12. Mucho más que dar vueltas en círculo

Amparados en nuestra milenaria historia y nuestro rico legado cultural los europeos tenemos, en ocasiones, una curiosa tendencia a mirar al resto del mundo con cierto desdén. Un poco por encima del hombro. Con una pizca de condescendencia que ya se deja entrever en eso de considerar nuestra tierra el viejo continente, como si los otros fuesen más nuevos cuando, en realidad, llevan ahí el mismo tiempo, sólo que no nos habíamos enterado.

En el automovilismo deportivo sucede algo similar. Para los europeos lo máximo es la Fórmula 1, una especialidad nacida y crecida en Europa, con Inglaterra e Italia como principales focos. En los Grandes Premios, decimos a quien nos quiera oír, se reúnen los mejores pilotos y se alcanzan las mayores cotas de progreso tecnológico. Es el certamen más importante del mundo, el de mayor dificultad, el que tiene más mérito ganar. Luego están nuestras clásicas, con las 24 Horas de Le Mans a la cabeza. Y nuestros certámenes de prototipos y turismos, con validez mundial pero inequívoca raíz europea, por mucho que la globalización vaya llevándolos a otros puntos del globo. Algo que vemos como una inevitable molestia de los tiempos que corren.

Cualquier otro campeonato que no haya nacido en Europa nos parece menor. Cualquier otra forma de concebir el deporte del

motor nos resulta menos sofisticada y, por tanto, menos interesante. Es más, tendemos a minusvalorar a quienes compiten en todo lo que no sean nuestras carreras. Una percepción que es especialmente acusada en lo que respecta al automovilismo *made in USA*. Los americanos hacen las cosas a su estilo, con esa mezcla de arrogancia y juvenil desparpajo propia de una nación con apenas dos siglos de historia que, también como todo rebelde adolescente, tiende a no apreciar las enseñanzas de sus mayores y decide ir por su propio y diferente camino. Es el famoso *American way of life* que nos suele gustar poco a los europeos aplicado a multitud de ámbitos, sean estos relacionados con la política, la cultura o las costumbres.

Algo que tiene también su reflejo en las carreras de coches. Al fin y al cabo, sus pruebas más importantes son esas competiciones de 500 Millas que se disputan, en Indianápolis y Daytona, sobre unos circuitos que apenas si tienen cuatro curvas… ¡y todas para el mismo lado! Esos trazados, que conocemos como ovales (aunque en realidad tengan formas que no son exactamente las del óvalo matemático) nos resultan de una simpleza inadmisible comparados con nuestros intrincados circuitos, llenos de virajes de diferente radio, ángulo y sentido. «Eso no es más que dar vueltas en círculos», se suele oír en boca de muchos europeos cuando sale el tema de las carreras americanas. Por mucho que la tradición automovilística estadounidense sea tan o más larga y rica que la europea, nos cuesta darles valor a sus competiciones y a sus pilotos. Lo nuestro es mejor y más difícil.

Y, sin embargo, como suele ocurrir con muchas cosas en apariencia sencillas, eso de dar vueltas en círculo, sea al volante de los monoplazas de la Fórmula Indy o los turismos de la NASCAR, no es precisamente fácil ni está exento de un enorme mérito.

Personalmente, siempre miré con curiosidad las competiciones norteamericanas. A ello ayudó, sin duda, que una de mis lecturas de juventud, la *Sport Auto* francesa, les dedicara cierto espacio de vez en cuando, especialmente cuando se celebraban las clásicas 500 Millas de Daytona, en febrero, y de Indianápolis, en ma-

yo. Además, el hecho de que uno de mis primeros ídolos fuese Mario Andretti, un piloto nacido en Europa pero criado en Estados Unidos, añadía otro punto de atracción hacia esas carreras, en las que el italoamericano había triunfado mucho antes de lograr el Mundial de Fórmula 1. Un título que consiguió al volante de una de las creaciones de mi referente en el campo de la ingeniería, Colin Chapman, cuyas geniales ideas habían tenido éxito en el nuevo continente además de en el viejo. Y, al fin y al cabo, mi actor favorito, Paul Newman, no sólo era amigo de Andretti sino también un gran aficionado al automovilismo, y había protagonizado una de mis películas de carreras favoritas (*Winning* en su título original, *500 millas* en su versión española), esa en la que bordaba el papel de Frank Capua, un piloto que luchaba por ganar la clásica cita de Indiana. Así que, con esos antecedentes como origen de mi interés, cada año leía con atención las crónicas de las pruebas más importantes del otro lado del Atlántico, procuraba estar al tanto de los resultados de la CART o la NASCAR, y los nombres de Foyt, Mears, Petty o Earnhardt, de Chaparral, Penske, Pontiac o Chevrolet, me resultaban casi tan familiares como los de los mejores pilotos y marcas de las competiciones de estilo europeo.

De todas formas, creo que no fue hasta principios de los noventa cuando realmente empecé a darme cuenta de la dificultad real de aquellas carreras aparentemente simples. La culpa la tuvo mi padre. En uno de sus muchos viajes para arbitrar competiciones de voleibol, volvió de Canarias con un regalo que no me esperaba, un videojuego de coches. Era *Indianápolis 500: The Simulation*, probablemente el primer simulador de carreras para PC. Realizado por el equipo de Papyrus, con David Kaemmer a la cabeza, recreaba la clásica prueba de las 500 Millas en el famoso circuito del estado de Indiana con todo el detalle que permitían entonces la potencia de los procesadores 286 y la resolución de las tarjetas gráficas SVGA.

Además, no se trataba sólo de pilotar uno de los tres monoplazas disponibles, el más dócil pero menos veloz March-Cosworth,

el tan rápido como frágil Lola-Buick y el más competitivo pero también más difícil de llevar al límite Penske-Chevrolet. Con el *set up* de serie se podía progresar hasta cierto punto en la competitiva parrilla de salida, basada en los treinta y tres participantes de la edición de 1989. Pero la clave para luchar por la *pole position* y las primeras plazas estaba en la puesta a punto de tu coche. Podías modificar un buen número de parámetros, de esos sobre los que había leído mil veces y de los que nada estaba aprendiendo en mis cada vez más frustrantes estudios de Ingeniería. Desde la dureza de los amortiguadores y las barras estabilizadoras a la incidencia de los alerones, pasando por las relaciones de cambio, las caídas, las convergencias, los compuestos de los neumáticos, sus presiones y la del turbo. Las combinaciones eran poco menos que infinitas, acrecentadas por esos curiosos reglajes asimétricos propios de los circuitos en los que siempre se gira hacia el mismo lado, y cada cambio se dejaba sentir con claridad en el comportamiento del coche.

Pronto aprendí, a base de golpes virtuales contra los muros de hormigón que delimitaban la pista recreada a base de píxeles de colores, que rodar a más de 340 kilómetros por hora (¡de media!) no era en absoluto fácil por mucho que el circuito tuviese sólo cuatro curvas de noventa grados hacia la izquierda. Cuatro virajes que, además, como siempre decían los veteranos de las 500 Millas, no eran exactamente iguales aunque lo pareciesen. A esas velocidades, cualquier mínima variación se notaba una barbaridad, y había que afinar al máximo las trazadas para conseguir mantener el acelerador a fondo durante el máximo tiempo posible si no querías perder unas milésimas aquí y otras allá que te costaban, al final de la vuelta, un montón de posiciones en la tabla de tiempos. Eso requería encontrar el adecuado equilibrio entre velocidad punta en las rectas y adherencia en las curvas. Un compromiso que sólo se lograba a base de probar y probar en largas sesiones de tests, reglando el coche con la meticulosidad y paciencia que, en la vida real, había hecho famoso a Andretti.

Además, ese sólo era el primer paso. Porque luego había que rodar a ese altísimo ritmo mientras luchabas con otros treinta y dos monoplazas. Y ahí la dificultad aumentaba de forma exponencial. Tenías que tener en cuenta los rebufos. Debías estar dispuesto a sacrificar la mejor línea en una curva si ya tenías a otro coche entrando por el interior, porque a esas velocidades cualquier toque era accidente seguro. Era importante ser paciente y tener en cuenta el desgaste de los neumáticos y los cambios en el comportamiento del coche que se derivaban de la degradación de las gomas y la disminución de peso a medida que se iba vaciando el tanque de combustible. Factores comunes a cualquier otro tipo de carrera pero que las elevadas medias por vuelta de Indy hacían mucho más notorios en apenas unos giros al circuito. Y, por si todo eso fuera poco, había que lidiar con algo que entonces era totalmente ajeno a la Fórmula 1 europea: las banderas amarillas con las consiguientes neutralizaciones de la carrera por medio del *safety car*. Un factor que en aquella época se consideraba, precisamente, una de esas cosas de los yanquis y contribuía al cierto desprecio con el que se miraban las competiciones *made in USA* desde este lado del Atlántico. Hacen las carreras más artificiales, decíamos por aquí. ¿Cuándo se ha visto eso de volver a reagrupar a todos cada vez que hay un toque o un incidente? ¡Falsea la competición!, comentábamos con sorpresa… sin saber que en apenas tres años el coche de seguridad llegaría a la Fórmula 1 para quedarse.

El caso es que jugando con el *Indy500* aprendí definitivamente a apreciar las competiciones al estilo americano. Aquello no tenía nada de fácil y, además, resultaba tan diferente de las carreras europeas como fascinante por muchas y variadas razones. Las extraordinarias velocidades, las diferencias medidas en milésimas, la notable igualdad mecánica, la trepidante acción, las numerosas variables técnicas y estratégicas. Después de horas y horas machacando las teclas del PC, llegué a entender mucho mejor lo que había leído en las revistas a lo largo de los años y lo que empezaba a ver cada vez más en la tele. Porque, casi a la vez que la Fórmula 1 impor-

taba el *safety car*, su campeón del mundo en 1992, Nigel Mansell, cruzaba el charco en la otra dirección y fichaba por el equipo de la CART estadounidense en el que Paul Newman era copropietario y Mario Andretti uno de los pilotos. La presencia del británico en el certamen americano multiplicaba el interés por las carreras *made in USA* en Europa. En España, las retransmisiones que iba a hacer Antena 3 pronto se quedaron en nada, pero tampoco es que se perdiera mucho, dado el pobre papel de los comentaristas que se encargaban de poner voz a la acción, con mucho más entusiasmo que acierto. Por fortuna, ya teníamos parabólica en casa y Eurosport daba en directo las competiciones del certamen americano, narradas por el siempre competente Ben Edwards con el apoyo del no menos experto Gordon Kirby. Fueron unos años en los que la CART llegó a rivalizar en popularidad con la Fórmula 1. Una década en la que los aficionados salimos ganando; cuando no había Gran Premio tocaba carrera americana, a veces incluso el mismo fin de semana pero a diferente hora.

Sin embargo, en la segunda mitad de los noventa las cosas empezaron a torcerse al otro lado del atlántico. El poderoso Toni George, propietario del circuito sede de las 500 Millas, acabó por montar un certamen propio, la IRL (Indy Racing League), basado en las carreras sobre pistas ovales. La CART, por su parte, mantuvo en su calendario la exitosa mezcla de trazados ruteros, urbanos y *speedways*, pero perdió la prueba más importante, la clásica cita de mayo en Indiana. Aun así, las hazañas de Alex Zanardi, primero, y de Juan Pablo Montoya, después, mantuvieron alto el nivel deportivo del certamen americano que, paradojas de la vida, en su país empezaba a ser visto como demasiado europeo por la cada vez mayor presencia (¡y victorias!) de pilotos procedentes de las competiciones celebradas en el viejo continente, que relegaban a papeles cada vez más secundarios a las estrellas locales.

Con el cambio de siglo, la cien por cien americana IRL había ido ganando adeptos y la CART empezaba a perder peso en su país. En un intento por buscar nuevos mercados, sus promotores

planteaban dos carreras a disputar en Europa, una en Alemania y otra en Inglaterra. Tendrían lugar en septiembre del 2001 en dos nuevos circuitos creados a tal efecto. Dos ovales al más puro estilo USA, uno en la localidad germana de Lausitz y otro en la británica de Corby. Era la perfecta ocasión para vivir en directo lo que había experimentado hasta entonces a través de las revistas, los videojuegos y la televisión. A mi habitual compañía en tantos viajes de carreras, Javier Aller, también le apetecía muchísimo el plan, así que no nos lo pensábamos dos veces… ¡Había que ir a la carrera de Inglaterra para ver en vivo a los rapidísimos monoplazas de la CART! Apenas unos meses antes, uno de ellos, el Reynard de Penske pilotado por el vigente campeón del certamen, el brasileño Gil de Ferran, había establecido el récord de la vuelta más rápida en circuito cerrado nunca antes lograda en competición, completando un giro al superóvalo de Fontana a la escalofriante velocidad media de 382,987 kilómetros por hora. Aunque la pista inglesa de Rockingham, por su diseño, no fuese a resultar tan veloz como el *superspeedway* californiano, los más de trescientos por hora de promedio estaban garantizados. ¡Eso había que verlo de cerca!

En realidad, no era la primera vez que los monoplazas americanos competían en Europa. Veintitrés años antes, el certamen que entonces regulaba la USAC había celebrado dos carreras en Inglaterra, en los circuitos de Silverstone y Brands Hatch. Pero, pese a la rapidez y espectacularidad de los Eagle, Watson, Wildcat, McLaren o Coyote, equipados con sus potentes motores turbo y pilotados por algunos grandes nombres del automovilismo estadounidense, como A.J. Foyt, Rick Mears, Tom Sneva, Bobby Unser o Johnny Rutherford, la asistencia de público había estado por debajo de las previsiones y el experimento no había tenido continuidad. Como tampoco la tuvo el anterior intento de acercar las carreras de estilo americano al viejo continente, con Italia como escenario, a finales de los años cincuenta. En aquella ocasión se celebraron dos ediciones de la denominada Carrera de los Dos Mundos, nombre de lo más apropiado para describir lo dispares que eran el automo-

vilismo a uno y otro lado de la Atlántico. La novedosa competición pretendía enfrentar a los monoplazas estadounidenses de la Indy con los europeos de la Fórmula 1 sobre el anillo de velocidad del circuito de Monza. El primer año, los aparatosos roadster yanquis, con potente motor Offy turbo, aplastaron una floja concurrencia europea, compuesta en su mayor parte por los Jaguar D-Type de la Ecurie Ecosse que habían ganado las 24 Horas de Le Mans unos días antes, mientras que los equipos de Fórmula 1 no hicieron acto de presencia. Doce meses después volvieron a dominar los americanos, aunque esta vez sí trataron de plantarles cara tanto Ferrari como Maserati, con vehículos preparados para la ocasión y pilotos del calibre de Mike Hawthorn o Stirling Moss. Precisamente este último fue el mejor clasificado de los europeos, terminando cuarto al volante del precioso Eldorado de la marca del tridente.

Así que se podía decir que la expedición de la CART en el 2001 era un tercer intento, con la sensación de que era posible hacer cierto el refrán de a la tercera va la vencida. Al fin y al cabo, la primera vez se había buscado el imposible de mezclar dos mundos demasiado diferentes. Y en la segunda se había hecho correr a los coches *made in USA* fuera de su ambiente, en circuitos de estilo europeo. En cambio, ahora se trataba de trasladar a Europa una típica carrera americana tal cual se hacían allí, con sus coches rodando sobre circuitos ovales. Un espectáculo que, en aquellos años, gozaba de notables índices de audiencia televisivos a este lado del charco. Todo parecía bien encaminado. Pero en aquellas dos semanas de septiembre poco menos que se cumplió esa famosa Ley de Murphy de si algo puede salir mal, saldrá mal.

Lo primero fue un acontecimiento totalmente ajeno al deporte pero de una importancia capital para el devenir del mundo en los siguientes años. La carrera de Lausitzring estaba prevista para el 15 de septiembre del 2001. Y creo que no hace falta recordar lo que ocurrió cuatro días antes. Fue una de esas jornadas en las que, por mucho que pase el tiempo, todos sabemos lo que estábamos haciendo en el momento exacto de enterarnos de lo sucedido. En

mi caso, estaba comiendo tranquilamente, en casa de mis padres, cuando mi madre puso la tele porque acababa de escuchar por la radio las primeras noticias que hablaban de un avión de pasajeros que se había estrellado contra una de las Torres Gemelas de Nueva York. Era el inicio de esa horrible fecha que todos conocemos ahora como el 11S.

Evidentemente, cualquier otra cosa pasó a muy segundo plano en los siguientes días. Para los equipos de la CART estadounidense que ya estaban en Europa la situación no podía ser más tensa. Se habló de cancelar las dos carreras para que todos sus componentes volvieran a casa. Pero, finalmente, decidieron seguir adelante, con ese viejo espíritu del circo tan presente siempre en el automovilismo: el espectáculo debe continuar. Y continuó también pese a que en la carrera alemana se dio otra desgraciada circunstancia, esta sí directamente relacionada con la competición del motor: el horripilante accidente en el que Alex Zanardi perdió las dos piernas y salvó la vida poco menos que de milagro. Si el sentir general era sombrío aquellos días, con las noticias del 11S llenando el mundo de dolor, rabia y temor a partes casi iguales, ahora se añadía otro triste acontecimiento, de magnitud infinitamente menor a escala global pero no por ello menos importante para el pequeño entorno de la CART y sus aficionados. En mi caso, el bravo piloto de Bolonia era mi favorito desde su anterior y exitosa presencia en las carreras norteamericanas, y me resultaba especialmente injusto que le hubiese sucedido aquello cuando, tras una temporada de retorno al certamen que no había ido nada bien, empezaba en la carrera alemana a volver por sus fueros. De hecho, el tremendo impacto que cambió su vida para siempre sucedió cuando lideraba la prueba a falta de apenas una docena de vueltas.

Cuatro días después, el jueves, los monoplazas de la CART tenían que empezar a rodar en Rockingham. Pero estaba claro que nada podía ser fácil aquellos días. El clima británico había hecho de las suyas y las lluvias de las semanas anteriores, unidas a un mal drenaje de la pista, hacían que apareciesen unas amenazadoras

manchas de humedad. Y ya se sabe estos americanos no corren con agua, como solíamos decir en tono burlón los europeos cuando en Fórmula 1 se competía incluso si caían chuzos de punta. Aunque, las cosas como son, cuando se rueda a más de trescientos por hora de media en una pista oval… ¡vale más que el piso esté perfectamente seco! El caso es que la primera jornada de pruebas terminaba poco menos que en blanco. Algo de lo que nos enterábamos por la tele, mientras cenábamos en un típico pub británico y nos preparábamos para el ansiado primer encuentro con la Fórmula Indy, ya que nuestras entradas eran para las dos siguientes jornadas, en las que estaban previstas la sesión de clasificación y la carrera.

El muy cubierto cielo con el que amanecía el viernes no auguraba nada bueno. Y las pequeñas gotas que caían sobre el parabrisas del coche de alquiler que nos llevaba a las inmediaciones de Corby tampoco eran precisamente buen presagio. Finalmente no llegaba a llover, pero el ambiente era de lo más gris y húmedo cuando, a paso lento en medio de un notable atasco, nos acercábamos al circuito, cuyo entorno tampoco resultaba demasiado halagüeño. Se trataba de una zona industrial, de aspecto bastante desolado, en la que, además, había que aparcar bastante lejos de la entrada de Rockimgham, a donde, tras el desconcierto inicial de muchos de los que dejábamos los coches en aquel solitario descampado, nos acababa llevando un microbús que oficiaba de lanzadera. En cambio, cuando por fin estábamos dentro, la primera impresión era espectacular. Desde prácticamente cualquier punto de las tribunas se podía ver la gran mayoría del enorme trazado, con curiosa forma de trapecio irregular de esquinas redondeadas. Unas esquinas que eran las cuatro curvas de una pista muy peculiar y muy diferente a los otros ovales utilizados en la CART. Sus dos primeros virajes recordaban a los 1 y 2 de Indianápolis, a noventa grados y unidos por una corta recta. El tercero era de radio más abierto y, por tanto, más rápido. El cuarto era el más cerrado de todos, muy al estilo de los que se ven en los triovales que suelen ser más utilizados en la NASCAR, como el circuito de Atlanta.

Lo malo era que pronto empezaban a pasar los minutos y la única acción sobre la sobre la pista era la que protagonizaban unos llamativos *pickups* de la organización. Discurrían a paso lento y estaban equipados con reactores de avión en su parte trasera, utilizados a modo de gigantescos secadores para combatir las filtraciones de humedad, que seguían apareciendo aquí y allá. Cada poco se anunciaba por los altavoces un nuevo retraso en el horario inicialmente previsto. Y pronto empezábamos a temer lo que finalmente acababa ocurriendo, que se iban a cancelar todas las sesiones de entrenamientos previstas para el viernes. Un auténtico mazazo del que nos resarcíamos, en parte, gozando de una de las ventajas que la CART ofrecía con respecto al cada vez más hermético mundo de la Fórmula 1, el acceso totalmente libre a la zona de *paddock* y boxes.

Sin prisa ninguna, al haberse suspendido todo el programa del día, los pilotos y los mecánicos de los equipos atendían con extraordinaria amabilidad a los aficionados. Los primeros se hacían fotos con todo el que se lo pedía y no paraban de firmar autógrafos. Los segundos no tenían problema alguno en mostrar de cerca los monoplazas, que nadie se molestaba en tapar con esa paranoia tan típica de las carreras europeas. Y unos y otros contestaban a las preguntas que el público les hacía sobre los coches y sus detalles, tan diferentes en muchos casos de los habituales en la Fórmula 1. Incluso algunos espectadores eran invitados a probar el funcionamiento de los sistemas de repostaje o a experimentar por sí mismos cómo se cambiaba una rueda o se manejaban las diferentes herramientas. Decididamente otro mundo respecto al superrestringido Gran Circo y una buena muestra de esa mentalidad yanqui en la que el espectador es el que manda, que por algo paga para ver aquello, y más aquel día en el que los aficionados no habíamos visto nada de lo que realmente más esperábamos, acción a toda velocidad en la pista.

Al menos, entre la buena sensación que nos había dejado el ambiente de la CART y las noticias de que Zanardi ya estaba fuera de

peligro pese a la gravedad de las heridas sufridas en el accidente del fin de semana anterior, el viernes no terminaba tan mal después de todo. Ahora sólo faltaba que esa noche y al día siguiente las nubes decidieran contenerse, el asfalto estuviese seco del todo y se pudiera llevar a cabo la ansiada carrera. Y, aunque con más suspense, nervios y retrasos, finalmente habría carrera… ¡Y qué carrera!

El sábado, por fin se veía cielo azul en los huecos que dejaban las nubes, cuyo algodonoso blanco resultaba esperanzador mientras avanzábamos a paso de tortuga en el inmenso atasco que se producía en el acceso al circuito. Pese a todo lo ocurrido los días anteriores, la afluencia de espectadores era más que notable, lo que unido a un control del tráfico no especialmente bien pensado significaba una interminable cola hasta que lográbamos dejar el coche en el lejano parking y acceder a nuestros asientos, situados a la altura de la última curva en la enorme tribuna que rodeaba la pista.

Pronto, todas las incomodidades empezaban a haber merecido la pena. Los pilotos podían, por fin, salir a rodar para realizar una serie de vueltas en las que tomar confianza antes de la competición con una pista que resultaba más rápida de lo previsto. Y cuando lo previsto son promedios de 200 millas por hora (¡más de 320 en nuestros kilómetros!), ir aún más deprisa no tiene que ser ninguna tontería. En todo caso, vistos desde fuera, los primeros giros de tanteo ya impresionaban. Las afiladas formas de los monoplazas de la CART, con su configuración aerodinámica de pequeños alerones delanteros y traseros, propia de los circuitos más rápidos, pronto empezaban a avanzar cada vez con más ritmo.

Al principio costaba acostumbrarse a unas velocidades que parecían imposibles, pero pronto íbamos ajustando nuestros sentidos a una nueva realidad muy diferente a lo que estábamos habituados hasta entonces. Definitivamente, aquello era otra cosa. Nada de fijarse en si uno frena más tarde o acelera más pronto al llegar a tal o cual viraje. La clave, más que en la vista, deslumbrada por la portentosa velocidad del movimiento de los coches sobre el asfalto, estaba en el oído, atento al sonido de sus motores… ¿Levantó este

en la curva dos? ¿Pasó aquel a fondo por la tres? Después de unas cuantas vueltas el ritmo se hacía más y más sostenido y el sonido de los motores cada vez más constante. Los pilotos iban imponiendo su voluntad a ese instinto de supervivencia en el subconsciente que les instaba a levantar el pie derecho del acelerador cuando se acercaban, a más de 340 kilómetros por hora, a un viraje delimitado por un durísimo muro de hormigón. Los altavoces del circuito anunciaban que los más rápidos superaban las 215 millas por hora de promedio, lo que significaba, medidas en kilómetros, puntas por encima de 350. Una vez encontradas la trazada correcta y los reglajes adecuados, la mayoría del circuito se hacía totalmente a fondo. Apenas si era necesario aflojar un poco la presión sobre el acelerador en la curva cuatro, la última, justo en la que estábamos nosotros. Ahí, una levísima inflexión en el sonido distinguía a los más rápidos de los que dejaban un poco más de margen. Parecía imposible rodar a tal velocidad pero era real, por mucho que resultase casi irreal.

Entonces, una vez habituados a esas primeras sensaciones vividas desde nuestros asientos a mitad de tribuna, pasábamos a la segunda fase. La de acercarnos a las vallas situadas sobre los muros que delimitan la pista. Y ahí es donde apreciábamos, definitivamente, lo deprisa que se rueda en un circuito oval. Separados de la pista por la ancha barrera de cemento y la reja de gruesos cables de acero, en nuestro cerebro también había una lucha. El instinto de conservación encendía todas las alarmas ante la violencia del espectáculo, con los monoplazas pasando a tan poca distancia y tantísima velocidad, convertidos poco menos que una difusa mancha de color acompañada de un atronador zumbido. Pero la voluntad también se imponía en nuestra particular pelea. Y el resultado merecía la pena. Las sensaciones eran tan extraordinarias como diferentes a todo lo que habíamos vivido hasta entonces en cualquier otra competición del motor. Ni pegados a las vallas de la *pelouse* de Bugatti en aquella primera visita al Jarama para ver la Fórmula 1, ni en las cunetas del rallye Príncipe, ni en el interior del viraje de Tertre

Rouge en Le Mans habíamos experimentado nada ni remotamente parecido. La distancia a los coches era similar, la protección infinitamente mayor que un rallye y superior a la de cualquier circuito convencional…, pero la velocidad era abrumadoramente más alta. Cada vez que pasaba un coche la tierra temblaba a la vez que un vendaval te desplazaba y zarandeaba como si se tratase de la onda expansiva de una explosión, que captaban tus oídos a través del intenso sonido. Un indescriptible aullido en el que se mezclaba el de origen mecánico, producido por los motores girando al máximo de sus revoluciones, con el aerodinámico, al rasgar los alerones la invisible barrera del aire. La vista quedaba reservada a un papel secundario, analizando, si acaso, la mínima separación entre los neumáticos y el muro, con los más osados llegando poco menos que a rozarlo. Mucho más que nunca antes, lo de menos era a quién veías o cuál de ellos rodaba más deprisa. De lo que se trataba era de estar allí, sintiendo físicamente aquello en lo que tan corto te habías quedado cuando lo imaginabas. Era algo hipnótico. No te podías separar…, ¡simplemente querías más!

Y, aunque en ese momento pareciese imposible, lo íbamos a tener. Al fin y al cabo, esas vueltas de prueba a media mañana sólo habían sido el aperitivo. Faltaba el plato fuerte, la carrera. Tras varios retrasos, finalmente se fijaba la salida a media tarde. La Rockingham 500 se convertía en 400 (más o menos) al recortarse la distancia a recorrer por miedo a que la visibilidad acabase siendo escasa en la parte final, a causa de la hora de inicio de la competición y lo pronto que oscurece en Inglaterra a mediados de septiembre.

Sin haber podido disputarse la sesión de clasificación, la parrilla de salida se configuraba en función de las posiciones que cada piloto ocupaba en la general del campeonato. De ese modo, la primera fila la ocupaban los dos máximos contendientes por el título: el aspirante, Kenny Bräck, y el vigente campeón, Gil de Ferran. El sueco, por el interior, con su Lola del equipo de Bobby Rahal, equipado con motor Ford y luciendo en sus estrechos pon-

tones laterales la clásica publicidad de Shell, en letras rojas sobre fondo amarillo. El brasileño, en el exterior, al volante del Reynard con propulsor Honda decorado con el inconfundible esquema rojiblanco de Marlboro, por mucho que la publicidad de la marca tabaquera fuese sustituida por una bandera de las barras y estrellas. Tras ellos, alineados dos a dos, el resto de los veintiséis monoplazas ordenados por la clasificación de lo que iba de temporada.

Cuando la cerrada formación, trece filas de dos en fondo, se acercaba a la última curva, tenía, amplificada por la mayor velocidad incluso en esos instantes previos a la arrancada, la sensación que siempre me da un pelotón de monoplazas acercándose a la línea de salida. Moviéndose nerviosos a un lado y a otro, rugiendo al compás de los acelerones y frenazos de sus pilotos para mantener la posición asignada a cada uno, eran como una jauría de sabuesos, deseando que los suelten para salir disparados en busca de su presa. Y aunque una salida lanzada nunca podrá igualar, en emoción e incertidumbre, a la partida desde parado, en el momento en que se agitaron las banderas verdes y todos los pilotos pisaron a fondo el acelerador de sus monoplazas la estampida fue apoteósica. En un instante la carrera estaba en marcha. Apenas veinte segundos después, casi sin tiempo para apreciar cómo De Ferran, pegado al muro, había sido más rápido que Bräck a la hora de coger la trazada buena y situarse en cabeza, el pelotón ya llegaba absolutamente lanzado a nuestra curva para completar la primera vuelta.

Entonces, en medio del grupo, aparecía una espesa nube blanca acompañando a un monoplaza en plena derrapada. Era el Lola del compañero de Bräck en el Team Rahal, Max Papis, que trataba de no golpear contra el muro. El italiano lo conseguía, con esa mezcla de habilidad y fortuna tan necesaria a esas velocidades. Pero, como había experimentado tantas veces en mis partidas al *Indy500*, cuando un coche trompea delante en un oval los que vienen detrás necesitan todavía más suerte para librarse del accidente. Cegados por la cortina de humo producida por los neumáticos del coche que está girando sobre sí mismo, es casi siempre una mera cuestión de

azar salir indemne. Se trata de decidirse a frenar, con el peligro de bloquear y trompear también, o apostar por ir hacia uno de los lados de la pista, con la esperanza de que justo en ese no acabe por aparecer el monoplaza que está protagonizando la pirueta.

Apenas visibles entre el humo, otros dos pilotos perdían el control de sus coches, con el chirrido de sus neumáticos, tratando inútilmente de aferrarse al asfalto, precediendo al seco ruido que producían sus chasis cuando acababan golpeando contra el muro interior. Finalmente, cuando se disipaba la humareda, podíamos distinguir de quién se trataba: dos viejos conocidos de las carreras europeas, Tora Takagi, aquel aguerrido japonés que había sido compañero de nuestro Pedro en Arrows, y Bruno Junqueira, el brasileño que había ganado la Fórmula 3000 el año anterior y ocupaba el codiciado puesto dejado libre por Montoya en el equipo de Chip Ganassi.

Las banderas amarillas salían a relucir de inmediato, seguidas de la intervención del coche de seguridad. No había transcurrido ni una sola vuelta y la carrera ya tenía que ser neutralizada, algo que experimentábamos por primera vez en directo y que, lejos de molestarnos, casi era bienvenido. Nos permitía saborear ese intensísimo arranque y bajar las revoluciones de nuestro corazón, que se había puesto a mil por hora. «¡Esto es impresionante!», creo que fue lo único que acertamos a decir mientras tratábamos de recapitular lo visto en tan corto espacio de tiempo. Porque si veinte años antes, en el Jarama, o dieciséis desde mi última visita a Estoril, los trompos de los Brabham de Piquet y Hesnault, justo delante de mí, habían dejado huella, este de Papis los superaba con creces en cuanto a sensaciones. ¿Y qué decir del primer duelo por el liderato entre De Ferran y Bräck? Sin ser un adelantamiento estrictamente hablando, al haber partido los dos en paralelo, la maniobra no dejaba de ser realmente espectacular, de nuevo con la enorme velocidad como factor más determinante.

Instantes después, el *safety car* se retiraba y las banderas verdes sustituían a las amarillas en las manos de los comisarios de pista.

La carrera se lanzaba otra vez, esta vez sin incidente alguno. Con De Ferran tirando fuerte en cabeza, el multicolor pelotón se estiraba en seguida y las posiciones pronto empezaba a definirse, con el brasileño y Bräck abriendo hueco por delante seguidos de un apretado trío compuesto por el hijo de mi adorado Mario Andretti, Michael, el otro brasileño de Penske, Helio Castro Neves, y el escocés del Team Green Dario Franchitti. Empezaba entonces una fase de la competición en la que entraban en juego los rebufos y las estrategias, todo ello, eso sí, a velocidades de vértigo. Los monoplazas pasaban ante nosotros cada pocos segundos a ritmo de misiles tripulados. La diferencia entre el Penske del líder y el Lola de su perseguidor crecía inicialmente, pero el sueco no estaba dispuesto a que se le escapase el brasileño y pronto se iba acercando poco a poco.

Entonces ambos empezaban a alcanzar a los últimos clasificados y tenían que empezar a doblarlos. Comenzaba otro espectáculo fascinante. Pese a lo ancho de la pista, su extraordinaria rapidez hacía complicado adelantar incluso a los monoplazas más lentos (¡menos rápidos sería más apropiado decir!). Entraban en juego los rebufos y el punto en que cada uno de los dos primeros encontraba al siguiente coche a rebasar. Una cosa era rodar con aire limpio por delante, haciendo a fondo buena parte de cada vuelta. Otra muy distinta tener que levantar el pie en alguno de los virajes, al verse atraído hacia el doblado como por un imán, debido a esa fuerza invisible que acerca el coche que persigue al que le precede. Una especie de rayo tractor que, a velocidades muy por encima de los 300 kilómetros por hora, deja escaso margen al error y muy poco tiempo para reaccionar y elegir por que lado pasar.

Un juego del gato y el ratón en el que Bräck acababa por encontrar el modo de superar a De Ferran, tirándose con decisión al interior de la curva uno cuando los dos tenían por delante un numeroso grupo que impedía al brasileño desplegar todo el potencial de su Reynard. Era el primer adelantamiento por el liderato y, cada vez más acostumbrados al frenético ritmo de la carrera, pare-

cía casi sencillo. En realidad no lo había sido en absoluto. Para realizarlo el sueco tuvo que aplicar un toque de volante de precisión quirúrgica, con el que logró mantener la máxima velocidad pese a tener que apartarse ligeramente de la trayectoria ideal, situada más hacia el exterior para aprovechar mejor el peralte de la curva uno y salir catapultado hacia la dos.

Poco después, otro trompo, cuando el mexicano Jourdain le daba un buen susto al trío perseguidor de los dos líderes, al cruzarse ante ellos justo cuando iban a doblarlo, provocaba una segunda neutralización y otro de los momentos más esperados y, también, más diferentes respecto a las carreras que habíamos visto anteriormente: la entrada en tromba de todos los participantes al *pit lane* para efectuar el primero de los repostajes previstos. Una danza de compleja coreografía, con los coches transitando en fila de a dos por la calle de boxes mientras un mecánico de cada equipo les hacía señas con los brazos para indicarles donde tenían que parar, momento en el que se desviaban para ser recibidos por el resto de miembros del equipo, mucho menos numeroso que el permitido en la Fórmula 1. Con sólo un mecánico por rueda, y otro más manejando la pesada y voluminosa manguera con la que llenar el depósito de metanol, los cambios de neumáticos eran más lentos pero también más comprensibles al ojo. Una carrera dentro de la carrera, con los rápidos gestos para quitar y poner cada rueda seguidos por un último ajuste a la incidencia de los pequeños alerones delanteros, antes de que el piloto, impaciente mientras asiste a todo el proceso, tenga de nuevo vía libre para salir a la pista.

Por muy poco, los mecánicos del Team Rahal conseguían que Bräck retornase a pista por delante, con De Ferran y su Reynard casi en paralelo pero ligeramente por detrás. Se iniciaba entonces un segundo tercio de carrera que pasaba en un suspiro, como no puede ser de otra manera cuando las vueltas se suceden cada veintipocos segundos. Una tensa calma a más de 210 millas por hora de media, con el sueco en cabeza y el brasileño sin perderlo de vista, atento a la menor oportunidad. Esta llegaba cuando todos estaban

empezando a pensar ya en la necesidad de hacer el segundo repostaje en condiciones de bandera verde. Algo en lo que casi siempre se trata de evitar ser el primero, no sea que justo a continuación ocurra algo que neutralice la carrera y haga más rentable, en segundos, parar bajo bandera amarilla. Ese algo pasaba cuando otra nube de humo, este más bien azulado, salía de la parte trasera del monoplaza de Adrián Fernández, que empezaba a perder velocidad a la vez que dejaba un reguero de aceite sobre la pista.

El segundo acto del baile de los mecánicos se saldaba con una actuación estelar por parte de los muchachos del coronel Penske, que devolvían a De Ferran a la pista claramente por delante de Bräck. El brasileño recuperaba el liderato, seguido por el sueco, y los dos volvían a abrir hueco en cuanto se reanudaba la carrera. El último tercio de competición iba a ser, además, más corto de lo previsto. El ocaso se acercaba casi tan rápido como rodaban los monoplazas sobre la pista y la dirección de carrera decidía recortar veintiocho vueltas más la duración de la prueba. Restaban, por tanto, apenas cuarenta. Menos de quince minutos, si no había más neutralizaciones, que, además, se iban a poder hacer con el combustible recién cargado y sin tener que pensar en una nueva parada en boxes o en tener que ahorrar carburante en los giros finales. Iba a ser un *sprint* final en toda la regla, con los aceleradores a fondo y los motores, alimentados con la mezcla más rica, girando siempre al límite.

Al igual que en la parte inicial de la carrera, De Ferran marcaba un ritmo frenético y sólo Bräck era capaz de seguirle. No se podía pedir más, los dos primeros clasificados del campeonato luchando por la victoria en un duelo directo. Ahora era el sueco quien estaba en el papel de cazador, esperando su momento. Y de nuevo el tráfico de pilotos doblados era su mejor aliado. Mientras los iban alcanzando uno a uno, el brasileño no tenía problemas para mantener un margen de alrededor de un segundo, rebasándolos con tanta decisión como precisión. Pero, a cinco vueltas del final, De Ferran llegaba a cola de un grupo de cuatro pilotos enzarzados en su pro-

pia lucha particular. Era el peor escenario posible para el vigente campeón y el mejor para el ambicioso aspirante. El de Penske lograba deshacerse de los dos primeros, pero al alcanzar al tercero, Papis, quien, a su vez, buscaba un hueco para atacar a Oriol Servià, no tenía más remedio que perder velocidad. Era lo que Bräck necesitaba. Justo delante de nuestros ojos, a la salida de la curva cuatro, el Lola Shell se pegaba a la cola del Reynard Marlboro como un avión de combate cuando se dispone a abrir fuego para abatir a su enemigo. De Ferran trataba de sacudírselo, buscando el interior del primer viraje. Pero Bräck llegaba con más velocidad y le superaba por el exterior cuando se iniciaba la antepenúltima vuelta. El sueco recuperaba el liderato y tenía la victoria muy cerca.

Pero la carrera aún no había acabado aunque restase apenas medio minuto. De Ferran no se daba por vencido y la situación se invertía por completo. Ahora era Bräck quien se encontraba con otros cuatro pilotos rezagados justo cuando la bandera blanca indicaba el inicio de la última vuelta. El sueco trazaba milimétricamente las curvas uno y dos, buscando la línea blanca del interior para acortar el terreno a recorrer y no dejar el más mínimo espacio a De Ferran. El brasileño le seguía a lo que, en términos de carreras de caballos, era apenas un largo de distancia. El sueco, molestado por la presencia de los coches a los que estaban alcanzando, había perdido algo de impulso en la parte inicial del trazado. En lugar de pasar a fondo los dos primeros virajes tenía que levantar mínimamente el pie. Y esa pequeña caída de velocidad era letal. Desde nuestro asiento situado unos metros antes de la meta veíamos cómo De Ferran pegaba el morro de su Reynard a la caja de cambios del Lola cuando llegaban a la curva tres, que ambos pasaban poco menos que en tándem, sin apenas distancia que los separase. Faltaba sólo la última curva y estaba claro que el brasileño lo iba a intentar.

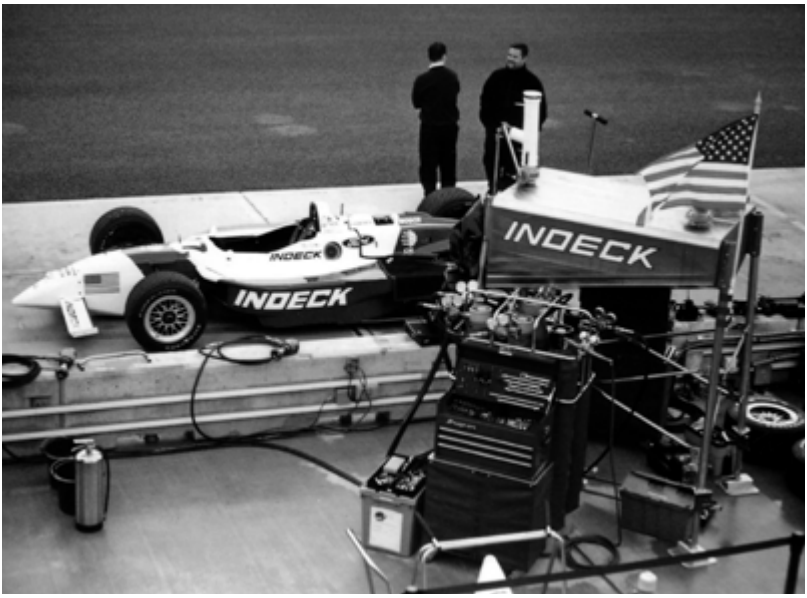
Era una de esas situaciones en las que el piloto que adelanta ha de confiar en que el rival no haga ninguna maniobra inesperada, apretar los dientes, poco menos que cerrar los ojos y, guiado por

su instinto, ir a por ello. Entonces, cuentan los que lo han vivido, parece que todo sucede a cámara lenta. El tiempo casi se detiene, permitiendo al que ataca analizar lo que está ocurriendo delante de sus ojos para saber cual es la decisión correcta. En una fracción de segundo, que en su cabeza se alarga de forma imposible de cuantificar, puede escoger entre recorrer menos distancia por el interior pero, a cambio, verse obligado a hacer un movimiento más brusco que le haga perder impulso, o dejar que la inercia sea su aliada y seguir absolutamente a fondo hacia el exterior, aunque eso signifique recorrer más metros y pasar a escasos centímetros (o puede que sólo milímetros) del muro de hormigón.

De Ferran optaba por lo segundo y rebasaba a Bräck por fuera, metiendo su Reynard entre el Lola de su rival y la pared de cemento por un hueco en el que acertar, a más de 350 kilómetros por hora, debe de ser algo así como tratar de enhebrar una aguja a la primera y sin pensárselo. Una maniobra extraordinaria, precisa, fulminante, y ejecutada justo delante de nuestra absorta mirada, que nos dejaba sin aliento. El ¡oooh! que salía de nuestras gargantas se mezclaba entonces con el *¡¡¡wooosh*!!! que dejaba a su paso aquel proyectil rojiblanco mientras buscaba la línea blanca del interior de la curva, la alcanzaba por delante, tras casi tocarse con su rival, y cruzaba la línea de meta como ganador. Sin darnos cuenta, a la estela del brasileño todos en la tribuna nos poníamos en pie, formando una ola que en nada tenía que envidiar a la mejor que nunca haya hecho la torcida de Maracaná cuando otro de los suyos, un futbolista vestido con la *canarinho*, marca el gol de la victoria.

Ya no importaba que el viernes no hubiésemos visto una sola vuelta de entrenamientos. Ni los continuos retrasos, ni los atascos, ni que la carrera se hubiese recortado dos veces. Había sido un espectáculo más corto pero, tal vez también por ello, aún más intenso. Y ese último adelantamiento, que el propio De Ferran siempre ha considerado el mejor de su carrera deportiva, era la guinda de un pastel que a punto estuvo de no llegar a cocinarse pero que, finalmente, nos dejó un dulce sabor que todavía recor-

damos casi veinte años después. Antes de ver a los Fórmula Indy en Rockingham ya teníamos claro que eso de las carreras americanas era mucho más que dar vueltas en círculo. Tras experimentarlo en directo nos quedó definitivamente demostrado.



Esta fue la imagen en buena parte del fin de semana en Rockingham durante la prueba de la CART de septiembre del 2001, los coches en boxes y sin poder rodar.

Gil de Ferran logró la victoria en la última curva con el Reynard del equipo Penske en la carrera de la CART disputada en el 2001 en Inglaterra.