

## 7. El largo y tortuoso camino

Cuando el frágil y recalcitrante Motori Moderni se dignó, por una vez, a no romperse, y permitió al Minardi de Adrián Campos completar su última vuelta al circuito de Jerez en el Gran Premio de España de Fórmula 1 de 1987, los (pocos) aficionados españoles que veíamos la carrera desde las tribunas del trazado andaluz lo celebramos como si hubiese ganado la carrera. En realidad, la había concluido en la decimocuarta posición, último de los que la acabaron rodando en pista, y a cuatro giros del ganador, el Williams-Honda de Nigel Mansell. Pero, después de doce intentos, frustrados casi siempre por averías de aquel propulsor que de moderno sólo tenía el nombre, llegar a la meta era toda una victoria para el piloto valenciano, que se convertía de ese modo en el primer español en terminar una carrera del Mundial de Fórmula 1 en una década.

Campos se unía así a una muy corta lista que habían iniciado Paco Godia y Alfonso de Portago en los años cincuenta y en la que su predecesor era Emilio de Villota. El madrileño lo había logrado diez años antes, cuando para aspirar siquiera a cruzar bajo la bandera a cuadros había que conseguir primero el derecho a tomar parte en la carrera. Algo que no era nada fácil en la segunda mitad de los años setenta, con numerosos equipos privados peleando por hacer-

se sitio en las parrillas de salida de cada Gran Premio. Los intentos de Villota por abrirse paso en aquel Mundial de 1977 fueron uno de los focos de atención en mi temprana afición a la Fórmula 1. De hecho, se puede decir que esa temporada fue la primera que seguí en su totalidad, aunque fuese sólo a base de leer noticias en revistas y periódicos, porque en la tele poco se veía más allá de la salida y la llegada (en diferido, casi siempre) de Mónaco, el Jarama y apenas nada más.

Aquel año, más de sesenta pilotos intentaron correr en al menos una de las diecisiete pruebas puntuables para un Campeonato del Mundo que dominó Niki Lauda con su inimitable mezcla de inteligencia y rapidez. Recientes en su rostro las marcas del terrible accidente del año anterior, el austriaco de Ferrari impuso su regularidad en una campaña que tuvo ocho vencedores diferentes. El Ferrari 312T2 no era siempre el monoplaza más competitivo, pero Lauda le sacaba el máximo partido. Si no podía ganar, porque ese fin de semana el más veloz era el Lotus 78 de Andretti, el Wolf WR1 de Scheckter o el McLaren M26 de Hunt, el calculador Niki se conformaba con puntuar y seguir sumando. Ninguno de ellos, ni los otros tres ganadores, su compañero Reutemann y los sorprendentes Jones y Laffite (que estrenaron el casillero de triunfos propio y el de sus equipos, Shadow y Ligier) tuvieron la suficiente constancia para amenazar el triunfo del austriaco, que se proclamó campeón sin necesidad de acudir a las dos últimas citas puntuables.

Esa cantidad y variedad de vencedores es una primera pista de lo competida que era aquella Fórmula 1. Tal vez no tanto en lo que respecta a igualdad entre los monoplazas, porque las diferencias en tiempos por vuelta y al final de las carreras solían ser muy superiores a lo que se estila hoy día. Pero sí en cuanto a que los altibajos en competitividad y fiabilidad de los diferentes equipos eran mucho mayores, lo que mezclaba continuamente las cartas y, de vez en cuando, ofrecía oportunidades a las formaciones más modestas. Al fin y al cabo, la inmensa mayoría de los equipos utiliza-

ban el mismo motor, el ya entonces veterano V8 Ford Cosworth, y la revolución en la aerodinámica, aunque ya estaba a la vuelta de la esquina, aún no se había producido. Y, además, todavía era posible adquirir un monoplaza del año anterior, listo para correr, y montar un equipo a base de pocos medios y mucha ilusión.

En ese grupo de atrevidos que se lanzaban a la aventura con apenas media docena de mecánicos, un furgón para transportarlos y un camión para llevar el coche de correr, estaba la formación del piloto español. Villota había intentado clasificarse el año anterior para el Gran Premio de España, con un Brabham del RAM Racing, pero no lo había logrado. Lejos de desanimarse, y viendo que el equipo de John McDonald tampoco es que fuese nada del otro mundo, ponía en marcha el suyo propio para 1977. Con Iberia de patrocinador principal, cuyos colores ya había hecho debutar en su breve periplo con el artesanal Lyncar de John Nicholson en carreras de Fórmula Libre en Gran Bretaña, adquiriría un McLaren M23 y se apuntaba a la temporada europea del Mundial de Fórmula 1, que empezaba con el Gran Premio de España en el Jarama.

De aquella carrera recuerdo la doble alegría del triunfo de mi ídolo, Mario Andretti, imperial al volante de su Lotus 78 negro y oro, y la presencia en la parrilla de salida del McLaren M23 del español, con los logotipos de Iberia bien visibles sobre su blanca carrocería surcada por unas discretas líneas rojas, al estilo de los aviones de la compañía aérea. Era la primera vez que veía un piloto nacional en un Gran Premio. El anterior en lograrlo, Alex Soler-Roig, lo había hecho cinco años antes, cuando yo sólo tenía ocho. Y aunque ya me empezaban a gustar los coches todavía no sabía siquiera qué era eso de la Fórmula 1.

En el circuito de casa, Villota lograba uno de los veinticinco puestos en parrilla a los que aspiraban treinta y un pilotos. El español se clasificaba en la vigesimotercera plaza, por delante del segundo Shadow, pilotado por el italiano Zorzi, y a menos de medio segundo del bicampeón mundial Emerson Fittipaldi, que

continuaba en su larga travesía del desierto a bordo del Copersucar *made in Brazil*. El monoplaça amarillo patrocinado por la empresa azucarera brasileña cerraba la tabla en carrera, a cinco vueltas del ganador y justo por detrás del McLaren del madrileño. En su primer intento, Villota se había clasificado para la carrera y, además, había conseguido terminarla. Todo un logro que el público del Jarama celebró como haríamos diez años después los que aplaudimos la entrada en meta de Campos en Jerez.

En la distancia que daba el desconocimiento que entonces teníamos de lo tremendamente difícil que era aquello, nos las prometíamos muy felices. Pero las siguientes carreras nos revelaron la cruda realidad. El equipo español se saltó en su programa el Gran Premio que iba a continuación. Era el de Mónaco y no había opción, con sólo veinte puestos en parrilla. El segundo objetivo para el M23 de Iberia era Zolder, en Bélgica, donde acudieron treinta y dos participantes para pelear por veintisiete plazas. Y ahí llegó la primera desilusión. Por poco, ya que Villota fue el primero de los seis eliminados, pero el español estaba fuera de una carrera en la que lograría la victoria Gunnar Nilsson. Entonces pensábamos que podría ser la primera de muchas para aquel joven sueco de modales educados y fino pilotaje. Sin embargo, sería la última. Unos meses más tarde se le diagnosticaría un cáncer que acabaría con su vida poco después. La Fórmula 1 era dura y a veces cruel, pero la vida lo era mucho más. Algo que, con apenas trece años de edad, aún me costaba entender y asimilar.

Precisamente en casa del todavía entonces feliz Nilsson se disputaba la siguiente prueba del Mundial, el Gran Premio de Suecia. El peculiar trazado de Anderstop, con su recta principal en una pista de avionetas, sólo permitía veinticuatro huecos en parrilla y Villota era vigésimo sexto, a tres décimas de Rupert Keegan. El británico lograba el último puesto con derecho a disputar el Gran Premio al volante del estilizado Hesketh. Un monoplaça decorado con una vistosa señorita, de largas piernas y poca ropa, tumbada sobre el pontón lateral para promocionar la revista *Penthouse*.

En el rapidísimo Silverstone la tarea se presentaba todavía más difícil. El Gran Premio de Gran Bretaña atraía habitualmente la mayor participación del año. Esta vez eran nada menos que treinta y seis los aspirantes para veintiséis puestos. Además, había una doble criba. Primero se celebraba una sesión de preclasificación en la que ya caían seis. Villota pasaba la primera selección pero no tenía opción en la segunda, que se cobraba una víctima de lo más ilustre, el suizo Clay Regazzoni, eliminado con el segundo de los Ensign mientras su joven compañero, el prometedor francés Patrick Tambay, se clasificaba en el puesto dieciséis. De todas formas, mucho peor le fue aquel fin de semana al valiente (algunos dirían temerario) David Purley. El acelerador de su LEC, un coche fabricado artesanalmente en la empresa de frigoríficos de su padre, se quedó bloqueado en plena recta del Hangar y llevó a su indefenso piloto de frente contra las protecciones de Stowe a cerca de 200 kilómetros por hora. El impacto fue brutal, doblando el coche en dos como si fuese de papel. Milagrosamente, Purley sobrevivió aunque con gravísimas fracturas. Un año antes había estado entre los que se arriesgaron a achicharrarse para extraer a Lauda de entre las llamas que devoraban su Ferrari. Meses después había desafiado al austriaco, rodando por delante de él en Zolder con su modesto monoplaza calzado con gomas rayadas (¡porque no tenía otras!) sobre un asfalto que se iba secando. Y ahora su vida pendía de un hilo casi tan sutil como la tela de los paracaídas con los que se lanzaba sobre Aden cuando, antes de ser piloto, era soldado del ejército británico en la guerra del Canal de Suez. Definitivamente, la Fórmula 1 era dura, muy dura. Villota lo experimentaba en primera persona en cada Gran Premio. Yo lo aprendía desde casa leyendo lo que Javier del Arco nos contaba de todo aquello cada mes en *Vida del Automóvil*.

Quince días después, el no menos rápido Hockenheim le deparaba al español la agri dulce sensación de ver su nombre otra vez por delante del de Fittipaldi pero no conseguir clasificarse tampoco, esta vez por apenas un par de décimas de segundo. Se

le estaban acabando las balas y no conseguía hacer diana. Pero no perdía la esperanza y en el siguiente intento vería premiado su esfuerzo. El escenario era el vertiginoso trazado de Österreichring, sede del Gran Premio de Austria, con su temible Ostkurve cerrando una vuelta en la que se sucedían los virajes de alta velocidad rodeados de guardarraíles y sin apenas escapatoria en caso de error. El McLaren con los colores de Iberia cerraba la parrilla pero estaba dentro. Y aunque no llegaba a cruzar bajo la bandera a cuadros, a causa de un accidente en los últimos instantes sobre el resbaladizo asfalto, causado por el inesperado aguacero que propiciaba el sorpresón de que el entonces poco conocido Alan Jones ganase la carrera con un Shadow, Villota se clasificaba decimoséptimo. Oficialmente había concluido el Gran Premio, aunque ello fuese magra consolación ante los desperfectos sufridos por el monoplaza.

Entonces no lo sabíamos, pero esa sería la última vez que Villota aparecería en la clasificación final de un Gran Premio del Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Como tampoco podíamos sospechar que tendrían que pasar diez años para que otro piloto español lo lograra. Una larga travesía del desierto llena de valientes que lo intentaron sin conseguirlo. El propio Villota fue uno de ellos, de hecho el más persistente. Ese mismo año todavía acudió a otro Gran Premio, el de Italia. En el templo de la velocidad de Monza la competencia era de nuevo tan numerosa como despiadada, con treinta y cuatro pilotos de los que diez tendrían que ver la carrera como espectadores. El madrileño fue uno de ellos y acabó la temporada con otra decepción. La Fórmula 1 estaba cambiando y los privados se iban a quedar sin espacio.

En los siguientes años, Villota logró los éxitos en el campeonato Aurora británico, donde competían otros pilotos como él, con más ilusión que medios y sin hueco en el cada vez más restringido mundo del Gran Circo. Eso sí, cada año lo intentaba en nuestro Jarama. Pero, por unas cosas u otras, el resultado solía ser decepcionante. Eliminado en el 78 con el M23, ya definitivamente ob-

soleto, luciendo los colores de Centro Asegurador. Convertido en un sándwich entre Laffite y Reutemann cuando los dos líderes del (a la postre, ilegal) Gran Premio del 80 lo doblaban uno por cada lado y acabaron los tres fuera de combate en una increíble carambola. Detenido con bandera negra antes siquiera de salir del box en el 81, por un tema político de licencias que enfrentó al RACE y la FIA y acabó por dejarle con las ganas de salir... y a nosotros de verlo en el que sería nuestro primer Gran Premio en directo.

Y cuando en el 82 hizo una última tentativa en el Mundial, logrando la publicidad de una marca de lubricantes sintéticos de la que nunca habíamos oído hablar, lo más que pudo conseguir fue un tercer March del equipo gestionado por aquel John McDonald de su primera intentona en el 76. Y el resultado acabó siendo el mismo. Vanos esfuerzos para alcanzar un puesto en parrilla que se saldaron con tres eliminaciones en la primera criba de la precalificación y dos en la segunda.

De esas temporadas siguiendo las andanzas de Villota en la Fórmula 1 me quedó el recuerdo de las maquetas de Tamiya, a escala 1/20, del McLaren M23 y el Williams FW09, que decoré respectivamente con los colores de Iberia y Banco Occidental, y el convencimiento de lo difícil que era abrirse camino en la máxima categoría del automovilismo mundial. Por fortuna, mi disfrute de la competición nunca dependió de la nacionalidad de sus participantes, siendo mis héroes de diferentes países... Aunque, ¿quién sabe?, igual el hecho de que no hubiese españoles en lo que más me gustaba, la Fórmula 1, tuviese que ver en ello. Sea como fuere, la ausencia de compatriotas en los Grandes Premios durante una década no significó que mi interés en las carreras decayese. Pero no por ello dejaba de seguir con especial interés las andanzas de todos aquellos que, desde un país con tan poca tradición en aquel deporte que me apasionaba, intentaban llegar a tan restringido mundo.

Fueron unos cuantos, con fortuna desigual. De algunos pensé que lo iban a lograr, como Jorge Catón. En la época en la que Villota se peleaba con el M23 de Iberia en los Grandes Premios,

el catalán apuntaba muy buenas maneras (y lograba resultados notables) con uno de aquellos Ralt RT1 del equipo auspiciado por la Federación Española y patrocinado por Enagás, que competía en los certámenes europeo y británico de Fórmula 3. O Carlos Abella, que años después, a principios de los ochenta, pilotaba otro Ralt de la misma categoría pero ya más moderno, el RT3 de efecto suelo. Un coche de líneas afiladas que lucía realmente bonito (y de lo más patriótico) pintado de rojo con filetes amarillos y hasta en ocasiones con la palabra «España» bien visible en los pontones laterales junto al número 82, elegido para tratar, sin éxito, de atraer patrocinadores aprovechando el tirón del Mundial de fútbol que se iba a celebrar en nuestro país. Pero finalmente, ni Catón ni Abella llegaron a acercarse siquiera a la Fórmula 1.

Tampoco llegó a alcanzarla, aunque tuvo una carrera más que destacable en otras disciplinas, el pequeño e inquieto Fermín Vélez, que también hizo sus pinitos en la F3 con un immaculado March blanco sobre el que destacaba el inconfundible emblema de Danone, un patrocinador que le acompañaría luego en sus temporadas en las pruebas de montaña como heredero de Juan Fernández al volante de las míticas barquetas Lola. Tras su brillante etapa en las carreras en cuesta, Vélez volvió a los circuitos. Primero en las pruebas de resistencia europeas, donde ganó el Mundial del grupo C2 con el equipo de Gordon Spice. Después, tras un último e infructuoso intento por llegar al Gran Circo a través de la Fórmula 3000, hizo con éxito las Américas para acabar siendo piloto de Ferrari en la IMSA y disputando las 500 Millas de Indianápolis. Su caso no dejaba de ser una demostración de que la Fórmula 1 no lo es todo. Si no se alcanza ese olimpo hay otros paraísos del motor en los que tal vez se logre menos fama pero es probable que se puedan conseguir más satisfacciones.

A eso teníamos que agarrarnos también los aficionados, porque a principios de los ochenta, además de no haber españoles en Fórmula 1, también nos quedamos sin Gran Premio. El pequeño Jarama era ya poca cosa para un espectáculo que buscaba nuevos



y más provechosos mercados, así que se veía relegado a los calendarios de otras categorías. En el 83, la pista madrileña acogió una prueba del Campeonato de Europa de Fórmula 2, a la que acudimos por aquello de «a falta de pan buenas son tortas». Tampoco Villota faltó a la cita con su circuito. En otra demostración de su capacidad para conseguir patrocinadores, por inusuales que fuesen, el madrileño había iniciado la temporada en la segunda categoría con un March que mostraba en sus pontones la simpática figura de D'Artacán, la versión perruna en dibujos animados del famoso personaje de Dumas. En el Jarama su montura era diferente, un Minardi alquilado para la ocasión, y el *sponsor* resultaba mucho más usual, ya que el monoplace italiano iba vestido con los clásicos colores de Marlboro. Pero el fin de semana fue una decepción más para Emilio, y tampoco es que nos dejase un gran sabor de boca a los poquísimos aficionados que compartíamos la *pelouse* de Bugatti con unas hormigas de tamaño amenazador que campaban a sus anchas en aquel paisaje desértico que era el circuito de la carretera de Burgos a mediados de junio y bajo un sol de justicia. Evidentemente, la Fórmula 2, que además estaba en plena decadencia, no era la Fórmula 1. Y el absoluto dominio ejercido por los Ralt Honda, pilotados por Jonathan Palmer y Mike Thackwell, tampoco contribuía a darle, al menos, el aliciente de la igualdad y la incertidumbre.

Tres años después, la antesala de la Fórmula 1 cambiaba de nombre y reglamento. Atrás quedaba la Fórmula 2 y sus motores de dos litros, sustituida por la Fórmula 3000. El nuevo apellido numérico hacía alusión a los tres litros de cilindrada de los propulsores utilizados, en su mayoría los venerables V8 Ford Cosworth. Desplazados por los cada vez más potentes y fiables turbos, ya no tenían cabida en la máxima categoría, pero el siempre avisado Bernie Ecclestone les daba salida con la creación del nuevo certamen. Y si en la Fórmula 2 la presencia española había sido testimonial, con esa breve incursión de Villota en los ochenta y la romántica intentona de Almenara en los setenta, cuando se embarcó en la aventura al

estilo de aquellos tiempos, recorriendo Europa con entusiasmo, un furgón, un remolque y un viejo March como únicos y muy insuficientes medios, en la nueva Fórmula 3000 sí que habría un notable protagonismo nacional a lo largo de los años.

El primero en tener éxito fue Luis Pérez-Sala, tan tímido y educado fuera del coche como decidido al volante. El catalán fue el que más camino hizo de aquella formación que recogió el testigo del equipo español de Fórmula 3 de finales de los setenta y en la que su compañero era el asturiano Luis Villamil. Los Luises, los llamábamos desde que habían empezado a despuntar en el Trofeo Alfasud Sprint. Y, por aquello de que la tierra tira, nos apetecía que fuese el de Navia quien alcanzase la Fórmula 1. Pero todavía faltaban unos cuantos años para que un piloto astur lo lograra. El que más destacó con los monoplazas de Fórmula 3 pintados con los colores de Campsa fue Sala, que hizo honor al significado en italiano de su apellido («sube»), con el que la *Autosprint* hacía juegos de palabras en sus titulares, y ascendió a la Fórmula 3000 mientras Villamil inició una muy notable carrera como piloto de turismos.

Así volvemos al inicio de este relato, porque mientras Campos, que había alcanzado la Fórmula 1 desde la F3 alemana, se peleaba con el frágil Minardi en el Mundial de 1987, Sala luchaba por el título de la Fórmula 3000 a los mandos de uno de los Lola oficiales. Y aunque al final el campeonato se lo llevó la gran promesa italiana de entonces, el tan melencólico como rápido Stefano Modena, piloto de Onyx, el equipo puntero de March, la magnífica temporada del discreto pero veloz barcelonés le abrió las puertas del Gran Circo para el año siguiente.

Con Campos y Sala haciendo equipo en Minardi, gracias al patrocinio de los pantalones vaqueros Lois, la temporada de 1988 empezó con un hito histórico, dos españoles en la máxima categoría del automovilismo mundial por primera vez en más de tres décadas. De todas formas, aquello duró poco. Campos lo dejó enseguida, después de otros cinco decepcionantes Grandes Premios.

Pero Sala siguió adelante. Y aunque el Minardi M188 tampoco era ninguna maravilla, su chasis ya era algo más afinado de formas que su pesado y voluminoso predecesor y, además, montaba un fiable motor Ford atmosférico en lugar del fragilísimo turbo ideado por Carlo Chitti. Todo ello permitía al español acabar carreras de vez en cuando y con resultados más que dignos para un debutante con un coche no especialmente competitivo.

De todo aquello tuve el placer de escribir alguna que otra crónica para el diario de mi ciudad, *El Comercio*, del que fui un improvisado redactor de motor sin remunerar entre mediados del 87 y principios del 88. Mi padre conocía al responsable de deportes, y un día, charlando en el descanso de un partido del Sporting en El Molinón, me lo presentó y le dijo, con orgullo paterno, algo así como «mi chaval sabe mucho de coches, ¿por qué no le encargas que te escriba algo?». De ese modo fue como aparecieron en el decano de la prensa asturiana, firmadas con mi nombre, unas cuantas crónicas sobre automovilismo, desde Fórmula 1 a rallyes pasando por el Dakar y esa 3000 en la que destacaba Pérez-Sala. Unos textos que escribía a mano y mi novia de entonces, Tita, mecanografiaba pacientemente. No debían pasar de un folio a doble espacio así que más de una vez tocaba repetirlos, recortando aquí y allá para conseguir que entrase todo en la hoja que luego dejábamos en la redacción del periódico para que la magia de las prensas la convirtiese en parte del diario que se publicaba al día siguiente. Una experiencia que me hizo ilusión pero duró poco, ya que al empezar la temporada del 88 me dijeron que tenían un acuerdo con una agencia que les iba a enviar hechas las noticias de automovilismo y otros temas. Mi carrera de cronista del motor llegaba a su fin..., o eso pensaba entonces, inmerso como estaba en mis estudios de Ingeniería. Poco hubiera sospechado entonces que quince años después me dedicaría a temas relacionados con la prensa y los coches. ¡Y menos aún que pasadas tres décadas lo acabaría contando en un libro sobre automovilismo!

Pero no nos desviemos, que aquel Mundial de Fórmula 1 de 1988, en el que habíamos dejado inmerso a Pérez-Sala unas líneas más arriba, resultó mucho más interesante que mis primeros pinitos periodísticos. Evidentemente, a lo largo de aquella temporada nuestra atención, y la de todo el mundo de la Fórmula 1, estuvo puesta sobre todo en el fantástico duelo que mantuvieron Alain Prost y Ayrton Senna al volante de los fabulosos McLaren-Honda MP4/4. Era el primer año del brasileño en la escudería británica. Y el primero del propulsor turbo japonés en el equipo de Ron Dennis, que acababa de contratar además a Gordon Murray como ingeniero jefe junto a Steve Nichols. La combinación dio unos resultados espectaculares. El genial ingeniero sudafricano aplicó al proyecto del británico todo lo que había aprendido de los errores cometidos con el Brabham BMW extraplano que había fracasado estrepitosamente el año anterior. Pero la idea era buena y al segundo intento, unida al eficaz motor Honda, funcionó de maravilla. En cuanto el ya bicampeón del mundo Prost y el joven aspirante Senna probaron los coches en los últimos tests de pretemporada, el resto ya sabía lo que les iba a esperar todo el año: luchar por las migajas que dejara el bajo, afilado y rapidísimo McLaren en manos del profesor francés y el mágico brasileño. Entre los dos ganaron quince de los dieciséis Grandes Premios de aquella temporada. Sólo se les escapó el de Italia por una incomprensión entre Senna, líder destacado a pocas vueltas del final, y Schlesser, debutando en la F1 con un Williams y a punto de ser doblado. El toque dejó fuera al brasileño. Y como Prost había abandonado en una de las raras averías de aquel motor Honda, las dos primeras plazas quedaron en poder de los Ferrari de Berger y Alboreto, que lograron un doblete muy emotivo para la Scuderia y sus tifosi en el circuito de casa y pocas fechas después de la muerte del Commendatore.

En esa carrera no acabó Sala, que ya había terminado cuatro de las diez que había disputado hasta entonces. Su mejor resultado era un décimo puesto en el revirado Hungaroring. Casi sin darnos cuenta, el listón en cuanto a lo que se podía esperar de un español

en la Fórmula 1 estaba empezando a subir con rapidez. Once años antes, cuando seguíamos las andanzas de Villota, que se clasificase para correr ya era un éxito. El año anterior, con Campos, celebramos su primera llegada a meta como un triunfo. Y ahora, cuando a finales del 88 volvimos al circuito andaluz a ver el Gran Premio de España, soñar con un punto, que entonces se otorgaban sólo a los seis primeros, empezaba a no ser del todo utópico. Al fin y al cabo, en la carrera disputada entre la de Monza y la nuestra, en Estoril, Sala había terminado octavo. Cierto que había sido una prueba con numerosos abandonos, pero eso era moneda corriente entonces y formaba parte de las variables a tener en cuenta. La fiabilidad de los motores turbo no era precisamente a prueba de bomba, y eso añadía un factor extra de emoción ya que en cualquier momento podía producirse un abandono que alterase la clasificación aunque las diferencias entre los coches fuesen grandes. Sin embargo, en Jerez no hubo milagro, los Minardi se clasificaron muy atrás, con Martini en el puesto veinte, cuatro por delante de Sala. Y mientras, para mi decepción, Prost dominaba un Gran Premio bastante soso, con Senna completando una inusualmente anónima carrera para acabar cuarto, tampoco había motivos de entusiasmo en la actuación del piloto español, que conseguía alcanzar la meta en una lejana duodécima plaza.

El año siguiente, Pérez-Sala seguía en Minardi con la incómoda compañía de Pierluigi Martini. Un piloto indudablemente rápido que, además, era el de casa en la escudería de Faenza, con la que llevaba desde siempre. Es más, los lazos con el propietario del equipo, Patron Giancarlo, como lo llamaba la *Autosprint*, venían de atrás. Su tío había sido el piloto del fugaz proyecto que el dueño de Minardi había puesto en marcha en 1975 cuando alineó un Ferrari privado con los colores de su equipo de entonces, la Scuderia Everest. Cuando en la primera mitad del 89 los fallos mecánicos se sucedieron en el coche del español que, además, solía quedar por detrás del italiano, no faltaron en la prensa nacional las voces que acusaban de favoritismo a los responsables de la for-

mación transalpina. Algo que, evidentemente, no se consideraba siquiera en la prestigiosa revista italiana que también leía cada semana. Sea como fuere, cuando se llegaba a mitad de temporada, en el Gran Premio de Gran Bretaña, ni Martini ni Sala habían terminado ninguna de las siete carreras anteriores. Y lo que era peor aún, en aquella ocasión se iba a decidir, en función de las posiciones del Campeonato de Constructores hasta ese momento, quiénes tendrían que pasar por las temidas sesiones de preclasificación en la segunda mitad de temporada. Los Minardi tenían que sumar al menos tres puntos para salir del pozo, tarea que parecía misión imposible teniendo en cuenta que para conseguirlos era imprescindible acabar, cosa que no habían logrado hasta entonces. Y, además, deberían hacerlo entre los seis primeros.

Y, sin embargo, el milagro se produjo. Recuerdo seguir con emoción creciente aquel Gran Premio por la tele, que a finales de los ochenta ya daba las carreras completas. Los dos Minardi se habían clasificado más que dignamente el sábado: undécima plaza para Martini, decimoquinta para Sala. Sus morros amarillos se distinguían bien en el interior de la quinta y octava fila de parrilla, encabezada una vez más por los McLaren, con Senna en *pole position* y Prost amenazante a su lado. El brasileño dudó en la arrancada. Pero en cuanto vio aparecer al francés por su izquierda reaccionó con fiereza y se adueñó de la única trazada buena para pasar a fondo por Copse camino de esa secuencia de vértigo que componen los virajes de Maggots, Beckett y Chapel. En un par de vueltas ya había abierto hueco en busca de una victoria que le acercase en la tabla a su cada vez más odiado compañero de equipo. Pero aquel año todo parecía ponerse en su contra. Algo fallaba en la caja de cambios de su MP4/5 y, por cuarta carrera consecutiva, tenía que abandonar. La victoria iba a ser para Prost, pese a todos los intentos de Mansell, siempre extramotivado en la pista de casa. El león británico lo intentaba todo con su Ferrari pero lo más que lograba era ilusionar a los fans manteniéndose cerca del francés hasta que un pinchazo le retrasaba, obligándole a conformarse con la segunda posición.

Lógicamente, la retransmisión televisiva se centraba sobre todo en esa lucha. Pero, por detrás, había otra pelea que también nos interesaba, ¡y mucho! Poco a poco, los dos Minardi habían ido ganando posiciones. Cada uno al estilo del carácter de sus pilotos. El pasional Martini remontando como poseído, después de una temprana parada en boxes. El tranquilo Sala avanzando sin prisa pero sin pausa. A mitad de carrera rodaban juntos, el español en la décima plaza, el italiano en la undécima. Entonces, en apenas unos minutos, las imágenes de la tele mostraban fuera de pista el Tyrrell del prometedor debutante Alesi y el Brabham del rápido pero desafortunado Modena. Los dos rodaban por delante de los Minardi, que ganaban dos plazas para situarse octavo y noveno. Poco después, ambos daban cuenta del Lotus de Nakajima, momento que aprovechaba Martini para irse por delante de su compañero. Casi a la vez, el motor Lamborghini del Lola de Alliot daba síntomas de fatiga y el francés tenía que llevar su herido toro al corral. Faltaban más de veinte vueltas y Martini estaba en los puntos. El italiano era sexto, seguido por su compañero español en la séptima plaza.

Pero no bastaba, eso sólo iba a reportar un punto de los tres que necesitaba Minardi para escapar del incierto destino de las precalificaciones. Por delante, Gugelmin ocupa la quinta plaza con uno de aquellos March de afiladísimas formas diseñados por un joven ingeniero que empezaba a dar que hablar, Adrian Newey. Sus tiempos por vuelta eran mejores que los de los Minardi, casi siempre en un minuto catorce mientras estos rodaban en uno quince. Pero las muy aerodinámicas formas del monoplace de color turquesa tenían un defecto: solían asfixiar la mecánica, a la que se ajustaban como un guante de látex, no dejándola apenas respirar. Ya le había pasado a Capelli unos días antes en Francia, cuando lideraba a poco del final y tuvo que ceder. Y ahora, a diez vueltas de la conclusión de la carrera, le ocurre a su compañero brasileño: la caja de cambios del March deja de funcionar y, a duras penas, consigue llegar a boxes para retirarse... ¡Los Minardi son quinto y sexto! La *Autosprint* italiana contó después que Patron Giancarlo lloraba de alegría en

el muro de boxes al ver pasar a sus dos coches bajo la bandera a cuadros para sumar aquellos tres puntos que tanto significaban. Yo no lloré, no soy muy de lágrimas y, al fin y al cabo, a mí no me iba tanto en el envite. Pero sí que sentí una emoción especial ante la consecución de aquel solitario punto logrado por Luis Pérez-Sala. El primer punto de un español en Fórmula 1 desde la quinta plaza del Alfonso de Portago en el Gran Premio de Argentina de 1957, dirían las crónicas en los días siguientes..., aunque aquel quinto puesto del inolvidable Marqués fuese compartido con Froilán 'el Cabezón' González cuando en los Grandes Premios era habitual que un piloto cediese su plaza a otro en el transcurso de una carrera. Este lo había logrado sólo el catalán, sin más ayuda que su talento y las vicisitudes de la competición, que esta vez le resultaron favorables lo mismo que en tantas otras ocasiones habían jugado en su contra. Como jugarían de ahí en adelante, porque ese fue su primer y único punto. ¡Y el único punto de un piloto español en otro montón de años! Porque, claro, para puntuar primero hay que terminar una carrera entre los seis primeros. Lo cual, evidentemente, requiere tomar la salida en la misma..., ¡y en los siguientes diez años no habría ninguno que lo hiciese!

Fue otra larga travesía por el desierto en la que hubo un piloto que parecía tener todas las cartas para ser el siguiente español en la Fórmula 1. Y no sólo para eso: todo apuntaba a que iba a llegar y triunfar en el sentido de, por lo menos, no ya sumar un punto, sino unos cuantos más. Era Jordi Gené. Sus prestaciones en la Fórmula 3 fueron notables. Y su debut en la Fórmula 3000 no pudo ser mejor. El 10 de mayo de 1992, en Silverstone, se estrenó en la cita inicial del certamen de la que entonces era la antesala de la Fórmula 1... ¡Y ganó la carrera! Otro par de podios, en Montmeló y Spa, le mantenían en la lucha por el título cuando la Fórmula 3000 iba a visitar España por segunda vez aquel año, haciendo escala en Albacete a mediados de septiembre.

Así fue como, casi diez años después de aquella expedición al caluroso Jarama para ver la Fórmula 2, volvíamos a una carrera de



la categoría previa a la Fórmula 1 en la que competía un español al volante de un monoplaza decorado con los inconfundibles colores rojo fluorescente y blanco de Marlboro. En el grupo de entusiastas expedicionarios seguíamos estando Javier Aller y yo, acompañados en esta ocasión por su esposa, Ana, y su hija mayor, Tamara, que se había aficionado a la Fórmula 1 contagiada por el entusiasmo de su padre.

Si el Jarama a mediados de un caluroso día de junio del 83 nos había parecido un desierto, los alrededores del nuevo trazado de La Torrecica en el 92 decididamente lo eran. La pista manchega estaba en las afueras de la ciudad, en un paraje de lo más solitario y con la única compañía de un centro penitenciario en las inmediaciones. Un sol de justicia brillaba en un cielo desesperantemente despejado de nubes para alguien a quien no le entusiasman precisamente las altas temperaturas, como es mi caso. Hasta cruzaban de vez en cuando por los alrededores bolas rodantes de esas que, hasta entonces, sólo había visto en algún que otro *western* cinematográfico. Sin embargo, el circuito era acogedor, más recogido que el Jarama. Y, al ser tan plano el terreno sobre el que se asentaba, íbamos a tener buena visión de gran parte de su trazado desde la tribuna de final de recta que habíamos elegido y para la que nos disponíamos a sacar las entradas. En eso estábamos cuando Javier y Tamara repararon en un joven de pelo alborotado que vestía un jersey rojo con el logotipo de Marlboro en el pecho. «¿Ese no es Pedro Martínez de la Rosa?», dijeron, y efectivamente era aquel prometedor piloto del que seguíamos las andanzas en la Fórmula Renault británica a través de la *AUTOhebdó*. Javier, que siempre fue el contrapunto sociable a mi timidez, se le acercó y en un instante estábamos charlando con él. Recuerdo que aquel joven Pedro nos miraba entre halagado y sorprendido mientras nos decía, con modestia, que era la primera vez que alguien le reconocía por la calle. Y también que le hacía ilusión, porque a veces le daba la sensación, cuando competía en Inglaterra, de que más allá de su círculo más cercano nadie prestaba mucha atención a sus carreras en la isla británica y

en el continente. Nos hicimos una foto con él y, al despedirnos, vencí mi natural introversión y le dije muy decidido: «La próxima vez que nos veamos ¡que sea en la Fórmula 1!».

Era sólo un comentario lanzado al aire más cómo deseo que otra cosa. Y, sin embargo, se haría realidad siete años después. En el 99 Pedro de la Rosa sería el siguiente español en alcanzar la Fórmula 1 después de Pérez-Sala. No lo haría solo, a su lado debutaría en la lejana Australia otro piloto de nuestro país. Su apellido era Gené. Pero no se trataba de Jordi, aquel a quien habíamos ido a ver en la carrera de la Fórmula 3000 celebrada en Albacete. Era su hermano Marc. El menor de la familia había conseguido lo que al mayor le había faltado: la clarividencia y los apoyos económicos necesarios para asegurarse un puesto en un equipo ya existente, en lugar de embarcarse en un proyecto de incierto futuro como fue el fantasmagórico Bravo F1. Lo que se suponía que iba a ser el primer equipo español de Fórmula 1 acabó resultando apenas una maqueta y mucho humo vendido a través de una prensa siempre dispuesta a escribir al dictado pero poco dada a querer ver más allá de una historia que, vista desde la distancia del simple aficionado, no tenía ninguna buena pinta.

Pero volvamos a Pedro, a Pedrito, como lo llamaba Tamara cariñosamente. Después de aquel fugaz encuentro en Albacete seguimos con más atención la trayectoria de aquel chico que nos había caído tan simpático. A sus dotes al volante, que habíamos deducido a través de sus resultados en las carreras, se unía un carácter afable y educado que nos hizo poco menos que adoptarlo como nuestro piloto favorito. Después de triunfar en la Fórmula Renault, De la Rosa pasó a la Fórmula 3 británica y no le fueron demasiado bien las cosas. Pero, además de las cualidades que ya le habíamos descubierto, tenía otra fundamental para ser algo en las carreras (o en la vida). Era un tipo tenaz. Cuando otros se hubiesen rendido él dio otro paso más en busca de su sueño de llegar algún día a la Fórmula 1. Un paso muy largo que le llevó al otro lado del mundo, a Japón. En el país del sol naciente reconstruyó

su carrera con una temporada triunfal en la Fórmula 3 y dos magníficas campañas en la categoría superior, la Fórmula Nippon, el equivalente por aquellas latitudes de la Fórmula 3000 europea. Sus cada vez mejores resultados empezaron a atraer la atención y hasta pudimos ver por la tele alguna de sus victorias en el 97, cuando dominó el certamen y se llevó el título. Mientras, Tamara, con ese entusiasmo juvenil que todo lo puede, se las había ingeniado para contactar, vía la incipiente internet, con Raimon Duran, que era algo así como el mánager, encargado de prensa y persona de confianza de Pedro en España. A través de emails intercambiaba mensajes con él. Y hasta quedamos un día para conocerlo en persona con motivo de otro de nuestros viajes a Jerez para ver la Fórmula 1. La carrera fue inolvidable, la del famoso duelo entre Michael Schumacher y Jacques Villeneuve por el título mundial, con el alemán de Ferrari tratando de sacar de la pista al Williams del hijo de Gilles cuando este lo adelantaba. Para nosotros, además de la histórica carrera en la que Jacques logró el título que su padre había merecido y nunca consiguió, el fin de semana tuvo otro momento para recordar. Fue una cena en la que Javier y yo aburrimos contando batallitas de los viejos tiempos al paciente Raimon, que entonces comentaba la Fórmula 1 junto al recordado Carlos Castellá en aquel *pay per view* de Canal Plus que contratábamos cuatro chiflados por las carreras.

Por aquel entonces yo estaba metido de lleno en el mundo de la multimedia, con una nueva empresa que había creado junto a otro de mis socios en la pequeña ingeniería que habíamos puesto en marcha unos años antes. Así que, para celebrar el título logrado por Pedro en Japón, se nos ocurrió hacer un CD-ROM interactivo que recorriese su trayectoria deportiva. Tamara seleccionó las fotos en las revistas, Javier las escaneó y retocó, entre todos hicimos el diseño y los textos y yo me encargué de programar el conjunto. Una vez terminado, se lo enviamos de regalo por correo.

Eran ya los meses finales del 97. Poco después, a mediados del 98, Pedro se montaba por fin en un Fórmula 1, aunque fuera como

piloto de pruebas del equipo Jordan. Y a principios del 99, con el apoyo de Repsol, conseguía un puesto en Arrows para debutar en el Gran Circo el mismo día que Marc Gené, patrocinado por Telefónica, haría lo propio con un Minardi. Después de todo, aquel chaval que conocimos en Albacete había logrado hacer realidad su sueño que, en este caso, era también un poquito el nuestro. Además, su debut fue espectacular, igualando a la primera lo conseguido por Pérez-Sala diez años antes: terminar sexto y sumar un punto. Un par de meses después, a finales de mayo, la Fórmula 1 tenía nueva cita con España en Montmeló. Para allá nos fuimos Tamara, Javier y yo. En esta ocasión, lo más importante no iba a ser la carrera que, además, resultó de lo más insulsa vista desde la zona de tribunas del circo, ese lejano anfiteatro de la parte final del Circuit desde el que la pista está demasiado lejos como para apreciar realmente la grandeza y la espectacularidad de los monoplazas, convertidos en diminutas referencias que se siguen uno a otro sin opción alguna de poder adelantarse. Por una vez, estaba deseando que terminase el Gran Premio. Y no sólo porque hacía un calor asfixiante y estuviese resultando aburrido. Después de la carrera estábamos invitados, por medio de Raimon, a una fiesta sorpresa que le iban a dar a Pedro sus amigos y familiares en un establecimiento hostelero de las inmediaciones. Fue una cena con muy buen ambiente. A su término, siete años después de nuestro primer y breve encuentro en Albacete, nos acercamos al protagonista del homenaje, le regalamos una pequeña imagen de la Santina, para que acompañase a la de la virgen de Montserrat que solía llevar de amuleto, y me permití el lujo de decirle: «¿Ves? Tenía razón aquel día... ¡La siguiente vez que te viéramos ibas a estar en la Fórmula 1!».

De hecho, de aquel grupo de Albacete, Pedro no fue el único que acabó llegando, de un modo u otro, a la máxima categoría del automovilismo mundial. Un par de años después, Tamara respondió a un anuncio de la *Autosport* británica. Y, para su sorpresa, la convocaron a una entrevista de trabajo en la prestigiosa agencia de fotografía británica Sutton Images, que se encargaba de las

imágenes de la Fórmula 1 para esa y otras muchas publicaciones. Consiguió el puesto y allí estuvo durante un tiempo, rodeada de fotos del presente y el pasado de las carreras. Y yo, aunque fuese más en la distancia, también tuve mi temporada de Fórmula 1 mucho después, encargándome de mantener al día la página web de Roberto Merhi durante su corto y algo frustrante periplo con el equipo Manor a lo largo del 2015. Lo cual nos lleva al que, en el fondo, es el objeto de este relato. Constatar cómo ha cambiado la percepción que tenemos sobre la presencia de pilotos españoles en la máxima categoría del automovilismo mundial. Lo conseguido por Merhi al volante del poco competitivo monoplace del equipo británico apenas si tuvo eco en unos medios y una afición que ya no se conforma con que uno de los suyos participe de vez en cuando, como Villota, termine una carrera como Campos o sume un punto como Pérez-Sala o los De la Rosa y Gené de su temporada de debut.

La culpa, bendita culpa, ciertamente, la tiene un piloto que llegó después de los dos últimos y puso patas arriba nuestro viejo mundo de aficionados a la Fórmula 1 en España. Un chavalín asturiano al que cuando empezaba a despuntar en el karting conocían unos pocos (y entrevistaba mi amigo Miguel Collado... y casi nadie más) y al que recuerdo ver debutar, por la tele, en la Fórmula Nissan, causándome una sensación que pocos pilotos antes me habían dejado. Aquel chico del casco azul con la bandera de España tenía un talento asombroso y unas manos de esas que ves una vez cada mucho tiempo. Ese año retransmitían por televisión en Inglaterra las pruebas del entonces llamado EuroOpen Movistar by Nissan, y recuerdo que le dije a mi socio británico, Gerald, en un correo electrónico: «Echa un ojo a este piloto, es de Oviedo, al lado de donde yo vivo... ¡Desde Senna no he visto nada igual!». Lo que vino después no hace falta que os lo cuente, ya lo han hecho muchos otros, la mayoría subiéndose al carro del ganador, como es habitual en este país nuestro, tan dado al halago fácil del que triunfa.

Con Fernando Alonso todo cambió de un modo inimaginable. Ni en los sueños más optimistas de los viejos aficionados españoles a la Fórmula 1 se podía pensar que un piloto nacido en este país llegase a donde él ha llegado. De conformarnos con algún punto aquí o allá pasamos, poco menos que de repente, a acostumbrarnos a *pole positions*, victorias y títulos. Los dos Campeonatos del Mundo consecutivos que logró Alonso, en el 2005 y el 2006, elevaron a fenómeno de masas un deporte que hasta hacía muy poco apenas si interesaba a nadie. Desde entonces, los Grandes Premios ocupan más espacio en prensa, radio y televisión del que jamás hubiésemos creído que fuesen a ocupar nunca.

Eso sí, ahora ya sólo nos vale ganar, cualquier otro resultado sabe a poco. Si no se consigue la victoria se buscan culpables y justificaciones mientras se realimenta el culto al héroe a la espera de que vuelva a vencer. A su alrededor ha crecido un negocio que no existía. Es un nuevo mercado que hay que explotar mientras dure. Y se hace sin muchos escrúpulos, porque ya se sabe que los negocios son así. Luego, cuando el inexorable paso del tiempo ponga fin a una carrera deportiva extraordinaria y sin parangón en el automovilismo de circuitos español, se tratará de llenar el vacío con la búsqueda de un sucesor. Como si eso fuera posible cuando hablas de un piloto tan único como lo son todos los auténticos fuera de serie. Entonces, a quien le toque ese ingrato papel de ser el heredero se le pedirán, se le exigirán esas *pole positions*, esas victorias y esos títulos de su extraordinario predecesor. Como si fuera fácil, como si se tratase poco menos que de un derecho adquirido. Por eso me permito daros un consejo de viejo aficionado que vivió otros tiempos en los que todo era diferente. No hagáis caso, valorad cada resultado en lo que vale, sea este un meritorio podio o un sufrido décimo puesto de esos que ahora otorgan el punto para el que antes había que acabar entre los seis mejores. Y, sobre todo, independientemente de que tengáis un piloto favorito, por ser de aquí, porque os gusta su forma de conducir o porque os cae simpático, disfrutad del espectáculo gane el vuestro o no. Y recordad que, no

hace mucho, la simple idea de que un piloto español lograra una *pole position*, una victoria en un Gran Premio o un título mundial de Fórmula 1 era una total y absoluta quimera.



Adrián Campos con el Minardi que pilotó en la temporada de 1987.



El Arrows de Pedro de la Rosa en el Gran Premio de España de 1999 (fotografía Joan Aymami).