9. La otra religión de los italianos

La pareja de franceses de mediana edad que estaba a mi lado en la estación de Bolonia miraban entre perplejos y horrorizados aquel tumulto. Yo no sabía si reírme o asustarme con el curioso espectáculo que se desarrollaba ante nuestros ojos.

Era un día de principios de diciembre y hacía un frío de mil demonios en la bonita ciudad medieval del norte de Italia. Pero el helador aguanieve que caía sin parar desde el cielo gris plomo no enfriaba lo más mínimo el ardor de aquellos jóvenes, que pugnaban sin miramiento alguno por ser los primeros en subirse a los autobuses para los que llevábamos guardando cola, más o menos ordenadamente, un buen rato. Una cola que se deshizo en mil pedazos en cuanto apareció el primer transporte con un cartel en su parabrisas en el que ponía «Motorshow».

De repente todo se llenó de gritos y empujones, de juramentos y carreras: «*Dai!*», «*stronzo!*», «*andiamo!!!*», «*cazzooo!!!*», «*viaaa!!!*». La pareja de franceses y yo decidimos hacernos a un lado y esperar a que llegara el siguiente. Tampoco era plan de pelearse con aquella turba de adolescentes, entre los que no faltaban representantes de edades en las que se supone mejor juicio aunque mostraban similar comportamiento. Todos querían llegar cuanto antes a la feria del motor que se celebra cada final de año en la ciudad italiana. Y

pensarlo me hacía esbozar una sonrisa mientras charlaba con mis asustados compañeros de espera. Que aquel entusiasmo lo despertase un evento automovilístico no dejaba de resultarme simpático. Al fin y al cabo, era la primera prueba palpable de lo que llevaba leyendo tanto tiempo en las páginas de la *Autosprint* italiana: la enorme afición al automovilismo de un país que vive las carreras de coches probablemente como ningún otro en el mundo.

Media hora y cinco autobuses después, pudimos, por fin, subir a uno casi vacío que nos llevó al acceso del recinto ferial. Allí, la organización, acostumbrada al volumen de visitantes que atraía cada edición de la popular feria, ya tenía preparado un sistema de vallas, que iba llevando al público hasta las diferentes puertas con un estilo muy similar a como se conduce al ganado para marcarlo o sacrificarlo. En nuestro caso, el único sacrificio era el pago de la entrada, nada barata y que parecía aún más cara con esos precios en decenas de miles de liras propios de la Italia de los noventa. Un sacrificio menor para lo mucho que ofrecía el Motorshow, uno de mis objetivos en aquel viaje, el primero que hacía a la tierra de la pasta, la pizza, la ópera, la Gioconda… ¡y la Ferrari!

Que para mi primera visita a un país con tantos y tan variados destinos turísticos, y tan buen clima en verano, hubiese elegido ir a Bolonia, en pleno diciembre, en cierto modo me acercaba, más de lo que tal vez quisiera reconocer, a esos tifosi de aspecto un tanto excéntrico que me rodeaban.

Después de todo, yo era uno más con el mismo objetivo en la fila. Detrás de mí, impecablemente vestido con zapatos y traje de esos que con solo mirarlos ya sabes que son de los buenos y caros (y, por supuesto, ¡italianos!) un señor, con aspecto de tener edad suficiente como para haber visto en directo las hazañas de Farina, se impacientaba por lo lento del avance de la cola.

Delante de mí, una joven pareja de adolescentes, ella con el pelo corto y teñido de rojo, él con melena larga y morena, hablaba en voz (muy) alta sobre sus preferencias en cuanto a qué ver primero. La chica se decantaba por ir de inmediato al stand de

Lamborghini… «*Mi piace tanto la Diablo!*», decía con ojos embelesados. Su *ragazzo* respondía, «*ma cosa dici!!!*», gesticulando mientras insistía en que la exposición del 50 aniversario de la Fórmula 1 tenía que ser el objetivo prioritario. Los dos llevaban a la espalda amplias mochilas con aspecto de ir prácticamente vacías. Detalle que, empecé a fijarme, era común en muchos de los jóvenes (y no tan jóvenes) visitantes.

Finalmente cruzábamos el umbral a aquella especie de paraíso del motor: un estilizado arco, naturalmente rojo. La mayoría lo hacía, además, a la carrera, con una estampida que, por segunda vez en lo que iba de mañana, me obligaba a hacerme a un lado, incapaz de competir con ese entusiasmo desatado por llegar cuanto antes, por mucho que el objetivo fuese la visión de algunos de los mejores vehículos de competición y de calle del mundo.

Evidentemente, a los italianos les apasionaban los coches… ¡y también la velocidad! Poco a poco me iba metiendo en ambiente, aunque me seguía costando trabajo acostumbrarme a ese especie de caos organizado y lleno de alborozo que parecía presidirlo todo. Algo que, como comprobaría en los siguientes días de mi primera estancia italiana, no sólo se daba en la feria sino que estaba presente en casi cualquier ámbito de la vida diaria.

Dado que mis preferencias coincidían con las del chaval que me precedía en la cola, me dirigía de inmediato a la zona en la que se anunciaba la exposición conmemorativa de los cincuenta años de la Fórmula 1. Ocupaba buena parte del lateral de uno de los amplios pabellones. Y ya desde la distancia destacaba un color sobre el resto, el inconfundible rojo asociado a los coches italianos cuando los patrocinadores no dictaban la imagen y los vehículos de cada nación se identificaban siempre con un mismo color.

Que el de Italia haya sido siempre el tono más pasional no sé si sería casualidad pero, desde luego, no puede ser más apropiado. Pintados en resplandeciente *rosso corsa* abrían la fila tres auténticas joyas de principios de los años cincuenta. El primero era el Ferrari 500F2 con el que Alberto Ascari dominó con mano de hierro las

temporadas de 1952 y 1953. A su lado otro par de iconos de los albores del Mundial de Fórmula 1, el Lancia D50 y el Maserati 250F. Tres coches rojos de tres marcas italianas que triunfaron en los Grandes Premios de una época tan lejana a la actual como las formas de los monoplazas de entonces respecto a los de ahora.

Nada de alerones ni apéndices aerodinámicos de ningún tipo sobre unas carrocerías de formas curvadas y sencillas, pensadas para penetrar en el aire impulsadas por voluminosos motores situados en su parte delantera. Ruedas altas y estrechas, con marcado dibujo en su banda de rodadura, montadas sobre intrincadas llantas de radios dignas de un orfebre. Habitáculos muy abiertos, presididos por enormes volantes de madera y con asientos recubiertos de cuero. Dos materiales nobles ejerciendo de intermediarios entre el aluminio de los chasis y el cuerpo de los pilotos como única concesión a la comodidad de la pieza más delicada, más compleja y más impredecible de cualquier vehículo de competición: el ser humano que lo pilota.

A ese cuero y esa madera se aferraron en su día Ascari y Fangio camino de muchas de sus victorias; y también el mismo Ascari, y sus compañeros Musso y Castellotti, en ruta a su terrible destino. Viendo de cerca la fragilidad de aquellos monoplazas, y lo expuesto de la posición que ocupaban sus pilotos, entiendo aún más lo peligrosas que eran las carreras de aquellos tiempos. Y también aumenta mi admiración ante el valor de aquellos hombres, convertidos en héroes para un público tan apasionado como el que ahora contemplaba sus estáticas monturas.

Un poco más allá, el color rojo era el único punto en común entre ese primer trío de exitosos productos del *made in Italy* de los años cincuenta y los dos representantes de principios de los setenta que los acompañaban en la exposición. Dos auténticas rarezas del año 72, el Tecno PA123 y el Ferrari 312B3 spazzaneve. El primero, sin las clásicas bandas de Martini Racing que llevaba alrededor del habitáculo de fibra cuando lo ocupaban Nanni Galli y Derek Bell, en su vano intento de hacer competitivo aquel diseño de for-

mas angulosas, empujado por un motor de doce cilindros con más pretensiones que caballos. El segundo, de aspecto futurista incluso tres décadas después de ser concebido por la fértil imaginación de un entonces joven Mauro Forghieri.

El ingeniero destinado a liderar el renacer de Ferrari cerca estuvo de perder su puesto en la historia a causa de este curioso Fórmula 1, cuyo ancho y bajo morro en cuña le valió el apelativo de quitanieves con el que se le conoce desde entonces. Forghieri se dejó llevar en exceso por su entusiasmo innovador y acabó realizando un monoplaza demasiado radical, que nunca llegó siquiera a competir en un Gran Premio pero acabó siendo el predecesor de los siguientes y victoriosos 312, en los que el genial técnico de Módena aplicó, con éxito, algunas de las ideas de aquel primer y fracasado proyecto.

Precisamente de fracasar para triunfar está lleno el historial de otra figura clave en la historia de la Fórmula 1, Frank Williams, representado en aquella exposición a través de dos de sus monoplazas. De un lado el FW04 de 1975, a cuyos mandos se alternaron infinidad de pilotos, recibiendo la mayoría de las veces sólo disgustos a cambio de los dólares que sus patrocinadores habían pagado al entonces modesto equipo del emprendedor británico que trataba de abrirse camino, a trancas y barrancas, en el despiadado mundo de la Fórmula 1. Aquel monoplaza rojiblanco, de formas convencionales típicas de la época, con ancho *spoiler* delantero y altísima toma de aire central, pensada para llevar la mayor cantidad de aire posible a las trompetas de admisión del inevitable motor Cosworth V8, tuvo un único momento de gloria. Fue a finales de verano, cuando un francés de carácter tan impulsivo como su pilotaje, Jacques Laffite, lo llevó a la segunda plaza en el temible infierno verde del Nürburgring.

Nada que ver con el Williams situado al otro lado del pasillo, el FW15C que aplastó a la competencia en 1993 con Alain Prost camino de su cuarto título mundial y la suspensión activa y el control de tracción como aliados de su potente motor Renault

V10. Tres elementos de los que uno, el magnífico propulsor galo, estaba presente en su vecino de exposición, el Benetton B195 con el que Michael Schumacher logró en 1995 su segundo título de campeón del mundo…, quitándose de en medio de modo poco ceremonioso precisamente a un piloto de Williams, Damon Hill, en una polémica maniobra que decidió el campeonato a favor del as germano en las calles de Adelaida.

Recuerdo que los minutos me pasaron volando mientras, metido ya del todo en ambiente, pugnaba cada vez con menos miramientos por hacerme un hueco que me permitiese contemplar al detalle estos monoplazas y otros cuantos más que los acompañaban. Por allí pude disfrutar también de un Lotus Camel, un Minardi Ferrari y el Brabham BT53, con su preciosa forma de ala delta. No menos preciosa era la azafata de largas piernas y corto vestido (¡naturalmente rojo!) que posaba sentada sobre una de las ruedas delanteras del McLaren Mercedes MP4/14, la flecha plateada con la que Mikka Häkkinen acababa de privar una vez más a Ferrari, unos meses antes, de lograr el título mundial por el que suspiraban los tifosi desde el ya demasiado lejano triunfo de Scheckter en el 79.

La presencia de *belle signorine* era otra de las constantes de una feria en la que se reflejaba a la perfección ese dicho tan italiano de «*donne e motori, goie e dolori*». Porque, efectivamente, recorrer la enorme extensión del Motorshow, lleno de mujeres y motores de notable atractivo, cada cual con su muy diferente estilo de atracción para un varón treintañero aficionado al automovilismo, proporcionaba alegrías y también algún que otro dolor.

Las alegrías eran en su mayor parte visuales, como descubrir a la vuelta de una esquina algún fascinante prototipo de los que habían competido aquel año en las 24 Horas de Le Mans. Y también más materiales, como triunfar en un concurso organizado en el stand de Alfa Romeo, donde presentaban un modelo con cambio por botones en el volante, sistema muy parecido al que usaba en mi simulador del PC doméstico y con el que estaban poco familia-

rizados los rivales italianos que me tocaban en suerte. Así, sin ser yo un fenómeno en esto del pilotaje, los derrotaba ampliamente en una vuelta a un simulador del circuito de Varano, cuya meta virtual cruzaba entre vítores de un público apasionado incluso por un torneo tan banal.

Los dolores me llegaban cada vez más en forma de quejas de las plantas de los pies, machacadas de tanto caminar arriba y abajo. Y, especialmente, de las manos, en las que se empezaban a clavar, sin contemplaciones, las asas de las bolsas de plástico en las que cada vez se iban acumulando más libros, revistas y folletos. ¡Ahora entendía por qué muchos de los visitantes llevaban a sus espaldas mochilas vacías!

Así, cargado de recuerdos, tanto materiales como intangibles, abandonaba el abarrotado recinto horas después, cansado, dolorido, pero con una sonrisa de oreja a oreja. Mi primer día en Italia no había sido el del típico turista, más bien el del clásico tifosi del automovilismo, ese que se puede pasar horas muertas admirando las formas de un alerón, una suspensión o un motor igual que si fuesen una escultura renacentista. De estas últimas estaría llena mi siguiente jornada, que no sólo de coches vive uno por mucho que le apasionen. Es más, viendo el caótico tráfico en Bolonia y alrededores, ni por todo el oro del mundo me atrevía a alquilar uno para ir a los otros destinos previstos en mi corto viaje de vacaciones. Mejor subir a un tren para visitar la monumental Florencia y convertirme, ahora sí, en un turista típico mientras admiraba la fabulosa cúpula de la catedral, diseñada por Brunelleschi, el majestuoso *campanille* de Giotto, el rico baptisterio con sus incomparables puertas de bronce, obra de Ghiberti y, sobre todo, el absolutamente hipnótico *David* del genial Miguel Ángel.

Cumplida la parte más convencionalmente turística de mi viaje con un día dedicado a recorrer las calles de Bolonia, en las que su tranquilo encanto medieval se mezclaba sin solución de continuidad con la ajetreada vida diaria de una ciudad de finales del siglo XX, tocaba completar mi estancia en Italia con el equivalente,

para un aficionado al motor, de la visita al Vaticano para un católico o a La Meca para un musulmán. Porque eso es Maranello para los que tenemos esta no sé si llamarla también fe, cuyos dioses son los coches, sus pilotos y sus ingenieros. En ese pequeño pueblo de la región de Emilia-Romaña se encuentra la fábrica de Ferrari. Y aunque visitarla por dentro no iba a ser posible, tal y como amablemente me habían respondido unos meses antes, vía email, no por ello iba dejar de conocer en persona el origen de la legendaria marca italiana.

Maranello está cerca de Bolonia; apenas cincuenta kilómetros las separan. Pero seguía sin atreverme a conducir, una vez comprobado aquello que me había dicho hacía tiempo mi amigo Benjamín, en un SMS enviado mientras estaba de vacaciones en Italia, que decía algo así: «Tú que sabes de coches, ¿en Italia la línea continua tiene un significado diferente?». Además, no encontraba una conexión directa adecuada entre ambas poblaciones. Así que hacía de necesidad virtud y planteaba la visita con una pausa intermedia en otro punto clave en la historia del automovilismo, Módena, la villa natal de Enzo Ferrari.

Tras un corto trayecto en tren me bajaba en su estación, cercana al lugar que, en los años cincuenta, era la sede del Gran Premio automovilístico de la ciudad. En la ubicación del circuito ahora hay un parque dedicado a la memoria del fundador de Ferrari. Aquel día laborable de principios de diciembre, a primera hora de la mañana, la zona estaba de lo más tranquila. Apenas si pasaba algún coche de vez en cuando por la larga recta que bordeaba la amplia zona verde. Parecía imposible que, casi cincuenta años antes, por ahí hubiese rodado a toda velocidad un 500F2 como el que había visto unos días antes expuesto en el Motorshow.

Manejando con decisión su volante de madera, Alberto Ascari, inconfundible con su camisa y casco impecablemente *azzurri*, ganó allí la carrera celebrada en el año 50 para inaugurar la nueva instalación. Una pista, mitad circuito mitad aeródromo, que sustituía, como sede de la competición, al trazado de doce kilómetros que

recorría la periferia de la ciudad en los años veinte y treinta y en el que el vencedor de las dos primeras ediciones había sido un entonces joven piloto llamado Enzo Ferrari.

Sin duda me encontraba en el origen de toda esa historia que ya es leyenda, la de la *scuderia* cuya sede era mi siguiente parada. Para llegar hasta allí tenía que viajar en un autobús de línea interurbana que recorría los apenas veinte kilómetros de distancia entre las dos localidades clave en la vida del Commendatore: la de su nacimiento y muerte, Módena; la de su gran obra, Maranello.

Era un viaje corto pero de curiosas sensaciones. Allí estaba yo, sentado en un gastado asiento de skay rodeado de un pasaje que, pronto me di cuenta al escucharles hablar, estaba compuesto, en su mayor parte, por operarios de la fábrica de coches más famosa del mundo. Gente de todas las edades que charlaban como cualquier trabajador de camino a su puesto un día más. Tal vez aquel joven de aspecto serio, sentado dos filas más adelante, fuese un ingeniero en prácticas del departamento de coches de calle que soñaba con ser el nuevo Forghieri. Y el más veterano, y de aspecto infinitamente más rudo, cuya voz sonaba fuerte a mis espaldas, igual era uno de los mecánicos del equipo de Fórmula 1. Uno de esos cuyas manos habían montado, quién sabe, un 312T2 para Niki Lauda o un 126C2 para Gilles Villeneuve. Uno que, pese a su aspecto duro, preparaba ahora, con el esmero que una *mamma* dedica a sus *tagliatelle*, los monoplazas con los que Michael Schumacher buscaba devolver a la Ferrari al único puesto que le sirve, el primero.

Con mi mente imaginando todo eso casi ni me daba cuenta de que ya estábamos llegando. Apenas unos minutos después, el autobús se detenía delante de uno de esos sitios que conoces de memoria aunque no hayas visitado nunca, las puertas de la fábrica Ferrari en via Abetone, a la entrada de la población de Maranello. Sobre el muro de hormigón exterior, el inconfundible emblema del *cavallino rampante* nos indicaba que habíamos llegado. Allí nos bajábamos la mayoría de ocupantes. Mis compañeros de viaje continuaban con sus conversaciones y yo les seguía con la mirada

mientras atravesaban el cuadrado arco, abierto en la fachada de ladrillo rojo, sobre el que destacaban las letras amarillas de la palabra Ferrari, con el rasgo superior de la efe prolongado hasta unirse al trazo que oficia de punto a la i.

Al fondo se vislumbraba el viejo edificio, de paredes color crema, que durante tanto tiempo albergó las oficinas de la Scuderia, el auténtico sanctasantórum de un recinto industrial como tantos otros en su exterior y, sin embargo, tan diferente y tan emblemático para los aficionados al motor. Porque ahí, detrás de esos viejos muros de aspecto anónimo, había empezado, en 1947, una de esas historias que parecen imposibles. El sueño de un expiloto convertido en industrial y decidido a fabricar y vender coches deportivos en un país devastado por una guerra que apenas había concluido un par de años antes.

Por esa misma puerta había salido aquel hombre de mediana edad conduciendo un prototipo desprovisto aún de las redondeadas formas de su carrocería, como si quisiese mostrar al mundo la parte que siempre le interesó más de sus coches: la mecánica. Era el primero que iba a llevar su nombre, el Ferrari 125S, un sport biplaza equipado con un motor de doce cilindros, repartidos en dos bancadas de seis, dispuestas en forma de uve. Una arquitectura que pronto se convirtió en tanto o más distintiva de Ferrari que el emblema del caballo encabritado, herencia del que lucía un biplano Spad de la Primera Guerra Mundial, a cuyos mandos perdió la vida el as de la aviación Francesco Baracca.

Por esa puerta salía ahora otro Ferrari mucho más moderno, un 360 de color amarillo, el color de Módena y del fondo del escudo de la marca. O, si hablamos de Ferraris de carreras, el color de los que alineaba en los años cincuenta y sesenta la escudería Francorchamps, el importador belga de la casa italiana. Aunque, muy probablemente, quien hubiese encargado ese precioso deportivo, de motor V8 central trasero (¡el progreso dejó obsoletos los clásicos V12 en posición delantera!) no habría escogido el chillón *giallo* por ser el tono distintivo de la ciudad de nacimiento del il

Grande Vecchio. Ni probablemente tampoco para homenajear a la histórica formación de Jacques Swaters. Ese 360 Modena, con la típica matrícula de «*prova*», que esperaba a que cambiase a verde el semáforo de via Abetone, mezclado en el tráfico con un anónimo Fiat Uno, seguramente iría destinado a un adinerado broker sin mayor interés por las carreras y la historia de la marca, pero atraído por el significado de poseer un Ferrari. Un símbolo de status, una declaración de intenciones, un aquí estoy yo, un tipo de éxito, ¡que todo el mundo lo sepa!

Porque hace mucho tiempo que Ferrari es mucho más que un equipo de competición. Muchísimo más que el sueño de un industrial de mediana edad dispuesto a triunfar como fuese y a costa de lo que fuese. Ferrari es una marca, en el más amplio y moderno sentido de la palabra. Y en Maranello también se nota, por mucho que el lugar siga siendo un pueblecito tranquilo y mantenga ese aura tradicional de la vieja Italia. De hecho, justo enfrente de esa puerta que me hubiera gustado atravesar pero tuve que conformarme con cruzar apenas con la mirada, una tienda llena de *souvenirs* de Ferrari te recuerda lo que han cambiado las cosas en las cinco décadas que pasaron desde que aquel semidesnudo 125S hiciera su primer recorrido de prueba por las carreteras vecinas. La cantidad de artículos con la marca del *cavallino* que se pueden comprar allí (y en cualquiera de los cada vez más numerosos Ferrari Store repartidos por todo el mundo) supera lo imaginable, desde joyas a ropa interior pasando por vinos, perfumes, peluches, miniaturas o libros. Cualquier cosa que se te ocurra existe con el inconfundible logotipo bien a la vista en cualquiera de sus versiones. Un logo que es también el nombre de otro lugar situado allí mismo, en la acera opuesta a la entrada de la fábrica, que forma parte de la historia de Ferrari: el Ristorante Cavallino. Ahí solía comer *il* Commendatore con los suyos, y entre platos de pasta y copas de Lambrusco se discutían estrategias de futuro, innovaciones técnicas o fichajes de pilotos.

Ahora, el restaurante es otro punto de referencia más en esta especie de peregrinación que supone para cualquier aficionado visitar

Maranello. Como lo es un enclave mucho más reciente pero que cada vez va tomando más relevancia: el Museo Ferrari. Entonces, cuando yo estuve por allí, a finales del 1999, se llamaba Galeria Ferrari y era una pequeña parte de lo que es hoy día, tras ser remodelado y ampliado de forma notable en los últimos años. Está a apenas unos metros calle abajo, una vez dejada atrás la puerta del establecimiento hostelero. Si vais por allí ahora pasaréis por delante del moderno y futurista edificio de la Gestione Sportiva, el nuevo corazón de la Ferrari de competición.

En mi visita de entonces, la Galeria era un discreto edificio en cuya fachada, cubierta por una estructura reticular de color rojo, destacaba el amarillo de la carrocería de un 365GTB Daytona flanqueando la entrada. En el interior, una serie de salas te llevaban por la historia de la marca a través de algunos de sus modelos más famosos. Recuerdo especialmente un precioso Testarossa de los que triunfaban en las pruebas de resistencia de los años cincuenta, con sus voluptuosas formas rojas resaltando aún más gracias a la iluminación de la sala en la que estaba expuesto. Tal parecía una escultura. Y en realidad lo era, en el sentido de haber sido esculpida su carrocería al más puro estilo artesanal, tal y como se hacía en la época. El proceso se podía intuir en un didáctico montaje que mostraba la estructura tubular de un 250GTO apenas recubierta en su parte delantera por una delgada lámina de aluminio. En el fino y plateado metal eran bien visibles los delicados golpes que el maestro carrocero iba dando con su herramienta, hasta vencer su resistencia y convertir la chapa plana en la redondeada superficie concebida por el diseñador, fuese este Pininfarina, Scaglietti, Bertone o Vignale. Modernos escultores de formas metálicas, herederos de aquel Miguel Ángel del Renacimiento que trabajaba sobre mármol buscando también la perfección y la belleza.

En otra sala destacaba una de esas rarezas que te llaman más la atención por lo inesperado de ver, en vivo, algo que apenas si has conocido a través de alguna foto. Se trataba del 637, el prototipo destinado a la Fórmula Indy que Ferrari mandó construir en 1986.

Un coche que fue, probablemente, más un arma para negociar con las autoridades de la Fórmula 1, amenazando con abandonarla para competir en la CART estadounidense, que un proyecto realmente destinado a llevar la marca del *cavallino* a Indianápolis tres décadas después del frustrado intento con Ascari en 1952.

Por otra parte, que el voluminoso monoplaza rojo, con las banderas de Italia y Estados Unidos como principal decoración en el frontal de su *cockpit*, estuviese justo delante de la recreación del despacho desde el que Enzo Ferrari hacía y deshacía me parecía todo un símbolo. De ahí salían decisiones como la de construir ese coche para demostrar al mundo quién mandaba. Protegida por un cristal, la estancia mostraba todos esos detalles que había visto en mil fotografías a lo largo de los años. Colgados de las paredes ocre, los cuadros de Michael Turner recreando algunas de las grandes victorias de sus coches. Sobre la mesa de madera el viejo teléfono, de baquelita negra, y el flexo metálico, de color rojo tirando a granate, como la carrocería de sus Alfa Romeo cuando aún no era fabricante y se encargaba del departamento de competición de la marca del trébol de cuatro hojas. La vitrina de cristal llena de trofeos y presidida por una figura negra, probablemente de azabache, del famoso caballo rampante. Sólo faltaba él, il Grande Vecchio, sentado detrás del escritorio, impecablemente vestido con traje oscuro y corbata roja, el ya escaso pelo blanco perfectamente peinado hacia atrás, los ojos ocultos tras unas gafas negras desde las que clavaba una intensa mirada que hacía sentir admiración, miedo y respeto a partes iguales a quienes iba dirigida. Pero, evidentemente, Enzo Ferrari no estaba allí, al menos no en carne y hueso. Otra cosa es si su espíritu se encontraba presente en aquel despacho ahora vacío.

Como casi desierto estaba el museo. Siendo media mañana de un día laborable, los visitantes éramos muy pocos. De hecho, se puede decir que yo era el único visitante, dicho así, en singular. El resto de personas en el interior de las instalaciones, aparte de quienes trabajaban allí, era un grupo de jubilados a los que guiaba

una joven a lo largo de las diferentes salas. Con ellos coincidía en la dedicada a los Fórmula 1, cuyo centro no ocupaba un Ferrari campeón del mundo. El lugar de privilegio era para el 126C con el que Gilles Villeneuve logró, en 1981, aquellas dos victorias imposibles en los Grandes Premios de Mónaco y de España.

No sé si a propósito, para ponerla a prueba, o por verdadera curiosidad, pero uno de los miembros del grupo le preguntó a la chica precisamente por ese monoplaza de afilado morro, cuya punta se perdía bajo el ancho alerón plateado tan típico de los Ferrari de la segunda mitad de los setenta y principios de los ochenta. Ante el silencio de la guía, yo, a medio camino entre el gesto caballeroso para sacarla del apuro y el orgullo de saber muy bien la respuesta, vencí mi natural timidez para dirigirme en su lugar al grupo y decirles qué coche era y quien había sido su piloto. Y, ya lanzado al ver con qué atención me miraban varios de sus miembros, les hablé con mi balbuceante italiano, lleno de fallos, de aquellas dos victorias y de cómo la segunda, la del Jarama, la había visto en directo. Entonces, uno de aquellos ancianos, con un brillo de humedad en sus cansados ojos dijo, en voz alta y grave: «Gilles…, *che ragazzo!, gli volevamo tutti bene!!*».

No había más que decir. Por eso estaba allí, en el centro de una sala llena de coches con los que otros pilotos de Ferrari habían conseguido más triunfos y títulos, el que Villeneuve había llevado a dos victorias dentro de una temporada llena de derrotas. Porque todos querían a aquel muchacho canadiense que lo daba todo al volante de los monoplazas de la *scuderia*, fuesen estos competitivos o no. Porque Ferrari es algo más que preciosas formas rojas y rugientes motores en máquinas de ensueño.

La Ferrari es mucho más que victorias o derrotas, éxitos o fracasos. La Ferrari es un sentimiento, es una fe. Se tiene o no se tiene. Y en Maranello se siente como en ningún otro sitio. Yo, al menos, que nunca he sido especialmente ferrarista, por mucho que admire la marca, sus coches, sus pilotos y sus logros, la sentí en aquel instante. Y no sé si fui yo el que empezó, probablemente no,

pero en un momento todos estábamos aplaudiendo aquellas palabras, que otro miembro del grupo rubricó con un «*forza, Ferrari!*», mientras el hombre que las había pronunciado se erguía orgulloso y saludaba.

No necesitaba más para entender, definitivamente, lo que tantas veces había leído. La pasión que despierta Ferrari en gente de todo tipo en Italia y en el mundo. Gente como alguien a quien no había conocido entonces, Juan Tarrazo. Un asturiano residente en Ibiza cuya pasión por la marca italiana no tiene nada que envidiar a la de los tifosi que cada año llenan las tribunas de Monza. Juan vivió, años después, la parte tal vez más auténtica de la experiencia Maranello. La que yo sólo pude intuir aquella muy fría mañana de diciembre de 1999 cuando, antes de subir al autobús de vuelta a Módena, caminé unos metros adelante por la *via* Abetone y me asomé a uno de los muchos huecos en la tupida arboleda desde los que se puede ver la pista de Fiorano, el circuito de pruebas de Ferrari. Pegado por un instante a aquella valla metálica, traté de imaginar las sensaciones de esos aficionados que, cada año, llegaban de todas partes para ver los primeros pasos de un nuevo monoplaza rojo. Del que, esta vez sí, les iba a devolver la gloria que les pertenece. Pero, aquel día, la pista, de la que únicamente me separaban una cerca de hierro y el guardarraíl del exterior de una de sus curvas, estaba vacía. Además, apenas intuía más que veía su asfalto, cubierto por la densa bruma de la mañana. Tan densa como el silencio que envolvía la escena, con esa quietud tan irreal que sientes cada vez que estás en un sitio que te imaginas, o conoces, lleno de ruido, de movimiento, de vida.

Era demasiado pronto. Faltaban un par de meses para que viera la luz la F1-2000, precisamente esa Ferrari que los fieles de la marca llevaban esperando ya demasiado tiempo. La que añadiese un nuevo título mundial de pilotos (¡el que realmente importa!) al último logrado veinte años atrás por Jody Scheckter con la fea de aspecto pero *bellisima perche vincente* 312 T4. Dos meses después, aquella valla a la que me agarré tratando de captar vibraciones de

otros momentos se llenaría de tifosi aclamando el paso de la nueva Ferrari pilotada por Michael Schumacher. Analizarían hasta el infinito cada detalle. Las formas de su carrocería. La incidencia de sus alerones. El sonido del motor al acelerar. El del cambio al reducir. El de los frenos cada vez que su piloto apuraba más a la entrada de la cerrada horquilla. Y, llenos de fe, concluirían de nuevo, como siempre, que *questa é la macchina!*

Esta vez acertarían, además. Con aquella Ferrari el prodigioso piloto alemán logró el primero de sus cinco títulos consecutivos de campeón del mundo al volante de monoplazas concebidos en esa fábrica de sueños que estaba a mis espaldas. La racha victoriosa más larga en toda la historia de la Fórmula 1. Un alimento extra para la pasión de unos aficionados que, ganen o no ganen los monoplazas rojos, no pierden la fe y cada año vuelven a Maranello para un ritual que sólo allí sigue teniendo el mismo significado de siempre.

Uno de ellos, en 2008, fue mi amigo Juan, al que no podía creer cuando me llama por teléfono un día de enero y me dice: «*Bon giorno*, adivina dónde estoy. ¡En Maranello viendo rodar la nueva Ferrari! ¡Escucha!», y entonces, a través del pequeño altavoz del móvil, me llegó el sonido que me había faltado en mi visita de once años antes. El de un motor Ferrari de Fórmula 1, sonando en todo su sinfónico y majestuoso esplendor, acompañado de los vítores de sus entusiastas fieles, agarrados a aquella misma valla desde la que yo no había visto nada. Donde sólo había oído esos sonidos del silencio de los que hablaba la vieja canción de Simon y Garfunkel.

Desde entonces lo tengo todavía más claro que lo tuve el día que, en el tren de vuelta a Bolonia, me dije a mí mismo, ¡tengo que ir a ver un Gran Premio a Monza! En Bolonia, en Módena y en Maranello, empecé a entender lo que es y lo que significa Ferrari para los italianos. Pero aún hay más, estoy seguro. Sólo allí, en el templo de la velocidad, acabaré de comprender del todo lo que significa esta religión capaz de congregar a tantos y tan devotos fieles.

Exposición de Fórmula 1 en el Motorshow de Bolonia.

La entrada a la fábrica de Ferrari en Maranello.