus 98T relucen bajo el sol en la temporada de 1986.