

11. Sueño americano, realidad germana

Las tres competiciones automovilísticas más famosas del mundo son el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1, las 500 Millas de Indianápolis y las 24 Horas de Le Mans. Tres pruebas muy diferentes y, por eso mismo, especialmente difíciles de encontrar en el palmarés de un mismo piloto. Tanto, de hecho, como para que en toda la historia del deporte del motor sólo haya, hasta la fecha, uno que ha conseguido vencer en todas ellas. Se trata de Graham Hill.

El británico fue conocido en su larga época en la Fórmula 1 como Míster Mónaco, lo que deja bien claro que el Gran Premio monegasco se le daba especialmente bien. Tanto como para cruzar bajo la bandera a cuadros en primera posición nada menos que en cinco ocasiones. Además, Hill triunfó en su primer y único intento en las 500 Millas de Indianápolis. Una victoria en cierto modo afortunada, en la edición de 1966. La carrera la dominó con claridad otro piloto de Fórmula 1, su compañero de equipo en Lola, Jackie Stewart. Pero una avería cerca del final privó del triunfo al escocés y su liderato lo heredó Hill, que fue quien acabó bebiendo el botellín de leche que se entrega al ganador nada más bajarse del coche en la espectacular carrera del óvalo de Indiana.

Seis años más tarde, Hill ganó también en su única participación en Le Mans, cuando formó parte del potente equipo Matra en las

24 Horas del año 1972. Por aquel entonces ya era un veterano bicampeón del mundo de Fórmula 1, y su presencia en la clásica competición de resistencia francesa no fue inicialmente muy bien recibida por su compañero de equipo, Henri Pescarolo, temeroso de que el británico llegase con actitud de divo, justo lo contrario de lo que se necesita en una carrera tan larga, donde la colaboración entre los pilotos que comparten coche resulta fundamental. Pero Graham se integró a la perfección en la escuadra gala, congenió sin problemas con su más joven compañero y entre los dos llevaron a la meta en cabeza el fantástico MS670 *bleu de France* con distintivos verdes para devolver al país anfitrión la victoria de uno de sus vehículos, 22 años después del anterior triunfo de una marca de casa, conseguido por Talbot en 1950.

Desde entonces, nadie ha logrado completar esa oficiosa triple corona del automovilismo mundial. Aunque, las cosas como son, tampoco es que lo hayan intentando muchos en un deporte cada vez más especializado y en el que resulta siempre menos habitual que los pilotos de una disciplina concreta tomen parte en pruebas de otra diferente. De hecho, hasta que Fernando Alonso decidió en 2017 participar en las 500 Millas de Indianápolis con el objetivo de dar el primer paso para perseguir ese honorífico entorchado, al que se acaba de acercar más con su triunfo en las 24 Horas de Le Mans del 2018, se puede decir que el último que realmente había tratado de lograrlo fue Mario Andretti. Y, en su caso, se trató de una versión alternativa que también había alcanzado Graham Hill, la que sustituye haber ganado el Gran Premio de Mónaco por haber sido campeón del mundo de Fórmula 1.

El italoamericano se había impuesto en la carrera más importante para los estadounidenses en 1969, después de tener que recurrir a un viejo Hawk de dos años antes tras dañar el futurista Lotus en forma de cuña y con tracción total, que debía haber sido su montura en aquella edición. Un golpe de suerte se podría decir, ya que, a la vista de lo poco exitosos que acabaron siendo esos experimentos de Colin Chapman, es más que probable que de haber

competido con el coche que tenía previsto no hubiera conseguido la que, en su momento, parecía iba a ser la primera de varias victorias de Andretti en Indy. Sin embargo, aunque en las dos siguientes décadas fueron numerosas las ocasiones en las que Mario tuvo cerca el triunfo, nunca más volvió a beber la leche de la victoria en Indiana.

Y pese a que nunca triunfó en el Gran Premio de Mónaco, Andretti coronó en 1978 el sueño de su infancia al proclamarse campeón del mundo de Fórmula 1. Así que, una vez retirado de la máxima categoría del automovilismo mundial, a mediados de los ochenta, empezó a perseguir el triunfo en Le Mans. Una victoria a la que ya había optado antes de ganar en Indy, cuando formó parte del potentísimo equipo presentado por Ford en las ediciones de 1966 y 1967. Dos intentonas de las que la primera terminó mal, con un temprano abandono por avería, y la segunda mucho peor, tras un fuerte accidente que eliminó, de una tacada, a tres de los GT40 de la escuadra norteamericana.

Sus siguientes intentos, década y media después, fueron más provechosos, en el sentido de, al menos, conseguir terminar la carrera, lo que en una prueba de 24 Horas ya es un éxito en sí mismo. Pero la victoria le siguió siendo esquiva y los años iban pasando. En el año 2000, cumplidos ya los sesenta de edad, Andretti decidió probar suerte una última vez. Se unió al equipo Panoz, uno de los más potentes en una edición que se presentaba como de auténtica transición, y no sólo por ser la primera de un nuevo siglo. La mayoría de los más poderosos equipos de fábrica que habían competido los años anteriores no eran de la partida. Realmente, sólo quedaba el de Audi, que entonces era prácticamente un recién llegado a la resistencia, especialidad en la que había debutado, con resultados discretos, el año anterior. Y aunque el nuevo modelo de la marca de los cuatro anillos, el R8, se había estrenado con clara victoria en las 12 horas de Sebring, ya se sabe que Le Mans es otra cosa..., así que tal vez Mario tuviese opciones de conseguir el ansiado triunfo que faltaba en su fabuloso palmarés.

La presencia de mi ídolo de infancia en la carrera se convertía en el aliciente extra que faltaba para animarme a realizar la que iba a ser mi primera visita a las 24 Horas de Le Mans. A través de mi participación en la web de la GPLEA, el grupo de aficionados al videojuego *Grand Prix Legends* que nos habíamos juntado para añadir diferentes complementos a la magnífica simulación de Papyrus, había conocido a Gilles Sauthon. Se trataba de un francés que llevaba asistiendo a la prueba desde que era un crío, a finales de los años sesenta. Gilles y su pareja, Nicole, iban a ir también ese año y me invitaban a acompañarles. El plan era perfecto. Gilles me recogería en el aeropuerto de París el miércoles a mediodía. Esa noche la pasaría en su casa de las afueras de la capital gala y al día siguiente nos dirigiríamos al circuito para ver las sesiones de clasificación y pasar todo el fin de semana acampados en su interior. Luego, una vez acabada la carrera, emprenderíamos viaje de retorno a París el domingo por la tarde.

Cuatro días intensos que arrancaban el jueves temprano, cuando partíamos camino de Le Mans para llegar a media mañana e instalarnos en el camping de la zona del puente Dunlop. Faltaban aún varias horas para el inicio de la primera sesión de clasificación, así que había tiempo de sobra para que mi guía local empezara a enseñarme todos los secretos del histórico trazado y sus alrededores. Lo primero era darse una vuelta por el *village*, la zona de tiendas situada en las inmediaciones del *paddock*, donde era imposible resistirse a la tentación de comprar algo. Gilles me recomendaba un puesto de camisetas que conocía de otros años, especializado en modelos exclusivos sobre la historia del automovilismo, de los que en cada edición hacían tiradas de diseños diferentes. Esta vez la temática era de lo más apropiada para las intenciones de mi ídolo, ya que estaban dedicadas a Graham Hill, el único poseedor de la triple corona a la que ambicionaba Mario. Naturalmente me compraba una. Y también otra con dibujos de todos los Lotus campeones del mundo de Fórmula 1.

Entretenidos visitando las diferentes tiendas de *merchandising*, libros y modelos a escala, llegaba la hora de comer. Y Gilles, que lo

había planificado todo con detalle, me tenía preparada la primera de las muchas sorpresas de aquel fin de semana. Aunque en el *village* había numerosos puestos de comida, eso era «para los novatos», me decía con un guiño cómplice. El almuerzo del verdadero aficionado de Le Mans se ha de tomar en un sitio con mucha más historia, el bar del viejo albergue situado en plena recta de Hunadières, un establecimiento modesto pero lleno de tradición en el que reponíamos fuerzas con el sonido de fondo de los motores. Las diferentes competiciones teloneras disputaban sus entrenamientos a esas horas y ponían el perfecto ambiente a un lugar que en los viejos tiempos de la carrera había sido punto de reunión habitual de los pilotos antes del inicio de la prueba.

Lo siguiente era visitar el museo situado justo a las puertas del circuito, en cuyo interior me hubiera pasado horas viendo, uno a uno, los numerosos ganadores de la carrera allí expuestos. Pero la visita tenía que ser rápida porque ya se acercaba la hora del inicio de la primera sesión de entrenamientos. La íbamos a ver en la curva Dunlop, cuyo puente en forma de medio neumático es una de las imágenes más conocidas del circuito de La Sarthe. Allí tenía mi primer contacto con los protagonistas de aquella edición de las 24 Horas. Los plateados Audi se distinguían entre sí por los detalles de un color de la bandera alemana que llevaba cada uno de ellos en morro, alerón, *cockpit* y espejos retrovisores. Negros en el número 7 de Alboreto, Abt y Capello, rojos en el 8 de Pirro, Biela y Kristensen, amarillos en el 9 de McNish, Aiello y Ortelli. Y se diferenciaban del resto por su ritmo y aplomo a la hora de trazar el rápido zigzag izquierda-derecha. A simple vista denotaban una mayor rapidez, que pronto empezaba a verse confirmada en los cronos que aparecían en la pantalla gigante situada en las inmediaciones. El resto, encabezados por el Panoz rojo número 11 que Andretti compartía con David Brabham y Jan Magnussen, lo iba a tener poco menos que imposible para mezclarse con ellos en la lucha por la *pole*.

El roadster norteamericano en el que estaban puestas mis esperanzas de victoria para Andretti destacaba tanto o más por el

rugiente sonido de su enorme motor V8, situado en posición delantera, como por el extraño aspecto que le confería el largo capot necesario para albergar el propulsor por delante del habitáculo. Una arquitectura de otros tiempos que el millonario Don Panoz había querido rescatar para sus coches, convencido de que todavía podía ser competitiva pese a la evidencia, constatada ya durante décadas, de la mayor eficacia asociada a los prototipos con motor central-trasero. Una apuesta que añadía aún más romanticismo al intento de Mario por lograr la triple corona: ganar Le Mans en el año 2000 con un coche al estilo de los años cincuenta.

Viendo pasar bajo el famoso puente de Dunlop a los Audi, los Panoz y el resto de participantes, me daba ya cuenta de uno de los mayores atractivos de Le Mans en particular y las pruebas de resistencia en general: la gran diversidad de formas y sonidos de los coches participantes. Aquel año había cuatro categorías diferentes, dos para los sport-prototipos y otras dos para los Gran Turismo. Entre los primeros, los más competitivos eran los LMP900, donde se encuadraban no sólo los Audi y los Panoz sino también los Cadillac, con su elegante color gris metalizado, los Chrysler, pintados en llamativo bermellón, y los Courage del equipo del cuádruple ganador de la prueba, Henri Pescarolo, claramente identificables por el característico verde del casco que usaba su propietario cuando era piloto. La segunda división era la LMP675, una categoría poco concurrida aunque con el aliciente para un aficionado español de ser en la que participaba el único piloto de nuestro país inscrito al volante de un biplaza, Jordi Gené. El catalán estaba encuadrado en el equipo francés ROC, que alineaba dos Reynard con motor Volkswagen y patrocinio de Telefónica.

Por lo que respecta a los Gran Turismo, la categoría superior era la GTS y presentaba uno de los duelos más esperados de aquella edición de Le Mans, el que enfrentaba a los Viper de Chrysler con los Corvette de Chevrolet. Las dos marcas americanas afrontaban la lucha de modo muy diferente. Chrysler a través del especialista francés Oreca, Chevrolet con un equipo cien por cien de

fábrica. En ambos casos se trataba de espectaculares GT de motor delantero, cuyo característico sonido se convertía enseguida en uno de mis favoritos: un ronco bramar que denotaba fuerza en cada una de sus notas.

Frente a su poderío poco iban a poder hacer los Porsche privados, la mayoría de los cuales estaban incluidos en la última clase en liza, la GT que, en esencia, era un monomarca ya que todos sus participantes lo hacían con la, por aquel entonces, última evolución del ya más que clásico 911, el GT3-R. Entre estos estaba el único equipo español, Racing Engineering, con una unidad patrocinada por Repsol y pilotada por Tomás Saldaña, Jesús Díez Villarroel y el veterano noble italiano Giovanni Lavaggi, que ponía un toque más de sangre azul a la formación propiedad de Alfonso de Orleans y Borbón, familiar del por entonces rey Juan Carlos I.

Entusiasmado con el variado espectáculo de imagen y sonido que ofrecían los participantes a su paso, la sesión se me pasaba volando y casi me sabía a poco aunque, como me decía Gilles desde la sabiduría de su experiencia tras más de treinta Le Mans en su haber, «no te preocupes, te vas a cansar de verlos a lo largo del fin de semana». Además, enseguida empezaría la segunda y definitiva sesión de clasificación. Comenzaba a caer la noche y no había tiempo que perder para llegar antes de su inicio al lugar dónde íbamos a verla, el que mi cicerone galo aseguraba era el mejor sitio posible, hoy día, para apreciar Le Mans en todo su esplendor al anochecer, la curva de Arnage.

Lo de hoy día era porque en los viejos tiempos, o ahora si te querías arriesgar a colarte, cosa nada recomendable ante la fuerte vigilancia de los gendarmes, la mejor posición para apreciar la noche de Le Mans era cerca del final de la larga recta, en el famoso rasante de Mulsanne, zona prohibidísima desde ya hacía años por cuestiones de seguridad.

De todas formas, Arnage ofrecía una ventaja, la fuerte frenada necesaria para superar el cerrado viraje de izquierdas a escuadra encendía los discos de freno con un rojo intenso que añadía un toque

extra de color a una escena en la que luz y sonido lo eran todo. Y aunque en las tormentas es el relámpago lo que llega antes, en esa parte del circuito, rodeada la pista de un tupido bosque, lo primero que asaltaba tus sentidos era el trueno de los motores. Los oías sonar al máximo de revoluciones en la distancia, por unos segundos que parecían interminables, hasta que una inflexión en su tono urgente te indicaba que el coche que se aproximaba ya estaba entrando en la tan rápida como traicionera Indianápolis. Entonces, desde su peralte salía disparado un haz de cegadores focos que rompían la oscuridad de la noche con tanta o más violencia que la utilizada hacía unos instantes por el sonido del motor para destrozar su silencio.

Era una escena atemporal que parecía sacada de la legendaria película de Steve McQueen, dada su plasticidad y belleza. Lo de menos era fijarse en quién pasaba, aunque pronto empezaba a retarme a mí mismo en el juego de tratar de adivinar quién venía fijándome en el sonido de su motor y el color de la luz de sus faros. Si era un rugido sordo, lleno de bajos, acompañado de tonos amarillos tenía que ser, por fuerza, un GTS americano, sea el Corvette o el Viper. Si el bramido era tanto o más amenazador pero la carretera se iluminaba en blanco no había duda, se trataba de un Panoz. Y si el tono luminoso era igual de resplandeciente pero el sonido resultaba menos ronco y más fiero casi seguro que precedía a uno de los Audi, cuyo V8 turbo llenaba el ambiente con un limpio aullido que anunciaba la extraordinaria eficacia de la máquina que lo emitía.

Porque no había duda. De día, viéndolos, y de noche, escuchándolos, los R8 del fabricante alemán impresionaban. Y sus tiempos avalaban las sensaciones que dejaban a su paso. Los tres Audi ocupaban al final de la última sesión de clasificación los tres primeros puestos para la parrilla de salida del sábado. La *pole* era para el amarillo, el número 8 de McNish-Ortelli-Aiello, seguido a apenas medio segundo por el rojo de Biela-Kristensen-Pirro, y con el negro de Alboreto-Abt-Capello en tercera posición

a menos de un segundo. Diferencias mínimas en un circuito que se tarda en recorrer más de tres minutos y medio, que eran mucho mayores respecto a los demás.

Al menos, el mejor del resto era mi coche, el Panoz número 11 de Andretti-Brabham y Magnussen. Pero su mejor crono ya estaba a tres segundos del más rápido de los Audi. Y esa ya empieza a ser una distancia notable incluso en una pista de más de trece kilómetros de longitud. De todas formas, que se hubiese situado justo tras los Audi me daba esperanzas. El año anterior los coches alemanes no habían sido especialmente fiables y en Le Mans los cronos por vuelta importan, pero es mucho más decisiva la fiabilidad. El sueño de asistir en directo a la victoria de Andretti seguía vivo, alimentado además por los buenos cronos de su coche en entrenos. ¡Había posibilidades!

De ese modo, mi primer día en Le Mans llegaba a su fin con unas sensaciones fantásticas. Había leído y oído mil veces eso de la magia de la noche en el circuito de La Sarthe. Una simple sesión de entrenamientos ya bastaba para confirmar mucho de lo que hasta entonces sólo me había imaginado o visto desde la lejanía de la televisión... Y aún quedaba lo mejor, ¡la carrera!

Pero antes tenía por delante otro día, el viernes, lleno de nuevas experiencias relacionadas con el inigualable ambiente de las 24 Horas. Para empezar, por la mañana tocaba el paseo por el *pit lane*, una magnífica oportunidad para ver de cerca todos los coches participantes, situados en sus boxes y separados del público sólo por una cinta para impedir el paso al interior del recinto reservado a cada equipo.

Después, llegaba otra sorpresa de mi anfitrión. La comida del segundo día no iba a ser en Le Mans sino a unos kilómetros de distancia. Gilles me llevaba a un lugar que es historia de las 24 horas: el Hôtel de France en La Chartre-sur-le-Loir. Ese era, en los años cincuenta, sesenta y setenta, el cuartel general del equipo de John Wyer. Primero los Aston Martin, luego los Ford y finalmente los Porsche de la formación británica, con sus clásicos colores azul ce-

leste y naranja Gulf en el caso de las dos últimas marcas, tenían en esa pequeña población su base de operaciones durante la semana de la carrera.

Desde entonces, el pueblo y su establecimiento hotelero más famoso se han convertido en lugar de peregrinación, especialmente para los aficionados más anglófilos. Algo que comprobaba cuando llegábamos a la plaza en la que está situado. A los pies de su fachada recubierta de hiedra estaban aparcados un buen número de deportivos, la mayoría de color verde y con volante a la derecha. Y en su interior, lleno de fotografías de los viejos tiempos, se escuchaba hablar mucho más inglés que francés. Era un pequeño viaje en el tiempo al Le Mans de varias décadas antes. En aquellas mesas donde degustábamos un succulento almuerzo se habían sentado a comer Jacky Ickx, Jo Siffert o Pedro Rodríguez treinta años atrás, mientras sus GT40s y 917 eran trasladados por la carretera nacional hasta el circuito, mezclados con el tráfico normal y pilotados por sus mecánicos.

El ambiente retro del Hôtel de France continuaba de vuelta a Le Mans esa misma tarde. Llegaba la hora del desfile de pilotos en las calles de la ciudad, con la majestuosa catedral gótica de fondo. Abrían la marcha las chicas de Hawaiian Tropic, con sus voluptuosas figuras compitiendo en atractivo con las exuberantes formas del Cadillac descapotable de los años cuarenta desde el que saludaban. Tras ellas los participantes, subidos en coches clásicos, aparecían ante el numerosísimo público que llenaba las calles de la población. Sus viejas monturas avanzaban a paso lento para dar tiempo a que los aficionados se acercaran a pedirles autógrafos. Y hasta yo vencía mi natural timidez en estos temas para dejar salir el niño que todos llevamos dentro y unirme al tumulto de los que pedían la firma de Andretti, quien apenas podía escribir un apresurado garabato en la postal que le entregábamos para que estampase su rúbrica. Daba igual, lo importante era la sensación de cercanía con los grandes protagonistas del fin de semana, los hombres que al día siguiente se iban a embutir en sus monos ignífugos y sus cascos para iniciar

la carrera más larga y más dura, la clásica de las clásicas..., ¡las 24 Horas de Le Mans!

De vuelta a nuestro alojamiento en el camping del circuito, seguía con mi utilitario de alquiler a Gilles y Nicole, que me iban marcando el camino de regreso. Ya era de noche cuando llegábamos a las inmediaciones de la pista... ¿Qué digo las inmediaciones?, ¡estábamos en la pista! Una parte del trazado por el que discurre la prueba es carretera normal el resto del año. Y el viernes por la noche estaba abierta al tráfico. Así que, en lugar de acceder al interior del circuito por la entrada principal, mi amigo francés me tenía reservada otra nueva sorpresa. Seguíamos de largo unos metros más y entrábamos directamente al inicio de la recta de Hunadières. La sensación era absolutamente irreal y fantástica. Todo estaba tal y como lo afrontarían los pilotos la siguiente noche. Tal y como lo había visto tantas veces por televisión desde las grabaciones de cámara interior de los coches de competición. Pero esta vez las imágenes no las captaba una *on board* sino mis propios ojos. Allí estaban los guardarraíles, los carteles de publicidad y de distancias de frenada, los bordillos de las chicanes que han partido en tres porciones, y reducido en igual proporción, el majestuoso desafío de la larga recta, los árboles que la flanquean y que, en la oscuridad, parecen más bien un muro que proyecta inquietantes sombras sobre el asfalto. Entre ellas, a la izquierda, se veía el albergue en el que habíamos comido el día anterior. Poco más allá alcanzábamos el famoso rasante y la ligera derecha de Mulsanne, apenas un mínimo desvío en la trayectoria cuando circulas a 60 o 70 por hora, como iba yo entonces, pero todo un reto a la velocidad cinco veces mayor en la que se pasa por ahí en competición.

Al final de la recta seguíamos por la pista, trazando la cerrada derecha final por encima del bordillo para sentir aunque fuera una mínima parte de lo que debe de ser pasar por ahí, de noche, en plena carrera. Un punto clave, al que se llega tras reducir drásticamente después del último tramo de recta, con los ojos fijos en la referencia de frenada y los faros del rival que te persigue, o te va a

doblar, reflejándose amenazadores en el espejo retrovisor. A continuación toca acelerar otra vez a fondo, mucho menos en nuestro tranquilo paseo nocturno, para alcanzar otra curva histórica de un escenario de leyenda: Indianápolis. Una complicada izquierda con ligero peralte precedida de una rapidísima derecha en la que también nos permitíamos el lujo de subirnos al piano, aunque, obviamente, a mucha menos velocidad que los alrededor de 300 kilómetros por hora a los que pasarían por ahí los más rápidos al día siguiente. Poco después se acababa esta inesperada inmersión en el escenario de la carrera. En Arnage ya nos desviaban hacia el exterior del circuito. Daba lo mismo, ¡había completado media vuelta a Le Mans de noche!

Así llegábamos al gran día, el sábado. El *warm up* no sólo calentaba los motores de los coches participantes, también nuestro ánimo para iniciar la que iba a ser una larga jornada. A las tres empezaba la carrera. Pero un buen rato antes había que estar ya en nuestros asientos en la tribuna principal, lugar privilegiado para vivir todo el ambiente previo. Poco a poco, los coches iban llegando y se situaban en el borde derecho de la pista, aparcados en la característica formación espina de pescado utilizada cuando la salida se daba con los pilotos corriendo hacia ellos desde el margen izquierdo de la recta. Un homenaje a la tradición que continuaba con la interpretación de los himnos nacionales de todos los países representados en la carrera, aunque sea por un único piloto. Las muy distintas notas musicales de unos y otros llenaban la tensa calma que se vivía a medida que se acercaba el esperado inicio y se mezclaban con el cada vez mayor bullicio en las tribunas y la pista.

Poco antes de las tres, sin embargo, empezaba a crecer un emocionante silencio, apenas roto por los murmullos de anticipación del público ante el inminente arranque de los motores. Cuando estos empezaban a sonar, rugía también la grada y los aplausos y gritos acompañaban el sonido de los coches iniciando la vuelta de formación. Entre el momento en que veíamos desaparecer al último camino del puente Dunlop y la imagen de los primeros

llegando a la chicane situada antes de boxes pasaban apenas cinco o seis minutos, pero se hacían eternos hasta que, por fin, aparecía el largo grupo, comandando por los Audi que aceleraban con todo el brío de sus potentes motores turbo cuando la bandera de Francia ondeaba en la recta principal... ¡Las 24 Horas de Le Mans ya estaban en marcha!

Las primeras vueltas las seguíamos desde la tribuna, con la ayuda de la pantalla gigante de televisión situada enfrente para ver lo que ocurría en el resto del circuito. Como era de esperar, los tres R8 plateados empezaban a estirar el grupo. Pero, para nuestra satisfacción, el Panoz rojo número 11, con David Brabham al volante, se empeñaba en no ceder terreno para mantener viva la ilusión del deseado triunfo de Andretti. Poco después, empezaban a producirse las primeras bajas. La más dramática era el incendio de uno de los Cadillac, que obligaba a una larga neutralización con *safety car* en pista.

Entonces Gilles me decía: «Vamos a aprovechar para ir a verlos a un sitio que te va a encantar». Me dejaba guiar de nuevo por el francés, perfecto conocedor de todos los entresijos de la pista de La Sarthe y, tras unos minutos de caminata rodeando por el exterior la zona de Dunlop y las eses, llegábamos a un pequeño túnel peatonal. Atravesaba la pista por debajo para ir a dar al interior del viraje de Tertre Rouge, la rapidísima derecha que desemboca en la recta de Hunadières.

Mientras tanto, la carrera ya se había reanudado así que, cuando cruzábamos por el angosto pasaje subterráneo, su techo vibraba con el paso de los coches por encima de nuestras cabezas y el sonido reverberaba en sus estrechas paredes de forma casi aterradora por su intensidad. Y al asomarnos al otro lado nos dábamos cuenta de que estamos justo en el interior del vértice de la curva, a apenas unos pocos metros del asfalto. La cercanía a la pista impresionaba, y más aún por la enorme velocidad a la que pasaban los coches, a los que veía venir apuntando al muro de hormigón tras el que estaba situado.

Terte Rouge es una curva decisiva para hacer tiempos ya que de ella depende la velocidad con la que se encara la larga recta que viene a continuación. Así que, aunque aún restasen veintitrés horas de carrera, todos la apuraban al máximo, ciñéndose al interior para buscar la trayectoria más directa posible sin perder apenas nada del impulso que traían después de acelerar a fondo a la salida de las eses. Por momentos, especialmente en los prototipos de carrocería abierta, me daba incluso la sensación de estar cruzando mi mirada con la de los pilotos y ver la concentración en sus ojos, fijos en un punto situado a unos centímetros de mis pies. El espectáculo era extraordinario, con esa mezcla de excitación y cierto temor que te hace sentir más vivo y está entre los inconfesables alicientes del deporte del motor, sea como espectador o como participante. Riesgo, adrenalina, velocidad, todo se experimentaba con más intensidad en ese punto del circuito. Y más aún cuando el piloto de uno de los Porsche perdía el control de su coche y terminaba impactando contra el muro. El GT salía rebotado como una bola de pinball hasta quedar semidestrozado en el medio de la pista tras golpear en el guardarraíl del lado opuesto de la pista. Los que le seguían lo esquivaban como podían; un par de ellos clavando frenos y sin poder evitar un trompo envueltos en humo de neumáticos. Todo el peligro de Le Mans quedaba perfectamente explicado en esa escena que acabábamos de vivir en directo. La diferencia de velocidad entre los coches de las distintas categorías, y los muy variados niveles de habilidad y talento entre los pilotos participantes, multiplican el peligro y hacen que en cualquier momento pueda ocurrir el desastre que te cueste, como mal menor, la continuidad en la carrera.

La nueva intervención del coche de seguridad la aprovechábamos para cambiar de ubicación. Llegaba el momento de ir pensando en cenar temprano y prepararse para la larga noche. Para ambas cosas tenía mi amigo galo planes perfectamente organizados. Desde hacía muchos años era socio del ACO, el club organizador de la carrera, y ello nos daba libre entrada a una amplia carpa azul

situada en el *village*. En su interior se podía seguir la carrera a través de varias pantallas, con imágenes de la prueba en distintos puntos del circuito, acompañadas de monitores de tiempos actualizados permanentemente con las diferentes clasificaciones. Además tenía aire acondicionado, lo que se agradecía para refrescarse un poco a la sombra, ya que el sol llevaba apretando de firme desde media mañana. Era el sitio ideal para relajarse tras las emociones de la salida y de la acción en Tertre Rouge. Mientras reponíamos fuerzas manteníamos un ojo en las televisiones para ver que los tres Audi seguían imperturbables en cabeza, seguidos por el Panoz de Andretti y sus compañeros de equipo. Las esperanzas de que Mario pudiese ganar aún estaban intactas, aunque iban a depender sobre todo de que los Audi fallasen.

Un deseo que debía mantener bien oculto poco después, cuando mi anfitrión me desvelaba la sorpresa final que me tenía preparada. Resulta que aquel año Gilles competía en un certamen monomarca de circuitos reservado a las Barquette Hommell, el pequeño deportivo biplaza fabricado por el fundador de la revista *Echappement* con el que él y Nicole se habían desplazado al circuito. Uno de los patrocinadores del certamen era Total, el sponsor principal del equipo Audi en aquella edición de Le Mans, y les había dado a todos los competidores en su campeonato unos pases especiales. Con ellos se podía tener acceso a la suite de invitados situada justo encima del box del equipo alemán. Una posición privilegiada a la que llegábamos apenas unos minutos antes de que comenzase el siguiente turno de paradas para repostar.

Asomados a los amplios ventanales teníamos una perfecta visión del preciso trabajo de los mecánicos de la escuadra alemana, que ejecutaban las operaciones de cambiar neumáticos, añadir combustible, limpiar los faros y chequear las diferentes partes del coche con esa eficiencia propia de quien ha ensayado mil veces lo que tiene que hacer y no necesita casi ni pensar para llevarlo a cabo con rapidez y sin fallo. Visto desde arriba era un fascinante baile, con cada uno de los componentes del equipo describiendo trayectorias alre-

dedor del coche que se intersecaban sin llegar nunca a interferirse. Y así, en un abrir y cerrar de ojos, el espectacular prototipo plateado volvía a ponerse en marcha y retornaba a la pista para continuar su imperturbable marcha camino de la victoria.

Porque estaba claro que un Audi iba ganar salvo que pasara algo. Cada vez parecía más evidente que solo una avería o un incidente podría detener a aquella auténtica división Panzer que los germanos habían desplegado en el norte de Francia para aplastar toda oposición, empezando por la que trataban de plantear los ruidosos tanques de Don Panoz. Era como cuando, casi sesenta años antes, en la Segunda Guerra Mundial, los Sherman estadounidenses se enfrentaban a los mucho más poderosos Tiger alemanes. Las únicas esperanzas de batirles era pillarles en una emboscada o tener la fortuna de que sus sofisticadas pero frágiles transmisiones fallaran. Lo primero era imposible en el campo abierto que era Le Mans. A lo segundo nos aferrábamos para seguir creyendo en las opciones de triunfo de Andretti. Poco después, uno de los Audi había tenido justamente eso, problemas de transmisión. Y aunque la reparación, hecha bajo nuestro pies en la suite y, por tanto, fuera de nuestra visión directa, había sido realmente rápida, le había costado un par de vueltas. El Panoz número 11 se acercaba a la tercera plaza, aún no se llevaba media carrera y todo podía pasar en la larga noche de Le Mans.

Después, ya con la oscuridad habiéndose adueñado del circuito y cuando ya habíamos vuelto a seguir la carrera desde nuestros asientos en la tribuna, justo enfrente de los boxes del equipo alemán, otro de los Audi llegaba rodando despacio, con la rueda trasera izquierda pinchada. El cambio del neumático iba a ser rápido pero el mecánico que tenía que sustituirlo echaba un vistazo bajo el paso de rueda de la carrocería y detectaba algún problema más. Rápidamente, sus compañeros hacían girar el coche y lo metían dentro del box, justo debajo de donde habíamos estado antes. Le quitaban el capot trasero y empezaban a trabajar a toda velocidad. ¡También se había dañado la transmisión! La plaga que había aca-

bado con las opciones de los Audi en su debut del año anterior estaba volviendo y el Panoz de Andretti se iba a colocar tercero. El sueño de victoria para Mario no sólo se mantenía, parecía que empezaba a tener atisbos de convertirse en realidad.

Pero no, era sólo un sueño de una cálida noche de verano en el norte de Francia. Los ingenieros de Audi habían tomado medidas ante los problemas del año anterior. Si esta vez algo fallaba en las cajas de cambios tenían preparada una solución genial. En cada box de los tres coches del equipo germano había una serie de conjuntos ya ensamblados con todos los componentes de la transmisión y las suspensiones. En esencia, toda la parte trasera del coche en una sola pieza, que se podía sustituir quitando nada más que unos cuantos tornillos. En apenas cinco o seis minutos, menos de las dos vueltas que separaban al Panoz del Audi que había llegado renqueante a boxes, los eficientes mecánicos germanos llevaban a cabo la sustitución de toda la zona posterior del fabuloso R8. Y, por si fuera poco, mientras el coche alemán ya se preparaba para volver a pista, el americano entraba en boxes también con problemas mecánicos. La avería era similar, relacionada con la caja de cambios, pero su sustitución resultaba mucho más lenta y compleja en el coche al que tenía que subirse Andretti para realizar su turno de pilotaje nocturno. La calma con la que el italoamericano preparaba su asiento indicaba con claridad que aquello iba para largo. Sus opciones de victoria se habían acabado y la carrera estaba poco menos que decidida por mucho que todavía faltase su segunda mitad. Con los tres Audi en cabeza y el más inmediato perseguidor a media docena de vueltas, sólo una auténtica hecatombe les iba a privar de la victoria.

Eran ya casi las tres de la mañana, así que decidía abandonar la tribuna con la decepción de ver esfumarse las esperanzas de triunfo para Mario añadiéndose al cansancio de tantas horas ya en pie. Antes de intentar dormir un poco en la tienda de campaña decidía darme una vuelta por la zona más festiva de la noche de Le Mans. Pero, fuese porque estaba ya agotado o porque el ambiente no iba

mucho con mi estilo, con demasiado alcohol y ruido, el paseo por la *kermesse* era breve. Mejor descansar algo para intentar levantarme temprano y ver amanecer sobre la pista. Sin embargo, acunado por el sonido de los motores, caía rendido en un profundo sueño del que me despertaban los primeros rayos de sol de la mañana. Lo de ver el amanecer quedaría para las nuevas visitas a Le Mans que haría los dos años siguientes.

Una reparadora ducha en las instalaciones del ACO, seguida de un buen desayuno en la suite de Audi, cuyo catering estaba magníficamente surtido con productos de primerísima calidad, nos dejaba como nuevos para afrontar la parte final de la carrera. Mientras dormíamos nada había cambiado: los tres R8 alemanes seguían rodando como relojes mientras el Panoz de Andretti había sufrido otro problema de transmisión y estaba totalmente hundido en la clasificación. Después de ver unas cuantas vueltas en la zona de las eses, donde a esas alturas de competición las diferencias de velocidad entre los coches que rodaban a buen ritmo y los que ya pensaban sólo en terminar eran realmente acusadas, lo que provocaba más de un susto a los que llegaban más rápido, nos uníamos a la última expedición que habían propuesto mis amigos franceses. Su plan era dar un tranquilo paseo hasta el camping de las curvas Porsche, habitual lugar de acampada de los clubs de aficionados que cada año se organizan para ir juntos a Le Mans.

El sol ya apretaba de firme cuando llegábamos, y el ambiente era de lo más tranquilo, todo un contraste con el barullo de la noche anterior en la zona de la verbena. Aquí y allá se veían aparcados deportivos de todas las épocas y marcas. Y alrededor de muchas de las tiendas de campaña se habían erigido pequeños muros, contruidos a base de ir apilando los muchos botes de cerveza consumidos a lo largo de toda la semana. Al fondo se escuchaba el sonido de los motores en la zona de curvas más rápidas y difíciles de todo el trazado. Las Porsche son el último y más complicado obstáculo antes de completar cada vuelta al largo circuito. Uno de los puntos más peligrosos de una pista que mantiene todavía mu-

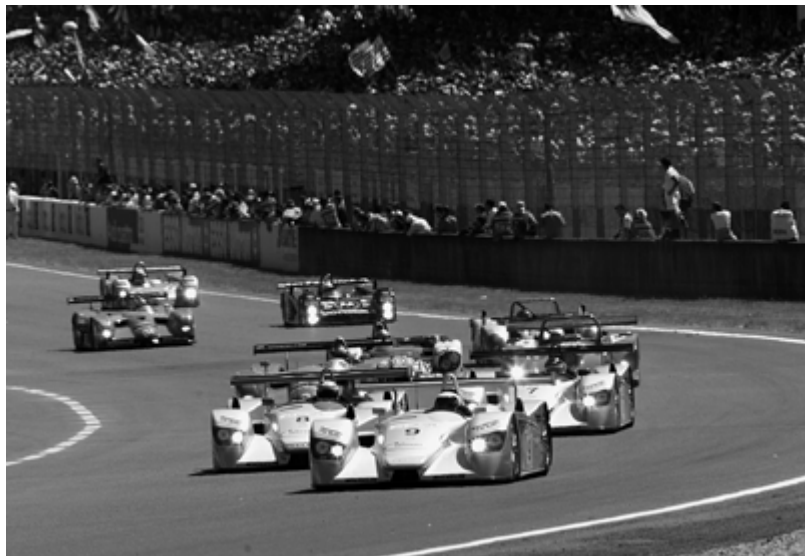
chas de las características de los viejos circuitos ruterros, no en vano buena parte de ella sigue siendo carretera abierta al tráfico, como bien habíamos podido comprobar la noche previa al inicio de una competición que ya se acercaba a su fin.

Para ver la llegada retornábamos a nuestros asientos en la tribuna principal, que ya estaba prácticamente llena de gente una hora antes de la conclusión de la carrera. Los últimos minutos pasaban deprisa, sin que hubiera nada más en juego para prácticamente todos los supervivientes que alcanzar la llegada. Claramente distanciados en cabeza, los tres Audi se esperaban para completar juntos el último giro y entraban en meta en formación, con sus pilotos saludando mientras el bullicio de las sirenas se mezclaba con los aplausos y los vítores de la multitud que abarrotaba la parte final del circuito.

En ese instante no éramos conscientes de ello, pero se trataba de un momento histórico en la gran clásica de la resistencia. La victoria del R8 con distintivos rojos, pilotado por Tom Kristensen, Emanuele Pirro y Frank Biela, iniciaba una nueva era en las 24 Horas de Le Mans. En los siguientes catorce años, Audi vencería en doce ocasiones y revolucionaría la competición con sus posteriores modelos diesel e híbridos. Al igual que había ocurrido veinte años antes en los rallyes, con la llegada del Quattro, el futuro ya estaba allí, ante nuestros ojos en la edición del año que durante tanto tiempo había sido su símbolo, el 2000. El sueño de ver triunfar al veterano Andretti, al volante de un roadster de motor delantero, al estilo de los años cincuenta, se había topado con la cruda realidad de la eficiencia germana. La triple corona seguía teniendo un único dueño, Graham Hill. Casi veinte años después, nadie más la ha conseguido todavía.



Mario Andretti firmando autógrafos en el desfile de pilotos previo a las 24 Horas de Le Mans del 2000.



Los Audi por delante de los Panoz y el resto de competidores en las 24 Horas de Le Mans del 2000.