10. Una ventana al pasado

Hay lugares en la campiña inglesa en los que parece que el tiempo se detuvo en un punto indeterminado de la primera mitad del siglo XX. Aquel era uno de ellos. Una zona de intenso verde, salpicada por pequeñas casas de ladrillo rojizo, ventanas blancas y tejados grises. La atravesaba una estrecha cinta de negro asfalto, rodeada por viejos árboles de gruesos troncos, cuyas copas se abrazaban formando un túnel de vegetación por el que apenas se filtraba algún tenue rayo de luz.

Por su interior avanzaba mi pequeño utilitario de alquiler en una fría y nublada mañana de septiembre. En la radio del coche sonaba una música igualmente atemporal, ya que llevaba sintonizada Classic FM, una emisora dedicada a piezas de esas que nunca se pasarán de moda. Todo lo contrario que mi vestimenta aquel día: unos amplios pantalones de pinzas, una chaqueta con hombreras, una corbata de anchas bandas grana-oro y una gorra de tweed, de esas típicamente británicas. Hasta mi acreditación de prensa era de otros tiempos, un brazalete de cartón, con las letras «PRESS» bien visibles, atado al brazo por una cinta elástica. Lo único moderno era el vehículo que conducía, con precaución, por el lado que usan allí para circular, la izquierda. Se trataba de un modesto Vauxhall Nova, el equivalente por aquellas latitudes de nuestros Opel Corsa.

Estábamos ya en el año que imaginaba como muy lejano *Espacio 1999*, mi serie favorita de ciencia ficción de la infancia. La de la base lunar Alfa, las naves águila, el capitán Koenig y la doctora Russell. Quedaban pocos días para el cambio de milenio. El año 2000 asomaba a la vuelta de la esquina. Con él llegaba el futuro, el inicio de una nueva era. Y allí estaba yo, en medio de la campiña británica, vestido al estilo de los años cuarenta o cincuenta. Más anacrónico no podía resultar… ¿O sí? De repente, por encima de los acordes de violines que llenaban el interior del coche empezaba a escucharse un sonido muy diferente e igualmente fuera de lugar. Y lo de escucharlo por encima era literal. ¡Venía del cielo! Era el inconfundible rugido de un potente motor de aviación. Uno de esos de pistones, que dicen en el argot aeronáutico. Instantes después, mis atónitos ojos veían aparecer, sobre los árboles, un viejo avión de combate en vuelo casi rasante.

Por un momento casi llegué a pensar que lo estaba soñando y que, en realidad, aún no me había levantado de la cama en la coqueta habitación, llena de estampados de flores, del *bed and breakfast* en el que me alojaba. Pero estaba bien despierto. Y no había duda. Aquellas alas con forma elíptica. El puntiagudo morro y la esbelta cola. La tonalidad azul huevo de pato de las superficies inferiores. El camuflaje marrón tierra y verde oscuro de las superiores. Los grandes numerales blancos. Las escarapelas tricolores de la RAF con su ribete amarillo. Eran la inconfundible silueta y todos los rasgos característicos de un Spitfire, el caza británico más famoso de la Segunda Guerra Mundial. Por un instante me transportaba con la imaginación a las muchas horas que había pasado pilotando uno en *Their finest hour* (el videojuego de Lucas Films que recreaba la Batalla de Inglaterra) mientras esquivaba Mersserschmitt y perseguía Stukas, Heinkels y Dorniers para tratar de derribarlos antes de que soltaran su carga de bombas sobre Londres.

En alguna de aquellas misiones mi aeródromo de partida era Tangmere, que no estaba muy lejos de esa zona en la que me encontraba ahora en la vida real. Y precisamente al lugar que ha-

bía sido entonces el campo de aterrizaje de emergencia de la base aérea durante los días de la contienda bélica se dirigía ahora aquel Spitfire. El viejo caza, propulsado por su motor Rolls Royce, que para mis oídos sonaba aún más a música celestial que la sinfonía con la que me deleitaba la radio hacía unos minutos, iba a aterrizar en el sitio que sesenta años antes se conocía como Westhampnett. Una extensión de hierba situada en las inmediaciones de la localidad de Chichester, cerca de la costa sur de Inglaterra, que se mantenía poco menos que intacta seis décadas después. La razón de que se conservara era que, al terminar la contienda, el camino que rodeaba la explanada donde aterrizaban los aviones de combate se había convertido en un circuito para competiciones de motos y coches. Pasó a llamarse Goodwood y ese era también mi destino aquel día en el que pasado, presente y futuro empezaban a mezclarse de forma tan curiosa.

Hasta el año de 1966 el circuito de Goodwood había estado en activo como pista de competición, llegando a albergar carreras no puntuables de Fórmula 1 así como importantes citas para sport prototipos y turismos. Sin embargo, su propietario, el acaudalado lord Freddie March, acabó decidiendo cerrarlo ante los cada vez mayores problemas burocráticos a los que tenía que hacer frente en un mundo del motor que ya estaba cambiando. Pero, incluso sin acoger competiciones, la pista se siguió utilizando en los años setenta y ochenta para tests privados. Y cuando ya parecía que sus mejores días habían pasado, al heredero de su original propietario se le ocurrió la idea de reabrirlo una vez devuelto al estado que tenía en el momento del cierre oficial. Así había nacido, en septiembre de 1998, el motivo de mi visita, y la de muchos otros aficionados de todo el mundo: el Goodwood Revival. Un festival del motor sobre cuya edición inaugural había leído meses antes, en el primer número de la revista británica *Motor Sport* que llegó a mis manos cuando empezaba a defenderme más o menos aceptablemente con el inglés.

Aunque entonces no entendiese al cien por el cien el texto, las fotos que ilustraban el reportaje hacían bueno eso de que una ima-

gen vale más que mil palabras. Mostraban carreras de monoplazas, sports, GTs, turismos y hasta motos. En todos los casos, los modelos eran de los años cuarenta, cincuenta o sesenta, perfectamente restaurados y resplandecientes en un escenario que lucía como nuevo pero mantenía el aspecto de cuando la pista había cerrado treinta años antes. Y tanto el público como los participantes también vestían ropa de esos tiempos. Era una especie de viaje en el tiempo al que decidía apuntarme de inmediato mientras pensaba: «¡Esto no me lo pierdo el año próximo!».

Por eso, doce meses más tarde circulaba ataviado de aquella extraña guisa por la estrecha carretera de la campiña en las afueras de Chichester cuando me sobrevoló el Spitfire. Estaba llegando al viejo aeródromo reconvertido en circuito. Y el paso del avión no hacía sino aumentar mi expectación ante lo que iba a ver. Unos pocos instantes más tarde dejaba el coche en las zonas habilitadas para parking en el exterior de la instalación. Y al atravesar sus puertas el efecto era como el tantas veces visto en películas o leído en novelas de ciencia ficción. De repente todo era treinta, cuarenta o cincuenta años más antiguo…, pero estaba totalmente nuevo. Como si al cruzar la puerta de entrada se atravesase un pasaje espaciotemporal que te trasladara cuatro o cinco décadas atrás.

La vestimenta que por la mañana, cuando me había visto con ella en el espejo de la habitación, me había parecido ridícula era de lo más normal en un entorno lleno de caballeros con sombreros o gorras de tweed, anchas corbatas o pequeñas pajaritas, chaquetas de paño con enormes cuadros o coderas de ante. Todos elegantes y trajeados al viejo estilo masculino. ¿Y qué de decir de las damas? Especialmente hermosas con la tan femenina (en el sentido más clásico) como favorecedora (para mi personal y tal vez anticuado gusto) moda de mitad de siglo. Sus cabellos recogidos en intrincados moños sobre los que destacaba aparatosas pamelas o pequeños sombreritos con tul. Sus figuras realzadas por cortas chaquetillas, sedosas blusas de anchos hombros, estampados vestidos de talle es-

trecho o ceñidas faldas de tubo. Sus piernas perfectamente torneadas por las medias de cristal con raya atrás.

Éramos todos como extras en una película, metidos en el papel de aficionados a los carreras de los años cincuenta o sesenta en un circuito donde cada detalle estaba tal y como eran las cosas en aquel entonces. No faltaba nada del Goodwood de 1966 que había visto en viejas fotos en blanco y negro. Ahí estaba, real y en color. Las blancas cercas de madera separando los diferentes recintos. El largo y bajo edificio de boxes, también blanco, con su terraza adornada con los clásicos logotipos de Shell, Ferodo, Lucas o Mintex. La cuadrada torre de control. El gran panel informativo de pizarra para indicar las posiciones de los primeros clasificados y las vueltas disputadas. La verde hierba rodeando el gris asfalto de la pista. Los macizos de flores de mil colores adornando la separación entre circuito y tribunas. Y entre el espacio para la competición y los espectadores nada de guardarraíl, ni de verjas metálicas que obstruyesen la visión de la pista, situada a unos pocos metros de distancia, te pusieras donde te pusieras.

Además, cualquier punto que eligieses para ver las carreras era bueno. Por lo idóneo que resultaba para competir había empezado a utilizarse como circuito, a finales de los años cuarenta, el antiguo camino de servicio alrededor del campo de aterrizaje. Su trazado de forma ondulante estaba formado por una serie de curvas rápidas enlazadas entre sí por breves tramos no del todo rectos. La combinación ideal para una pista de competición, cuyo contorno recorría sin prisa a lo largo de mi primera jornada en aquel lugar transportado desde otro tiempo.

Desde la tribuna principal veía partir a los Fórmula 3 de los años cincuenta, que conformaban una parrilla de salida en la que había casi tanta variedad de formas como de marcas, colores o países de procedencia. Desde los británicos Cooper o Kieft, la mayoría en su clásico verde, hasta alguno de esos italianos difíciles de identificar, que los ingleses llaman Etceterinis, pintado en el inconfundible *rosso corsa*, pasando por los Swedes y Effyh venidos

de Suecia, el primero en vistoso amarillo, el segundo en un indefinible tono metálico. Todos con sus propulsores de moto de 500 centímetros cúbicos procedentes de las legendarias Norton de carretera, o de las JAP que dominaban las competiciones de dos ruedas sobre pistas de ceniza. Sus pequeñas y sencillas siluetas moviéndose con agilidad sobre el todavía frío asfalto eran el aperitivo ideal para un denso programa de competiciones que nos iba a mostrar, durante dos días, toda la variedad que ofrecían las carreras en las décadas de los treinta a los sesenta.

Una variedad que dejaba claro el siguiente grupo de coches en pista, los sports de los cincuenta, ya que no podían ser más diferentes en forma y sonido. De los diminutos monoplazas de Fórmula 3, y el agudo silbido de sus motores monocilíndricos de pequeña cilindrada, pasábamos a unos biplazas de generoso tamaño y formas bulbosas, que avanzaban a toda potencia acompañados por el ronco bramar de sus *big bangers*, motores de hasta ocho cilindros y más de tres litros de capacidad. En particular, los poderosos Lister-Jaguar resultaban todo un descubrimiento. Había leído sobre ellos en un libro sobre el extraordinario Archie Scott-Brown. Pero verlos en directo ponía más en valor lo conseguido por el formidable escocés. Manejar uno de aquellos monstruos sólo con la mano izquierda, ya que su brazo derecho sufría una malformación de nacimiento que lo hacía casi inútil, tenía indudable mérito. Que además se hubiera enfrentado a los mejores de la época y los venciera en un buen número de ocasiones elevaba sus logros a la categoría de hazaña.

Los Lister, los Cooper-Monaco, los Lotus 15 y el Lola MKI que los acompañaban, así como los Jaguar C-Type, Ferrari 750 y HWM-Jaguar que tomaban parte en la otra prueba para sports de los cincuenta, la que rememoraba las competiciones de nueve horas celebradas en Goodwood en su época original, hacían trabajar duro a sus pilotos en Madgwick, el primer viraje tras la corta recta. Se trataba de una larga derecha que desembocaba, tras unos pocos metros, en otra todavía más larga y mucho más rápida, Fordwater.

Era el punto ideal para ver a los coches más potentes en pleno derrapaje controlado, con la fuerza centrífuga tratando de echarlos hacia fuera mientras sus pilotos se empeñaban en mantenerlos lo más cerca posible del interior para encarar del mejor modo la temible secuencia de Saint Mary, una traicionera derecha izquierda en la que casi cuarenta años antes Stirling Moss a punto había estado de perder la vida y vio truncada su carrera deportiva.

Sucedió el lunes de Pascua de 1962. Se disputaba el Glover Trophy, una de las muchas carreras de Fórmula 1 no puntuables que se celebraban por aquel entonces. Moss pilotaba un Lotus Climax que se había mostrado frágil, sobre todo a nivel de transmisión. Un problema con el selector de velocidades le había obligado a entrar en boxes, perdiendo una vuelta. De retorno a la pista, trataba de recuperar terreno cuando, nadie sabe exactamente por qué, perdió el control del coche y acabó estrellándose prácticamente de frente contra el talud de hierba que bordeaba la pista. La fina chapa verde pálido y los delgados tubos del chasis se retorcieron atrapándolo y causándole graves heridas, de las que tardó meses en recuperarse. El primero de ellos lo pasó en coma y cuando despertó no recordaba nada de lo sucedido. Intentó volver a competir, pero se dio cuenta de que había perdido la capacidad de concentración que tenía antes del accidente y decidió retirarse del deporte profesional.

De todas formas, Moss siguió en contacto con el mundo de las carreras y ese fin de semana de 1998, treinta y seis años después de aquel fatídico día, estaba en Goodwood para celebrar su setenta cumpleaños. Una celebración que había empezado el día antes, cuando los organizadores le prepararon una sorpresa en forma de limusina, con el campeón del mundo de Fórmula 1, Damon Hill, de chófer y una doble de Marilyn Monroe para acompañarle en una vuelta de honor a la pista. Pero aun cumpliendo siete décadas, Stirling no se iba a conformar con que le llevaran de pasajero, por sexy que fuese la compañía. Al igual que había hecho el año anterior, en la primera edición del Revival, el veterano campeón sin co-

rona iba a participar también en una de las muchas carreras del fin de semana. Concretamente en la reservada a los Fórmula 1 de los años cincuenta, en la que estaba inscrito al volante del Maserati.

Los entrenamientos de esta competición, la Richmond and Gordon Trophies, se celebraban el sábado y los veía mientras caminaba entre Saint Mary y la cerrada derecha de Lavant, la curva con la que se corona la primera mitad de la vuelta a la pista. Nunca antes había visto en directo a los Fórmula 1 de los albores del Campeonato del Mundo y no podía haber escogido mejor ocasión. Los grandes y potentes monoplazas con motor delantero, formas redondeadas, estrechas ruedas y habitáculos muy abiertos, se mezclaban con los más pequeños de motor trasero que produjeron el primer gran cambio tecnológico en la máxima categoría del automovilismo mundial.

Ver juntos a los Maserati 250F, los BRM P25 y los Ferrari 500 con los Cooper T51 que los convirtieron en piezas de museo era toda una lección de historia en directo. Ya a simple vista los primeros parecían mastodónticos en comparación con los segundos. Su sonido también era muy diferente. Tonos más graves los de motor delantero y más potencia. Notas más agudas los de propulsor trasero de menor caballería. Características unas y otras, más caballos pero también más peso, y peor distribuido, en los más veteranos, inferior fuerza bruta pero menos kilos que mover y mejor repartidos en el modelo más moderno, que eran especialmente evidentes en esa zona del circuito de Goodwood. Los Cooper T51 de motor trasero atravesaban el zigzag derecha-izquierda de Saint Mary claramente más deprisa. Y frenaban mucho más tarde a la entrada de Lavant. Los Maserati, y sus coetáneos de propulsor delantero, llegaban más rápido a las dos curvas, pero tenían que frenar primero y pasaban más despacio por el viraje aunque, a cambio, aceleraban con más fuerza en cuanto lo dejaban atrás.

Pero hasta los ágiles Cooper T51 parecían lentos en comparación con sus sucesores, los protagonistas de la Fórmula 1 en los años sesenta. En aquella segunda edición del Revival tenían re-

servadas dos carreras. Una para los monoplazas anteriores a 1966, los de motor de 1.500 centímetros cúbicos que protagonizaron el Mundial en la primera mitad de la década y sus primos de dos litros que competían en las series Tasman australianas. Otra para los de la nueva era del retorno a la potencia con los motores de tres litros de cilindrada. Estos últimos nunca habían llegado a competir en Goodwood, al haber cesado la actividad de carreras en el circuito justo cuando empezaron a entrar en acción. Así que su presencia era uno de los grandes alicientes de un fin de semana lleno de puntos de interés.

En la engañosamente denominada recta de Lavant, una porción de pista que, en realidad, incluye un par de leves cambios de dirección, el primero hacia la derecha, el segundo hacia la izquierda, era más que evidente el salto de prestaciones que se produjo en la Fórmula 1 de los años sesenta respecto a la década anterior. Los Lotus y BRM de motor 1500 ya eran ahí claramente más rápidos que sus antecesores de motor delantero. Y los de 3000, entre los que destacaban especialmente un par de gloriosos Lotus 49, uno con el rojo y oro oficial del Gold Leaf Team Lotus, otro con los colores azul y blanco del equipo de John Walker, resultaban incluso demasiado veloces para una pista de esas características. La estrecha capa de asfalto se les quedaba pequeña cuando aceleraban saliendo de la curva de Lavant. Y no era raro ver a alguno pisar sobre la hierba del exterior con parte de sus anchos neumáticos traseros mientras se les acababa la pista en la rapidísima inflexión de la mitad inicial del tramo teóricamente recto.

La dificultad de esa parte del circuito no estaba tanto en su trazado como en la velocidad a la que se recorría con los coches de motores más potentes y chasis más eficaces. Una velocidad que era mucho mayor cuando, a principios de los años setenta, Bruce McLaren probaba en Goodwood uno de sus poderosísimos coches para competir en la CanAm. Viendo en directo la zona uno no podía menos que sentir un escalofrío. Justo en una de esas leves desviaciones de la recta, cuando rodaba a toda velocidad, se había

desprendido el capot trasero de su M8D. Y al perder de golpe casi todo el apoyo aerodinámico que lo mantenía sobre la pista, el potente biplaza de color naranja papaya había salido despedido sin control, con la terrible mala fortuna para su piloto constructor de acabar impactando contra el único objeto sólido en todo el interior de la amplia explanada de hierba, un viejo búnker usado como puesto para los comisarios. Ahí terminaba la vida del extraordinario neozelandés, en cuyo recuerdo veríamos minutos después, en los jardines del *paddock*, una discreta lápida negra, con el kiwi del logotipo original de McLaren acompañando su nombre.

Pero antes de llegar ahí nos habíamos detenido unos minutos en la parte final de la vuelta a la pista. Un giro que los coches más rápidos hacían en poco más de minuto y medio pero que a nosotros, recorriendo su contorno a pie y parándonos un buen rato en cada viraje para ver las diferentes sesiones de entrenos y carreras, nos llevó unas cuantas horas.

La última curva de Goodwood se llama Woodcote, como la que cierra el trazado original de Silverstone. Y ambas se parecen, lo que no es de extrañar siendo ambas pistas del mismo origen, antiguos caminos periféricos de un aeródromo. La Woodcote del trazado de la costa sur inglesa es también una derecha rápida, aunque algo más cerrada. Lo suficiente para requerir una buena frenada en el caso de los coches más potentes. Observar ahí cómo el morro de los monoplazas de Fórmula 1 de finales de los sesenta se inclinaba hasta dar la sensación de casi tocar el suelo me resultaba especialmente curioso después de ver tantas veces esa imagen, en su versión virtual, en mis partidas de *Grand Prix Legends* en el PC de casa.

Tanto o más llamativo resultaba ver en ese punto a los abuelos de esos Fórmula 1: los monoplazas de antes de la Segunda Guerra Mundial, protagonistas de otra de las carreras incluidas en el rico programa del Revival. Las venerables *voiturettes* de los años treinta frenaban, lógicamente, mucho antes, y sus pilotos se inclinaban hacia el interior del viraje casi como motoristas buscando el vér-

tice de la curva con sus codos y rodillas. Todo un espectáculo acompañado por los chirridos de los estrechos neumáticos que calzaban sus intrincadas ruedas de radios. Entre estos coches estaba toda una pieza de historia del automovilismo. Un ERA que tiene incluso nombre propio: Remus. La unidad utilizada en su tiempo por el príncipe Bira resplandecía en el azul claro distintivo del antiguo reino de Siam (lo que ahora es Tailandia) mientras su actual piloto, el experto en competiciones de clásicos Ludovic Lindsay, lo pilotaba con eso que los ingleses llaman nervio y que en castellano solemos definir de modo más rotundo aunque, también, más vulgar.

Y, desde luego, nervio o como se quiera llamar hacía falta en los viejos tiempos para pilotar uno de esos coches, o cualquier otro, a través del obstáculo final antes de alcanzar la línea de meta en Goodwood. Una chicane construida con ladrillos contra la que un impacto no debería ser nada agradable. En su versión reconstruida para el Revival, el muro de bloques de arcilla endurecida había sido sustituido por una mucho más blanda réplica en poliespan, a la que se ajustaban todos al máximo, con especial mención para los motoristas, que también tenían su espacio en ese fin de semana de otros tiempos.

Entre ellos destacaba de inmediato un viejo conocido para cualquier aficionado a las dos ruedas en los años setenta. Vestía un mono totalmente negro, el típico de la época que se recreaba ese fin de semana, igual que el del resto de centauros del motociclismo presentes al manillar de las Norton Manx y demás viejas glorias de cuando las motos británicas tenían también su propio imperio. Pero el número 7 en la placa frontal de su montura era ya una buena pista de su identidad. Y el inconfundible casco, con el mismo siete en el lateral y la figura del Pato Donald al frente, lo identificaba de inmediato. ¡Era Barry Sheene!

El genial motorista británico era una de las muchísimas estrellas del mundo del motor presentes en Goodwood para disfrutar de aquellos dos días de retorno a los viejos tiempos. Prácticamente a

cada paso que daba por el *paddock*, mi último destino para completar una primera jornada que se me había pasado en un suspiro, me cruzaba con alguna cara conocida por haberla visto cientos de veces en las fotos de las revistas o las imágenes de televisión. Ese es Martin Brundle, aquel Jochen Mass, ese otro Jack Brabham. Y, sí, el del sombrero texano tiene que ser Carroll Shelby… Y aquel otro, con atuendo a lo Bogart, es David Coulthard. Todos ellos se mezclaban con los aficionados en una zona que era un auténtico museo al aire libre, con los coches alineados bajo sencillas estructuras de madera y rodeados de mecánicos vestidos con inmaculados monos blancos para estar también acordes con las modas de la época.

Repasar una a una todas aquellas joyas daría para un libro entero. Así que me conformaré con citar lo extasiado que me quedé contemplando esa auténtica escultura que es la carrocería de un Ferrari 250 GTO. Un coche de una hermosura sólo superada por el mareante valor económico que tienen los pocos ejemplares que existen. Una auténtica obra de arte. Como sus compañeros de marca, los preciosos Testarossa, entre los que, si fuera tan inmensamente afortunado (¡y rico!) como para poder elegir uno, tendría serias dudas entre los dos que se encontraban en aquel momento ante mis ojos: el voluptuoso modelo del 57, decorado con el llamativo amarillo Bélgica de la escudería Francorchamps, o la increíblemente elegante versión del 59, con su carrocería esculpida por Fantuzzi.

Poco menos que sufriendo el síndrome de Stendhal ante la contemplación de tanta belleza, me daba una vuelta por el resto del recinto y quedaba impresionado por la atención puesta hasta en los más mínimos detalles. Todo estaba pensado para hacernos sentir como si estuviéramos en los años sesenta en vez de a punto de alcanzar el 2000. En una esquina había un taller antiguo absolutamente impecable. En otra una zona de juegos infantiles con tiovivos de principios de siglo. Los puestos de helados eran carritos de la época. Lo mismo que el del típico *fish and chips*, del que me

tomaba una ración. Como mandan los cánones, te la servían en papel de periódico… ¡que era una reproducción del diario publicado en 1965 cuando Jim Clark ganó al volante de su Lotus 25!

Hasta había figurantes aquí y allá poniendo en marcha pequeñas representaciones de escenas cotidianas. Unos *bobbies* perseguían a un supuesto carterista. Una joven pareja paseaba a su niño en un cochecito de estética sesentera, la misma que lucían los componentes de un grupo musical aclamado por gritonas fans de ademanes histéricos. Y, para rematarlo todo, en el centro del circuito, sobre la amplia explanada de hierba que durante la Segunda Guerra Mundial había servido de pista de aterrizaje, el tiempo había retrocedido un par de décadas más. Allí estaba el Spitfire que me había sobrevolado por la mañana. También algunos de sus aliados durante la lucha contra las fuerzas del eje, un P51 Mustang y un F4 Corsair. Y, a su lado, su feroz enemigo, un Messerschmidt BF109. Alrededor de todos ellos se movían pilotos, oficiales, soldados, mecánicos y enfermeras con los uniformes y ropas de la época. Lo único que, afortunadamente, faltaba para darle realismo definitivo a la escena era la tensión que se viviría en plena batalla de Inglaterra en un sitio así. En su lugar todo eran sonrisas y buen ambiente. Porque esa era otra cosa que me llamaba la atención aquel primer día en Goodwood, todos estábamos permanentemente con una sonrisa en nuestros rostros, como niños en una tienda de juguetes, sin saber adónde mirar de tanto como había que nos atrajese.

Esa noche, cuando cenaba (¡*roast beef*, naturalmente!) en un típico pub inglés de Chichester, ya no me sentía extraño con mi ropa de época. Al contrario, los que me parecían raros eran el resto de clientes del local, vestidos con atuendos de finales de siglo XX en un entorno que también parecía sacado de una vieja película de los años treinta o cuarenta. Era como si ellos hubiesen venido de un distante futuro al que no me apetecía volver.

Al día siguiente, bien temprano, me despertaba el sonido de la lluvia cayendo con fuerza sobre la grava que rodeaba la pequeña

casa en la que me alojaba. El sábado las nubes nos habían respetado, más allá de un par de chaparrones que apenas llegaron a durar unos minutos. Pero el domingo se presentaba más complicado en ese sentido. Cuando recorría de nuevo la estrecha carretera, que me llevaba al circuito por un atajo que me había explicado la dueña del B&B, los limpias del utilitario casi no daban abasto y el cielo estaba más que negro. Lo cubrían unas nubes de tormenta que parecían las que se tragaban el portaviones USS Nimitz en la película *El final de la cuenta atrás* y lo enviaban al día del ataque japonés a Pearl Harbour, treinta o cuarenta años atrás.

Evidentemente, eso sólo pasa en las películas, pensaba yo cuando esa idea se me cruzaba por la cabeza, tal vez influenciado por ver un par de relámpagos al fondo mientras volvía a cruzar esa especie de pasaje espaciotemporal que era la puerta del circuito de Goodwood. Ahí estaba otra vez en los años sesenta, fuese enviado por la tormenta o no.

Un par de horas después ya no estaba tan seguro de si el viaje en el tiempo era ficción o realidad. Sucedía en la carrera reservada a los Fórmula 1 de la segunda mitad de los años cincuenta. Y la culpa de mis dudas la tenía *sir* Stirling Moss. El ya septuagenario piloto se había clasificado en una modesta decimosexta plaza el día anterior. Lógico, pensaba, teniendo en cuenta que estaba peleando contra pilotos mucho más jóvenes, la mayoría en activo en competiciones de coches clásicos o actuales. Y, además, un buen número de ellos participaban al volante de monoplazas más modernos y competitivos que su Maserati 250F de 1956. Se trataba de la misma unidad con la que Moss había ganado el Gran Premio de Mónaco de aquel año, impecable en su color rojo con borde azul en el morro y grandes numerales blancos con el siete en el centro.

Más de cuarenta años después, Moss y el Maserati se alineaban de nuevo juntos en una parrilla de salida. Pero esta vez su posición estaba en una retrasada séptima fila de la formación compuesta por líneas alternas de tres y dos coches, al estilo de la época. Delante tenían una quincena de monoplazas, entre los que había varios

Cooper T51 de finales de década, un esbelto Lotus 16, un perfilado Vanwall, unos cuantos voluminosos BRM, un par de potentes Ferraris y otro 250F con más pedigrí incluso que el de Moss. Era el Maserati de inconfundible morro amarillo con el que Fangio logró su última y más extraordinaria victoria: el Gran Premio de Alemania de 1957 celebrado en el temible Nürburgring.

Con un clima propio del infierno verde alemán se daba la salida a una carrera que seguía desde el exterior de la chicane, con buena visión tanto de la recta principal como de la última y la primera curva del trazado. Envueltos los viejos monoplazas en una nube de agua era difícil saber, viéndolos desde atrás, quien llegaba en cabeza a la rápida Madgwick, que resultaba más delicada de tomar sobre un asfalto totalmente encharcado. Pero sí me parecía apreciar que Moss, partiendo con gran precisión para evitar en lo posible el inevitable patinaje de las estrechas ruedas traseras, mientras buscaban adherencia sobre un piso resbaladizo como el cristal, había ganado alguna posición.

Y, en efecto, había adelantado ya unas cuantas plazas cuando lo veíamos aparecer apenas un par de minutos más tarde en el centro de un estirado grupo que lideraba el BRM Type 25 de todo un profesional de las carreras de clásicos, John Harper. Al líder le seguía de cerca Derek Bell al volante de uno de los Cooper T51 de motor trasero. El cinco veces ganador de las 24 Horas de Le Mans pilotaba el coche ideal para las condiciones del piso. Pero acusaba su larga inactividad y se las tenía que ver con pilotos habituales de este tipo de carreras, como el que le precedía y el que le seguía. Este era Willie Green, un auténtico especialista en domar aparatos tan delicados como el Maserati ex-Fangio, con el que ocupaba la tercera plaza.

Los tres iban abriendo hueco vuelta tras vuelta. Pero apenas nos fijábamos en ellos. Porque, en cada giro, el otro Maserati, el del morro azul, ocupaba una posición mejor. Ya se sabe que bajo la lluvia las diferencias mecánicas se diluyen y la clase sale a flote. Y, evidentemente, aun con setenta años recién cumplidos, Moss

tenía clase para dar y regalar. Pronto estábamos poco menos que hipnotizados ante su imparable progresión. Era un espectáculo tan extraordinario como increíble.

Cuanto más llovía más cerca aparecía de los puestos de cabeza el Maserati número 7, guiado con maestría por el veterano piloto de impecable mono azul celeste e inmaculado casco blanco. Las gafas de aviador enmarcaban el gesto de relajada concentración en su rostro. Los brazos estirados controlaban el enorme volante de madera sin aparente esfuerzo, con movimientos rápidos y precisos. En la frenada de Woodcote despachaba uno tras otro a los rivales que se iban encontrando en su camino, saludándolos con el famoso gesto de su mano levantada al pasar. Al salir de la chicane y acelerar en la recta, la trasera del 250F intentaba escaparse de su control pero siempre se encontraba con un eléctrico movimiento de volante que la devolvía a su sitio y le recordaba quién mandaba allí.

Todo aquello que habíamos leído sobre su pilotaje estaba ahí, ante nuestros ojos, como si no hubiese pasado el tiempo. O, mejor aún, como si nosotros hubiésemos viajado a su época para ver lo que, por haber nacido demasiado tarde, no habíamos tenido ocasión de disfrutar en directo. Porque, ¿era mi imaginación o en cada paso por meta veía menos arrugas en el rostro del piloto británico? Parecía como si con cada puesto que ganaba se quitase unos cuantos años de encima y fuera capaz de rodar más deprisa, alcanzando antes a su siguiente víctima. ¿Y si la tormenta nos había llevado a la segunda mitad de los cincuenta? Porque no era posible que un septuagenario que el día anterior se había clasificado decimosexto estuviese ahora entre los diez primeros y avanzando a paso de carga en busca de un grupo de cuatro o cinco que le precedían y a los que recortaba metros a toda velocidad.

Sin saber muy bien en qué año estábamos, las siguientes vueltas pasaron como el torbellino que envolvía al portaviones en la vieja película de ciencia ficción. Ahí viene otra vez Moss, ya es octavo… ¡No! ¡Séptimo!, que acaba de pasar a otro en la frena-

da de Woodcote. Y entrando en Magdwick se mete por dentro y se pone sexto mientras saluda al atónito piloto al que acaba de adelantar con un interior de manual, controlando el deslizamiento del Maserati mientras hace que su morro apunte con decisión a la salida de la curva.

Otra vuelta más y ya es quinto. El cuarto está a tiro. Lo supera poco después, dejándolo atrás oculto en el agua que levantan los neumáticos traseros de su 250F. ¡Es la locura! Todos tenemos ojos sólo para él. Hasta el frío espectador noruego que me acompaña empieza a unirse también a mí y a otros muchos en los aplausos y vítores que dedicamos a cada paso del Maserati número 7 pilotado por ese joven de casco blanco y mono azul. Porque a esas alturas ya estoy seguro, he viajado en el tiempo y estoy viendo en acción al gran Stirling Moss en su mejor época.

Pero tal y como ocurre en la película, cuando los F14 Tomcat del moderno Nimitz están a punto de entrar en combate contra los Zeros de la flota imperial japonesa, un rayo en el horizonte nos devuelve a la realidad. O al tiempo actual, que es lo mismo. La carrera se acaba con John Harper cruzando la meta en la primera posición con el BRM Type 25. Tras él, a casi medio minuto, llega Derek Bell y su Cooper T51, seguido de cerca por el Maserati de Willie Green. Y a continuación vemos aparecer de nuevo, entre el agua en suspensión que cubre la recta de Lavant como una neblina, el morro azul del 250F número 7 con el piloto del casco blanco al volante. En sus mejillas han vuelto a aparecer las arrugas, pero en su rostro se dibuja una sonrisa cuando cruza cuarto, saludando, bajo la bandera a cuadros.

La ovación es de gala y hasta el cielo parece unirse a ella. Poco después deja de llover, las nubes ya han hecho su trabajo. La tormenta nos ha abierto una ventana al pasado por la que nos hemos asomado, durante unos minutos inolvidables, para ver algo que hasta entonces sólo habíamos podido recrear en nuestra imaginación a base de leer viejas crónicas de carreras celebradas años antes de haber llegado a este mundo.

El resto del programa, pese a estar lleno de competiciones más que interesantes, ya es casi lo de menos. Sobre todo cuando la más esperada, la que enfrenta a los potentes Fórmula 1 con motores de tres litros, termina de la forma más abrupta posible. Jack Brabham, al volante del McLaren M5A de 1967, se toca con un Lotus 49 en la frenada de Woodcote y acaba golpeando con dureza contra la barrera de protección al borde de la pista. Por fortuna, el veterano tricampeón mundial se acabará recuperando del fuerte impacto. Pero su accidente nos recuerda a todos los peligros de aquella época en la que nos habíamos sumergido con tanto entusiasmo durante el fin de semana.

Hasta entonces sólo habíamos visto el lado bueno de las carreras en los años cincuenta y sesenta. La extraordinaria variedad mecánica. La espectacularidad de los coches en acción, con sus movimientos al frenar y sus derrapadas al acelerar. Lo igualado de los duelos, propiciados por unos tiempos en los que la aerodinámica era poco más que buscar una forma lo más redondeada posible para las carrocerías, de modo que el aire opusiese algo menos de resistencia al avance. La pureza de líneas que ello significaba. La sencillez de las decoraciones, basadas en los colores distintivos de cada país. El ambiente relajado entre pilotos que competían mucho más por pasión que por dinero. La accesibilidad para el público, que podía confraternizar con ellos y sus equipos además de ver muy de cerca sus evoluciones en la pista.

Pero, a cambio de todo eso, o de mucho de ello, el precio a pagar por sus protagonistas era enorme. Porque, como acabábamos de ver a través de una pequeña muestra, en aquella época las carreras eran infinitamente más peligrosas. El propio Moss, que tanto nos había hecho disfrutar, era uno de los que a punto habían estado de perecer en esa pista que se había cobrado, años después, la vida de Bruce McLaren. Y antes que él muchos otros sucumbieron en escenarios mucho más crueles que Goodwood. En los cincuenta y sesenta el número de bajas entre los competidores era tremendo. Todos sabían que alguno de los que empezaban la

temporada no la iba a terminar. Era algo así como lo que ocurría con los pilotos de esos Spitfire que aterrizaban durante la Segunda Guerra Mundial en la explanada de hierba que nos acogía. Cada vez volvían allí uno o dos menos de los que habían partido de la cercana Tangmere unos minutos antes.

Cuando salía de Goodwood al final de aquella tarde, ya oscureciendo y tras escuchar a lord March diciendo en la ceremonia de entrega de premios que Jack Brabham se encontraba estable y fuera de peligro en el hospital al que lo habían trasladado, pensaba que, después de todo, tal vez el pasado no fuese tan estupendo. Sobre todo porque nuestra mentalidad ha cambiado tanto como para convertir en totalmente inaceptables unos riesgos que entonces se consideraban asumibles y casi naturales. Y es que, en el fondo, la nostalgia limita la percepción. Los ingleses tienen una frase para eso, lo llaman mirar a través de gafas de cristales rosas. Muchas veces eso es justamente lo que hacemos, teñir de un tono alegre y optimista lo ocurrido en otros tiempos.

Por eso, aquel día, de vuelta al *bed and breakfast* para mi última noche en Chichester, antes de emprender camino de vuelta a Londres para pasar un par de días en la capital británica, pensaba que vivir en el pasado puede ser como visitar esa gran ciudad. Es genial para unos días de asueto, en los que tienes tiempo para ver lo que te interesa y disfrutar de sus muchas ventajas como turista. Pero tal vez no esté tan bien para quedarse, sufriendo los atascos para ir y volver al trabajo, las aglomeraciones en las horas punta, la mayor carestía de todo, la menor cantidad de tiempo libre y los mil inconvenientes del día a día en una gran urbe.

Así que es muy probable que no me gustara vivir en Londres, pero no por eso dejo de volver siempre que puedo. Y, desde luego, no fue esa la última vez que me asomé al pasado en ese fin de semana de septiembre en el que Goodwood nos abre una ventana a otros tiempos. Unos tiempos que no sé si serían mejores o peores pero, al menos en lo que respecta al deporte del motor, fueron absolutamente fascinantes.

Fórmulas 1 de los años sesenta en el *paddock* del Goodwood Revival.

Stirling Moss remontando bajo la lluvia al volante del Maserati 250F en el Richmond Trophy del Goodwood Revival de 1999 (fotografía Mike Hayward Collection).