8. El videojuego de la época del cambio

En mis tiempos de la EGB se empezaba a estudiar un idioma en sexto curso. Podías elegir entre francés o inglés. Pero en mi caso no hubo opción. La aventura laboral de mi padre en Madrid, que había empezado con los mejores auspicios, duró mucho menos de lo previsto. Allá por finales de 1975, tras apenas un año en la capital, ya estábamos de vuelta en Gijón. Recién fallecido Franco, con el país medio paralizado por el luto oficial y la incertidumbre ante lo que depararía el futuro después de cuarenta años de eso que, eufemísticamente, llamaban «el Régimen», a mi madre le tocaba lidiar con los inconvenientes del traslado. Entre ellos estaba reubicarnos en un colegio con el curso ya en marcha. Finalmente, tras las vacaciones de Navidad nos admitían a mis hermanos y a mí en el Simancas, el mismo en el que habíamos cursado los cuatro primeros años de la Básica. Pero había una condición: el mayor, o sea yo, tenía que apuntarse a unas clases particulares. Así era como, un año antes de lo previsto para los idiomas en aquel sistema educativo, empezaba a estudiar francés. Y ya que había comenzado con ello, cuando en sexto tocaba escoger lengua extranjera, seguía con la de Molière.

Una década más tarde, ya en plena carrera de Ingeniería, estaba claro que el inglés hubiese resultado una opción mejor. Pero,

entre los muchos exámenes y el haberme echado novia, el tiempo para hacer alguna cosa más era siempre escaso y nunca acababa de encontrar ocasión para ponerme en serio con la lengua de Shakespeare. No fue hasta otros cuantos años más tarde, en el 98, con la carrera terminada, el trabajo en la empresa de ingeniería encauzado y sin pareja en la que invertir el tiempo libre, cuando me decidí a estudiar el idioma más internacional. Y, puestos a practicar lo que iba aprendiendo, ¿qué mejor que leer sobre el tema que más me gustaba? En un viaje a Madrid había descubierto una revista inglesa, *Motor Sport*, llena de reportajes sobre historia del automovilismo. Había uno sobre los éxitos y fracasos de Ferrari en la Fórmula 1 (¡con una prueba del 500 de Ascari incluida!) y otro sobre la tan brillante como trágicamente fugaz trayectoria de François Cevert. Además, Nigel Roebuck (un periodista británico cuya fama conocía pero a quien nunca había leído) tenía una columna fija, que ese mes dedicaba a Dan Gurney. En otras secciones, Phil Hill recordaba su mejor carrera y Michele Alboreto el peor coche que había tenido que pilotar. Y hasta los anuncios, repletos de clásicos de competición, eran interesantes.

Entender lo escrito en sus páginas se convirtió, de inmediato, en la motivación ideal para avanzar con el nuevo idioma, tan diferente del francés y que tan enrevesado me resultaba al principio. Y, además, despertó en mí un interés aún mayor del que ya tenía por la historia del automovilismo. Hasta entonces, más allá de devorar la colección de los *Fórmula* de la primera mitad de los setenta, que me había dejado mi amigo Javier Aller, pocas ocasiones había tenido para leer sobre tiempos anteriores de las carreras. Si acaso, algún reportaje aquí y allá en la *Sport Auto* francesa o la *Autosprint* italiana. O las joyas que publicó en su día la desgraciadamente efímera *4tiempos*. Pero, obviamente, había más, muchísimo más…, y enseguida me daba cuenta de que saber inglés era la mejor llave para acceder a mucho de todo aquello.

Además, unos meses después salió a la venta un videojuego de carreras ambientando en ese pasado que cada vez me interesaba

más. Se llamaba *Grand Prix Legends* y se basaba en la temporada de Fórmula 1 de 1967. El año de Clark y Hill con los Lotus 49 equipados con el entonces novedoso motor Ford Cosworth, ese cuyo famoso dibujo, mostrando sus detalles, había escogido como fondo para la orla de fin de carrera. El año, también, del Hondola con el que Surtees ganó el Gran Premio de Italia tan al *sprint* como Pete Aron en la película *Grand Prix*…, aunque el título en la vida real hubiese acabado siendo para el discreto binomio formado por Hulme y el Brabham Repco. El año, además, del único triunfo del Eagle de Dan Gurney, el primer piloto sobre el que había leído algo escrito por Roebuck, el periodista que ya se había convertido en mi favorito a través de su columna mensual en *Motor Sport*, casualmente llamada también «Legends».

El primer contacto con el juego llegaba a través de la demo publicada en una revista de informática. Incluía una carrera corta en el circuito de Watkins Glen, cuyo trazado pronto desgastaba en el ordenador a base de ejecutarla una y otra vez. La sede del Gran Premio de la costa este de los Estados Unidos durante los años sesenta y setenta estaba recreada en su versión de la primera década, la denominada *short course*, cuya forma sencilla resultaba de lo más engañosa en cuanto a su complejidad. Y más aún al volante de un monoplaza de aquella época, sin alerones que ayudaran a pegarlo al suelo, con el que su único contacto eran cuatro estrechos neumáticos con dibujo en su banda de rodadura.

Pronto comprobaba la dificultad de sus famosas eses, situadas nada más iniciarse la vuelta. Una doble curva derecha-izquierda, en subida, donde había que afinar al máximo la trazada para mantener velocidad antes de otra derecha que desembocaba en la recta más larga del circuito. Un ejercicio de funambulismo nada fácil, ya que el más mínimo error te llevaba a pisar los altos bordillos blanquinegros que separaban el asfalto de la hierba. La sensación del monoplaza al aligerarse en el rasante con el que se iniciaba el descenso en la parte final del tramo recto te empezaba a hacer entender lo blandos de suspensión que iban aquellos coches. Una

impresión que se acrecentaba cuando llegaba el turno de la primera frenada y el morro se hundía, un buen montón de metros antes de entrar en el traicionero Outer Loop, un largo viraje de derechas que se cerraba sobre la muy apropiadamente conocida como The Chute. Una larga caída, con una leve pero delicada izquierda en su parte central, que llevaba a la Big Bend, otra de las curvas más conocidas del trazado del estado de Nueva York. Si cogías bien su peralte salías mucho mejor colocado para la rápida izquierda desde la que encarar la Ninety, el último obstáculo antes de completar la vuelta, una lenta derecha a escuadra que daba acceso a la muy corta recta principal. Todo ello en poco más de un minuto… si eras lo suficientemente hábil con el volante, los pedales y el cambio.

Y ahí estaba precisamente lo más interesante del *Legends*, lo difícil que resultaba dominar aquellos monoplazas. Equipados con los nuevos motores de tres litros, introducidos en 1966 cuando la Federación Internacional decidió doblar el límite de cilindrada desde los 1500 cc utilizados en la primera mitad de los sesenta, los nuevos Fórmula 1 habían sido definidos por el periodista británico Dennis Jenkinson como muy grandes y muy fieros.

Y, efectivamente, eran notablemente más grandes que sus antecesores… y, sobre todo, mucho más fieros. En apenas un año, las potencias habían pasado de rondar los 200 caballos a superar los 350. Enseguida se dejarían atrás los 400. Controlar una de esas bestias en la vida real no tenía que haber sido nada fácil. Y el videojuego lo recreaba con detalle, por mucho que ese realismo lo hiciese mucho más difícil de dominar que cualquier otro y, a la postre, acabase provocando unas ventas muy inferiores a las que su calidad y la inversión que había requerido merecían. En todo caso, aunque mis habilidades al volante no fueran ni mucho menos suficientes para sacarle nunca el máximo partido, compraba el *Grand Prix Legends* en cuanto llegaba a la tienda. Era una nueva puerta al pasado con la que experimentar, de un modo diferente, lo que leía cada mes en los reportajes de *Motor Sport*. Y como además ya tenía internet en casa, me lanzaba a la búsqueda de más información

sobre aquel año de 1967 al que viajaba cada tarde a la vuelta del trabajo.

Una temporada que había empezado muy temprano, un 2 de enero, en el circuito de Kyalami. El escenario del Gran Premio de Sudáfrica aparecía reproducido en toda la gloria de su rápido trazado original, con la larguísima recta que desembocaba en la abrupta frenada de Crowthorne Corner como inicio de una vuelta en la que se combinaban las altísimas velocidades con una serie de virajes para los que resultaba vital acertar con el punto exacto en el que pisar el pedal del freno. Hacerlo un poco antes en Sunset Bend, Clubhouse o las eses te costaba unas cuantas décimas, que se convertían en bastantes más si donde dudabas era en la engañosamente lenta Leukop, decisiva para salir acelerando cuanto antes camino de la vertiginosa The Kink, el leve viraje de derechas que llevaba a la recta principal. Y frenar más tarde en cualquiera de ellas solía acabar con una o las dos estrechas gomas delanteras totalmente bloqueadas y el coche siguiendo recto hasta impactar contra los guardarraíles, situados a apenas un par de metros del borde exterior del asfalto. Incluso en una pista con horizontes tan abiertos como la sudafricana, empezabas a apreciar otra de las características clave de las carreras en aquellos tiempos: su extraordinaria peligrosidad.

En Kyalami se produjo, en la vida real, la primera victoria de uno de los muchos pilotos que acabarían por sucumbir a esos tan fascinantes como letales años, Pedro Rodríguez. El mexicano logró un afortunado triunfo en el Gran Premio de Sudáfrica del 1967 cuando el sorprendente líder hasta apenas unas vueltas para el final, el rodesiano John Love, se vio obligado a entrar en boxes para repostar al empezar a dar síntomas de falta de combustible el motor Climax de su Cooper privado. El inoportuno problema dejó en bandeja la victoria a otro monoplaza de la marca que había iniciado, en la segunda mitad de la década de los cincuenta, la revolución de lo que Enzo Ferrari inicialmente desdeñó como colocar el carro delante de los bueyes. Sin embargo, hasta *il* Commendatore tuvo que rendirse enseguida a la evidencia de que

los monoplazas con motor trasero eran el camino a seguir. Un motor que en los Cooper oficiales del 1967 era de origen italiano. Se trataba del Maserati doce cilindros en uve, derivado de los que tiraban del carro en los 250F de los años cincuenta. Un propulsor tan aparatoso y llamativo como un jarrón de Sèvres. E igualmente pesado y frágil.

Tras la oportunista victoria de Pedro Rodríguez en Sudáfrica, lo mejor que conseguirían el mexicano y su compañero, Jochen Rindt, en toda la temporada serían un par de cuartas posiciones en las dos únicas carreras que logró terminar el austriaco. Algo que entendías bien en cuanto te ponías al volante de la versión simulada del voluminoso monoplaza de color verde oscuro surcado por dos bandas blancas. Era realmente torpe en las curvas. Y en cuanto te descuidabas lo más mínimo con el acelerador, o cambiabas de marcha un poco más tarde o más pronto de la cuenta, la aguja del reloj de temperatura se disparaba, empezaba a verse humo a través de los espejos y en pocas vueltas tenías que hacerte a un lado con el motor roto.

La segunda cita del 67 tuvo como escenario el circuito de Mónaco. Pilotar virtualmente por las calles del Principado, tal y como aparecían en la película *Grand Prix*, rodada en el 66, era otro aliciente inmediato del *Legends*. Y una demostración más de lo dificilísimo de aquella Fórmula 1. Mantenerse alejado de los cortantes bordillos de las aceras, los duros muros de piedra y los no menos resistentes raíles de acero que rodeaban la pista, sin dejar escapatoria alguna, resultaba una prueba demasiado exigente para mis escasas dotes de pilotaje. La mayoría de las veces acababa dejándome una rueda contra un bordillo, o estrellándome violentamente contra cualquiera de las farolas situadas en la rápida subida al casino.

Y cuando lograba llegar más allá, y superaba la rapidísima chicane a la salida del túnel, no podía menos que pensar en el terrible final que había sufrido Lorenzo Bandini en la carrera real de ese año que recreaba el juego. Agotado tras casi tres horas de competición, en un circuito que requería infinidad de cambios de marcha

y sometía a los pilotos a una tensión poco menos que insoportable, el rápido italiano acababa por cometer un pequeño error que llevaba a su Ferrari a estrellarse contra las balas de paja del rápido zigzag. El monoplaza rojo volcaba y ardía, atrapando en las llamas a su desafortunado piloto, que perecía abrasado mientras la carrera seguía y el resto de coches pasaban por el medio de aquel infierno, que se avivaba por el aire del helicóptero que sobrevolaba la zona y grababa las terribles imágenes.

El dramático desenlace dejó, lógicamente, muy en segundo plano el triunfo de Denny Hulme, ganador con el coche que acabaría llevándole al título mundial a final de campaña, el Brabham Repco. Un monoplaza que no destacaba precisamente por la potencia de su motor V8 y dos válvulas por cilindro. De hecho, superando apenas los 320 caballos en sus mejores versiones, el propulsor australiano era probablemente el menos potente de todos. Pero era tan duro como su propietario y piloto constructor, el ya entonces veterano tricampeón Jack Brabham. Y su chasis era ágil y ligero. La combinación de fiabilidad y manejabilidad del BT20 usado a principios de año, y del BT24, que debutaría en la siguiente carrera, unidas a la regularidad de Hulme, resultaron claves para que el tan grandullón como tranquilo neozelandés terminase batiendo no sólo a su laureado jefe de equipo sino, además, a todo el resto de competidores para llevarse el campeonato con un coche que, para el jugador del *Legends*, era el que menos sensaciones fuertes deparaba y, por tanto, el que solías elegir menos veces para competir.

Porque, claro está, cuando te ponías a jugar querías subirte en el mejor de todos los disponibles. Y ese era, indudablemente, el Lotus 49. El año 66 había sido frustrante para la escudería británica, con el modelo 43 siendo lastrado en todos los sentidos, desde el exceso de peso a la falta de potencia, por el complejísimo motor BRM de dieciséis cilindros en forma H. Un propulsor que en el *Legends* podías sufrir si tenías la mala de idea de querer intentar lo que ni el gran Jackie Stewart fue capaz de conseguir: hacer míni-

mamente competitivo aquella especie de carro de combate que era el P83 de la escudería de Bourne. Así que, para el 67, en Lotus decidían empezar la temporada con el veterano 33 a la espera de que estuviese lista la nueva creación de Colin Chapman, que se anunciaba revolucionaria una vez más. Ese momento llegaba a principios de junio. El Lotus 49 se estrenaba en la tercera prueba del año, el Gran Premio de Holanda. Y sobre el ondulante trazado de Zandvoort causaba inmediatamente sensación, logrando la *pole* con Graham Hill y la victoria con Jim Clark, el *dream team* de pilotos de la escudería británica aquella temporada. El 49 suponía otro de esos antes y después que los diseños de Chapman protagonizaron a lo largo de los años sesenta y setenta en la Fórmula 1. En su caso, además, por partida doble y con no todo el mérito atribuible al tan genial como carismático ingeniero con aspecto de inflexible oficial superior del ejército de Su Graciosa Majestad.

El nuevo Lotus perfeccionaba el concepto del chasis monocasco que había introducido Chapman cinco años antes, justamente en el mismo escenario holandés. Y lo hacía ayudado de un nuevo motor, diseñado por Cosworth con la financiación de Ford, que iba a revolucionar aún más la Fórmula 1 que cualquiera de las creaciones del genial fundador de la marca que primero disfrutaba de sus ventajas. Se trataba de un V8, con cuatro válvulas por cilindro, concebido por el dúo cuyos apellidos daban nombre a la empresa que lo había realizado, Mike Costin y Keith Duckworth. Además de ser más potente que cualquiera de los utilizados por sus competidores, acabaría siendo más fiable y con una entrega de potencia más aprovechable que ninguno de ellos. Y, por si fueran pocas esas cualidades propias de un motor, en el Lotus 49 ejercía funciones adicionales ya que formaba parte de la estructura del vehículo. Iba anclado al corto chasis de aluminio, que terminaba justo a espaldas del piloto, y soportaba la caja de cambios y las suspensiones traseras, contribuyendo a la rigidez de todo el conjunto.

Se trataba de una idea genial, una más de las muchas surgidas de la fértil imaginación de Chapman, que marcaba el camino a

seguir para el resto en los siguientes años. De golpe, todos los demás monoplazas, con sus chasis alargados en la parte posterior para sostener el motor y las suspensiones, se habían quedado anticuados. Eran más pesados y menos rígidos. Mucho menos manejables. Infinitamente menos estables. El Lotus 49 Cosworth era el futuro. Y lo era literalmente, además. Porque en el presente del 1967, aquejado aún de unos cuantos defectos de juventud mientras se afinaba el nuevo concepto y se ajustaban las posibilidades y el funcionamiento de su nuevo motor, alternaba los triunfos con los fracasos y no permitía a su piloto de punta, Jim Clark, conseguir un título que parecía iba a ser suyo con claridad después de su rotunda victoria en Zandvoort.

Sin embargo, en la pantalla del ordenador, a poco que tuvieras un mínimo de la inmensa habilidad al volante del genial piloto escocés, el Lotus 49 era imbatible. Y para un lotusmaniaco como yo, no podía haber mejor sensación que ver ese *cockpit*, dominado por el volante de cuero rojo con el escudo de las iniciales entrelazadas de Anthony Colin Bruce Chapman en el centro, mientras sonaba en los altavoces del PC el inconfundible sonido del DFV. Por mucho que pocas veces hiciese justicia a sus prestaciones reales, pilotarlo era una delicia.

Y lo era, especialmente, en la siguiente pista del calendario de aquel año, el majestuoso Spa-Francorpchamps. Era otro de los circuitos que conocíamos en su configuración de la época por haberlo visto en la película de John Frankenheimer. Pero una cosa era verlo y otra sentirse Clark recorriendo a toda velocidad sus más de catorce kilómetros de longitud en tres minutos y medio. Con el buen tiempo asegurado, además, porque en el *Legends* siempre hacía sol, todo un lujo en la pista de las Ardenas, así que el piso se mantenía perfectamente seco en toda la extensión de cada larga vuelta. Una vuelta que empezaba con la montaña rusa de Eau Rouge y el Raidillon, donde disfrutabas contravolanteando para trazar el doble viraje, con el tren trasero derrapando y ayudándote a colocar el coche para encarar el rápido ascenso de Kemmel, con

la aguja del cuentavueltas flirteando con la línea roja de las 9.000 vueltas y el contador de velocidad acercándose a los 300 kilómetros por hora antes de reducir para superar la rápida derecha de Les Combes y lanzarte colina abajo en dirección a Burneville. Si la hacías bien, la interminable derecha se pasaba en pleno derrapaje controlando para entrar en Malmedy y salir pisando a fondo en dirección a la zona que más impresionaba pensando en cómo habría sido aquello en la realidad: Masta.

En la larga recta previa, pegado lo más posible al borde derecho de la carretera, con el asfalto separado de la hierba por una cerca de maderos y alambres, se llegaban a alcanzar los 350 kilómetros por hora. Y aunque en el videojuego sabías que no te iba a pasar nada aunque te estrellaras, resultaba poco menos que imposible no levantar algo el pie en la izquierda-derecha situada al final, de la que se salía pegado al otro lado y prácticamente rozando los muros de las casas situadas al borde mismo de la carretera. Imaginar lo que sería pilotar en la realidad a esas velocidades y con esos coches en un sitio así aumentaba nuestra admiración por aquellos valientes que durante tantos años desafiaron un trazado que Clark dominó como pocos pese a que nunca le llegó a gustar. Demasiado tiempo con el pie a fondo, a merced de cualquier fallo mecánico en unos coches que, además, solían fallar bastante. Sin ir más lejos, en el Gran Premio de Bélgica del 67 una bujía apretada más de la cuenta acababa por romperse cuando Jimmy dominaba con autoridad una carrera que acababa convirtiéndose en el mayor momento de gloria del piloto a quien Clark más temía y respetaba a la vez, Dan Gurney.

El alto y apuesto exmarine estadounidense conseguía en Spa la única victoria al volante del coche de su propia escudería, el Eagle. Equipado con un motor V12 fabricado por los británicos de Weslake, el T1G era, sin duda, el más bonito de todos los monoplazas que compitieron en 1967. Su esbelto chasis terminaba en un morro cuya forma recordaba al pico del águila que le daba nombre. Su elegancia se resaltaba aún más gracias a la decoración en azul

oscuro con banda central blanca. El toque final lo ponían las numerosas piezas cromadas de su mecánica, que hacían todavía más atractivo el conjunto.

Siendo mi tocayo piloto uno de mis favoritos de aquella época, el Eagle era el otro coche que más elegía cada vez que me ponía al volante del PC. Y, además, su dócil entrega de potencia me resultaba más controlable que el auténtico pura sangre del Lotus, con su mayor par pero mucho más estrecha banda de utilización. Desgraciadamente, el motor no era tan poderoso como sus creadores habían prometido y su magnífico sonido hacía presagiar. Y, además, resultaba demasiado frágil. Había que ser muy cuidadoso al cambiar, porque el Weslake virtual tendía a ceder con casi tanta frecuencia como el real. Una falta de fiabilidad que no permitió a Gurney más alegrías que esa victoria en Bélgica. Triunfo que para Dan completaba una semana mágica, ya que apenas siete días antes había ganado las 24 Horas de Le Mans haciendo equipo en uno de los Ford oficiales con otro piloto que se convertiría en leyenda de las carreras americanas, A.J. Foyt.

Precisamente, la versión Bugatti del trazado de La Sarthe fue en 1967 la siguiente parada del Mundial de Fórmula 1. Pero, por cuestiones de licencias, el juego no recreaba el, por otra parte, bastante anodino trazado corto que utiliza sólo la parte inicial del que sirve de escenario cada año a las famosas 24 Horas. En su lugar, en el *Legends* el Gran Premio de Francia se disputaba en Rouen-Les-Essarts. Y el cambio era a mejor, porque la pista de la campiña francesa resultaba infinitamente más espectacular y fascinante. En particular su parte inicial, esa vertiginosa bajada a base de rapidísimas curvas enlazadas que llevaban a la cerrada horquilla de Nouveau Monde.

Cada vez que bajaba por esas curvas pilotando en el ordenador, no podía menos que recordar lo que había leído sobre cómo el más que valiente David Purley las afrontaba cuando había participado allí al volante de un Fórmula 2. Lo hacía gritando dentro de su casco, tal y como había aprendido cuando estaba en el ejército

y se lanzaba desde un avión, venciendo el miedo con un fuerte alarido hasta que se abría la salvadora tela del paracaídas. Y es que tirarse con decisión por aquella secuencia de virajes requería, en efecto, tanto o más valor que saltar fusil en mano sobre una zona de guerra.

El descenso inicial del trazado de Rouen había quedado inmortalizado tiempo atrás en una famosa fotografía. Mostraba al gran maestro Fangio controlando el deslizamiento de la parte trasera de su Maserati 250F, mientras el morro del monoplaza, abollado por un toque anterior, apuntaba hacia el valiente fotógrafo que sacó la imagen en el Gran Premio de Francia de 1957. Una instantánea que refleja a la perfección el difícil arte de derrapar con las cuatro ruedas sin perder velocidad. Los ingleses lo definen como *four wheel drift*. Ese precisamente era el título del librito, con consejos de pilotaje, que acompañaba al *Legends*. Porque con los monoplazas de aquella época, esa era la forma más eficaz de pasar las curvas rápidas. Y si en una pista había ocasiones de sobra para practicarla esa era la de Silverstone en su configuración de entonces, sin una sola chicane que rompiese el ritmo de su veloz trazado.

Un escenario ideal para sacar a relucir todas las virtudes del Lotus 49 y de su motor Cosworth. Por eso no es de extrañar que Clark lograra en el Gran Premio británico del 67 una de sus victorias más rotundas. De camino a ese triunfo dejó una imagen que es el equivalente en los años sesenta de la de Fangio una década antes. Una foto, que me regaló Tamara, la hija de Javier Aller, como recuerdo de su paso por la agencia Sutton y que preside mi despacho. Muestra al genial escocés aplicando contravolante para conseguir que el monoplaza siga avanzando pese al acusado ángulo con el que describe el viraje, con las ruedas delanteras giradas en la dirección opuesta a la curva, mientras las traseras deslizan hacia el exterior. Es la esencia de la Fórmula 1 de los sesenta capturada en un solo instante: más potencia en los motores de la que chasis y neumáticos pueden soportar sin quejarse. Ni más ni menos que la clave para un espectáculo que, con el paso del tiempo, se iría

perdiendo a medida que la aerodinámica y los mejores compuestos de goma le fueron ganando la partida a la fuerza bruta emanada de los propulsores.

Y si en un circuito de los que visitó el Mundial de Fórmula 1 en 1967 era más evidente esa lucha entre potencia y estabilidad, ese era el que siguió en el calendario al rápido trazado británico, el intimidante Nürburgring. La presencia del fastuoso infierno verde en el *Legends* ya justificaba por sí sola la compra del videojuego. Era la primera vez que alguien se atrevía a reproducir, en bits y píxeles, los casi veintitrés kilómetros de subidas, bajadas, curvas y más curvas situados en las montañas de Eifel. Aprendérselo era casi tan quimérico como pretender completar una vuelta sin errores. En ocasiones sobreestimabas la velocidad con la que llegabas al rasante de Flugplatz y el aterrizaje resultaba, como mínimo, forzoso. En otras te lanzabas en exceso por la alucinante bajada desde Aremberg y no lograbas llegar bien colocado a Adenauer Forst pagándolo caro. Si librabas ahí no era raro que cayeras poco después en las trampas de Exmühle o la traicionera Berwerk donde Lauda sufriría en el 76 su terrible accidente. Llegar sin fallos graves al famosísimo Karussell era un engañoso alivio. Mientras trazabas por el peralte de hormigón te dabas cuenta de que aún faltaba casi media vuelta. Y lo que quedaba era probablemente lo más difícil, con las rapidísimas secuencias de enlazadas con cambios de altura y peralte en Pflanzgarten antes de poder sentir alivio de verdad, una vez superado el pequeño Karussell, y encarar la interminable recta que te llevaba de vuelta a la línea de salida. Eso sí, la recta no era del todo recta. Cerca de su final se ladeaba ligerísimamente a la izquierda. Un mínimo cambio de dirección que era letal a más de 300 por hora si no trazabas justo por donde debías.

Unas cuantas vueltas virtuales al famoso Nordschleife eran más que suficientes para entender aquello dicho en su día por Jackie Stewart sobre el dificilísimo trazado alemán: «Quien diga que le gusta Nürburgring está mintiendo o no ha ido lo suficientemente rápido». Porque, efectivamente, a poco que fueras mínimamente

rápido cada vuelta era una sucesión de sustos virtuales que te hacían respetar aún más a quienes pilotaron de verdad con aquellos monoplazas sobre un circuito tan endiablado. Y no digamos ya a sus antecesores, los Rosemeyer, Caracciola, Varzi, Nuvolari y demás ases de los años treinta. Pilotos que desafiaron el temible anillo norte con coches todavía más potentes y menos controlables que los ya de por sí complicados Fórmula 1 de tres décadas más tarde. Porque, además, lo mismo que en Spa, del que dista apenas unos pocos kilómetros, el clima cambiante, con propensión a la lluvia, el frío y la niebla, era otra característica más que habitual en la sede del Gran Premio de Alemania de aquellos tiempos. Definitivamente el circuito más difícil de todos, aunque te enfrentases a él cómodamente sentado en casa y sin más riesgos que sufrir el enésimo golpe a tu autoestima cuando, una vez más, acababas estrellándote en cualquiera de sus innumerables curvas.

Muchas menos, pero no por ello más fáciles, tenía el siguiente al que acudieron los protagonistas de la temporada del 67: el circuito de Mosport, toda una novedad en el calendario del Campeonato del Mundo, que por primera vez incluía entre sus pruebas puntuables al Gran Premio de Canadá. La pista de Ontario apenas tenía cuatro kilómetros de longitud. Pero sus 3.957 metros estaban llenos de subidas, bajadas y virajes rápidos y ciegos que la convertían en otro reto nada fácil de superar y contra cuyo escenario acababan la mayoría de las veces mis vanos intentos de dominarlo en la realista simulación de Papyrus. Un trazado a medida de los ágiles Brabham-Repco, que en la vida real lograron un doblete, con Jack Brabham por delante de Dennis Hulme, poco menos que decisivo para convertir la lucha por el título en un asunto privado entre ambos. Era la segunda victoria del australiano, vencedor también en el revirado Bugatti de Le Mans. Pero el segundo puesto de su compañero neozelandés, ganador en las otras dos pistas que requerían más estabilidad que potencia, Mónaco y Nürburgring, mantenían al piloto de pocas palabras y ademanes bruscos, que todos conocían cómo el oso, al frente de la tabla cuando ya sólo

restaban tres competiciones. Con veintisiete puntos en juego, sólo su jefe de filas, el no menos rudo Black Jack, era una amenaza, a nueve de distancia. El resto, encabezados por otro piloto llegado de Oceanía, Chris Amon, a veintitrés unidades del líder, ya sólo tenían opciones matemáticas.

El segundo neozelandés en la tabla pilotaba en el 67 para Ferrari. Y pese a todo su talento llegaba a la siguiente carrera, el Gran Premio de Italia, sin conseguir una sola victoria al volante del 312. Un coche que, siguiendo la tradición de la marca de Maranello, era el que, sobre el papel, tenía el mejor motor de todos. Un V12 de intrincados escapes, pintados de blanco, que se entremezclaban en el centro de las dos bancadas de cilindros cual si fueran unos espaguetis recién servidos. Un motor de sonido celestial, que te llevaba a subir el volumen de los altavoces del PC cada vez que decidías pilotarlo. Y cuando lo hacías, el escenario no podía ser otro que Monza. Abandonar sus famosos boxes de piedra dando acelerones para hacer cantar el doce cilindros, mientras los brazos del piloto virtual manejaban en la pantalla del ordenador el pequeño volante con el *cavallino rampante* en el centro, era otro de esos momentos impagables que te proporcionaba el *Legends*.

Además, aquel Monza era también el auténtico. El verdadero templo de la velocidad, sin ninguna de las deceleraciones artificiales que se le irían añadiendo a lo largo de los años en forma de variantes. En 1967, al final de la ancha y larga recta te enfrentabas a la rapidísima Curva Grande, a la que llegabas ya con el V12 en plena sinfonía. Atreverse a interrumpirla, levantando el pie del acelerador, era como carraspear durante un concierto en la Scala de Milán. Así que te obligabas a continuar a fondo mientras controlabas el derrapaje del tren trasero a la vez que procurabas no perder del todo la línea para atravesar la Roggia sin pestañear. El objetivo era buscar la mejor colocación antes de no tener ya más remedio que frenar a la entrada de la primera de las Lesmos. Las dos famosas derechas, tan parecidas sobre el papel y tan diferentes en realidad. Más lenta la primera, ligeramente más abierta la

segunda, de la que era vital salir con el monoplaza bien enderezado para poder dar rienda suelta de nuevo a toda la caballería, cuyo sonido se acercaba ya al tono de la famosa overtura de la Rusticana cuando dejabas atrás el Serraglio, pasabas bajo el puente de la Sopraelevata y te lanzabas con decisión por el Vialone camino de la Parabolica.

Dar con el punto exacto en el que frenar para la última curva no era fácil. Y en la vida real resultó clave en el Gran Premio de aquel año de 1967. En la última vuelta, Brabham y Surtees superaron a Clark, que se había quedado sin gasolina después de remontar de modo extraordinario, tras perder una vuelta a causa de un pinchazo. El escocés vio, impotente, como el Brabham Repco y el Honda, con chasis concebido por Lola, le superaron en el Vialone y recorrieron la penúltima recta en paralelo, el australiano por el interior, el británico por el exterior. Todo estaba preparado para un final tanto o más increíble que el mostrado por la película *Grand Prix* en ese mismo escenario.

Black Jack apuró al máximo la frenada, el morro de su BT24 zigzagueó a derecha e izquierda mientras los estrechos neumáticos trataron de agarrarse al asfalto, lleno de aceite apenas tapado bajo la sepiolita esparcida por los comisarios para secarlo. El pequeño monoplaza verde y oro entró en la curva por delante. Pero salió muy abierto y su piloto no pudo evitar pisar la hierba por el exterior, perdiendo tracción y velocidad. Mientras, Surtees buscó el interior a la salida del viraje y situó por dentro el Hondola blanco nacarado en el inicio de la recta final. Los dos aceleraron a fondo hacia la línea de meta y la cruzaron prácticamente emparejados, a escasos centímetros del valiente director de carrera, que agitó la bandera de cuadros a su paso sin saber a ciencia cierta quién había ganado. Había sido Surtees, que lograba así la única victoria del equipo japonés aquella temporada. Una campaña en la que la marca nipona tenía puestas muchas esperanzas en su potente motor V12 de más de 350 caballos, cuyo chasis *made in Japan* nunca fue capaz de transmitir adecuadamente al suelo. De ahí el recurso al especialista

británico para ese RA300 realizado con la cooperación de Eric Broadley que triunfó en Monza.

La victoria de Surtees impidió a Brabham empatar al frente de la tabla con su compañero Hulme. Los dos eran ya, definitivamente, los únicos con opciones matemáticas cuando el Mundial de 1967 cruzó el Atlántico por segunda vez para los dos últimos Grandes Premios del año, los de Estados Unidos y México. Dos carreras en las que se impuso Clark con el Lotus 49. Pero ya era tarde. Los problemas de juventud del nuevo monoplaza y su también nuevo motor le habían costado toda opción al escocés. El campeonato se acabaría decidiendo a sus espaldas en el trazado de la capital azteca. Un circuito del que te llamaba la atención, cuando te enfrentabas a él con el *Legends*, lo diferentes que resultaban su rápida primera parte y su revirada segunda. Esta última parecía aún más angosta por el modo en que estaba delimitada la pista en sus curvas, a base de neumáticos partidos por la mitad y clavados al suelo que no permitían el más mínimo fallo. Si ponías una rueda fuera del asfalto golpeabas con alguno de ellos y estabas fuera de combate.

No había margen para el error propio o ajeno. Lo que nos recordaba, cada vez que frenábamos para la cerrada horquilla, el polémico desenlace del Mundial del 64, cuando se jugaban el título Hill, con BRM, y Surtees, con Ferrari. El compañero de este último, Bandini, se equivocaba en ese estrecho viraje y su monoplaza (pintado con los colores blanco y azul de Estados Unidos en lugar del *rosso corsa* por reivindicaciones políticas del Commendatore ante la Federación Internacional), se llevaba por delante el coche verde con morro naranja de Graham y dejaba el título en bandeja para il Grande John. Una de esas cosas que, de ocurrir hoy día, darían para mil discusiones y controversias pero que, entonces, el caballeroso Hill dejó zanjado con humor típicamente inglés, enviándole por correo al despistado italiano un cursillo de conducción por fascículos para que la próxima vez no cometiese el mismo error.

Tres años después de aquel insólito desenlace, la lucha por el título entre los dos compañeros de equipo, Brabham y Hulme, era mucho más tranquila. Al neocelandés le bastaba terminar cuarto si el australiano ganaba. Y con Clark dominando la carrera, aunque Jack fuese segundo no podría superarle. Así que marcaba a su jefe de filas, concluía tercero y se llevaba el campeonato.

El segundo título consecutivo para los pilotos de los Brabham Repco no dejaba de ser todo un contrasentido en dos temporadas, las de 1966 y 1967, que marcaban el retorno a las mecánicas más potentes. Que en ambos años venciese un monoplaza con el motor menos poderoso en caballos demostraba una vez más lo que te dejaba claro el *Legends* cada vez que pisabas a fondo el acelerador delante del PC y tu coche trompeaba sin control en la pantalla del ordenador. O cuando no eras cuidadoso al subir o bajar marchas y pasabas de vueltas aquellos delicados motores. Tan importante como tener potencia era ser capaz de transmitirla al suelo y contar con una mecánica fiable en unos tiempos en los que las averías eran muy habituales, cometer un error era muy fácil y los accidentes podían resultar letales.

Una época fascinante, en la que me sumergí muchísimo más gracias a la casual combinación de estar aprendiendo inglés y empezar a leer prensa británica sobre la historia del automovilismo justo a la vez que se publicaba el videojuego sobre el año 67. Además, buscar información sobre esa temporada para completar el elenco de pilotos y coches del *Legends*, que no incluía a todos los que participaron en algún Gran Premio de aquel Mundial, me llevó, con la ayuda de internet, a conocer a aficionados a las carreras de los viejos tiempos que vivían en otros países. Uno de ellos, el británico Gerald Swan, acabaría siendo, tres años después, uno de los socios de la nueva empresa que pondría en marcha cuando decidía dejar atrás la ingeniería y tratar de ganarme la vida con una profesión que estuviera más relacionada con el mundo del motor.

Al fin y al cabo, si había escogido la carrera de ingeniero industrial era por mi pasión por los coches. Pero, para mi decepción,

durante los estudios las materias apenas habían tenido relación con ellos. Al menos, había logrado orientar mi futuro profesional hacia una herramienta que ya empezaba a estar más que en boga en la Fórmula 1, el CAD/CAM. Pero una cosa era utilizar el diseño y fabricación asistidos por ordenador para concebir piezas de monoplazas de competición y otra, por muy gratificante que resultase en ocasiones, desarrollar un software para máquinas de corte de chapa, que había sido lo que finalmente había terminado por hacer.

Unos años después, con internet creciendo a toda velocidad, espoleado por la curiosidad sobre las carreras en los años sesenta que me despertó definitivamente el videojuego, y defendiéndome cada vez algo mejor en inglés, empecé a viajar a menudo a Gran Bretaña para asistir a competiciones de clásicos y visitar ferias y museos. En cada retorno a casa volvía con equipaje adicional en forma de libros sobre la historia del automovilismo. Y cuando estaba allí, en mis conversaciones con Gerald se iba dando forma a lo que sería nuestra nueva empresa, con otro gran aficionado al mundo del motor, mi viejo amigo Javier Aller, formando parte también del proyecto. Por eso casi se puede decir que el *Legends* supuso, a su manera, un cambio tan grande para mi vida como el que se produjo en la Fórmula 1 durante la época en la que estaba ambientado. Definitivamente, había sido el videojuego de la época del cambio.

Al volante del Lotus 49 en el videojuego *Grand Prix Legends* que recrea la temporada de Fórmula 1 del 1967.

Hulme y el Brabham, campeones del mundo de Fórmula 1 en 1967.