

13. Grandes esperanzas

Primeros de diciembre del 2005, estábamos cerca de la Costa Azul pero hacía el frío habitual en casi cualquier zona de Europa en esta época del año. Un frío helador que lo era aún más acompañado del famoso viento del mistral cuyo nombre evoca la larga recta del circuito en el que nos encontrábamos: el famoso Paul Ricard.

El histórico trazado francés, rebautizado unos años antes como HTTT (High Technology Track Test) tras su relanzamiento como pista de pruebas después de largo tiempo en el olvido, era el escenario de dos jornadas de práctica para los equipos de las GP2 Series. El nuevo certamen antesala de la Fórmula 1 acababa de estrenarse ese mismo año, en sustitución de la ya muy decadente Fórmula 3000, con una interesante primera campaña en la que el título había terminado en manos de un jovencísimo alemán de apellido ilustre, Nico Rosberg, por entonces (y, tal vez, incluso ahora) más conocido por ser el hijo del carismático campeón del mundo del 82, Keke Rosberg, que por sus ya notables prestaciones al volante.

Ser el siguiente campeón de la GP2 y dar el salto a la Fórmula 1, como había conseguido Nico, que debutaría en el Gran Circo al año siguiente, al volante de un Williams, era el objetivo de los treinta y tantos jóvenes leones que se aprestaban a subirse a los mo-

noplazas de GP2 durante aquellos dos días de tests. Entre ellos estaba la causa de mi presencia en pleno invierno en el sur de Francia, Javi Villa, que se preparaba para el enorme cambio que iba a significar su paso a la GP2 desde la Fórmula 3 española. Con Javi y su padre, César, habíamos hecho el largo viaje en coche desde su pista de karts, en la localidad asturiana de Soto de Dueñas, hasta el trazo galo. Un escenario de algunos Grandes Premios inolvidables de la F1, como el de 1990, cuando el March Leyton House pilotado por Ivan Capelli (y diseñado por un entonces muy poco conocido ingeniero británico llamado Adrian Newey) había puesto en jaque a los grandes dominadores de aquella temporada, Prost con el Ferrari y Senna con el McLaren. El italiano lideró hasta tres vueltas del final para concluir segundo, justo entre los dos irreconciliables enemigos, después de que el motor Judd, asfixiado por la extrema aerodinámica de su revolucionario monoplaza color turquesa, diese muestras de fatiga en los últimos giros de una carrera que debía haber sido suya.

Ser algún día protagonista de uno de esos Grandes Premios era la meta de esos chavales que, como Javi, se reunieron durante aquel frío y desapacible par de días en el Paul Ricard. Una lista de nombres que repasada ahora, más de diez años después, tiene más de promesas incumplidas y de sueños no realizados, que de éxitos y metas alcanzadas, aunque de estas últimas hay unas cuantas. Y es que, curiosamente, en esa lista figuran dos pilotos que acabarían proclamándose nada más y nada menos que Campeones del Mundo. Ellos son Lewis Hamilton, flamante pentacampeón mundial de la Fórmula 1, y José María López, tres veces ganador del WTCC, el Campeonato del Mundo de Turismos. Dos pilotos que, por diferentes razones, llamaron mi atención durante aquellas dos jornadas invernales en las que estuve a pie de pista y en los boxes del circuito con nombre de marca de pastis, el popular aperitivo anisado galo.

Con el segundo de ellos, más conocido ya de aquella por su sobrenombre de Pechito, compartimos mesa y mantel en una dis-

tendida cena junto a los Villa, padre e hijo. Entonces, el argentino era una de las estrellas emergentes del mundillo de los monoplazas, hasta el punto de estar en la nómina de Renault, formando parte de su programa de desarrollo para jóvenes valores. Un programa sobre el que recuerdo cómo nos contó, con buenas dosis de ironía, el mucho énfasis que se hacía en la preparación física, muy por encima en las clases, tanto teóricas como prácticas, del tiempo dedicado a cuestiones relativas al pilotaje. Su sentido del humor, aderezado con los rasgos de locura juvenil propios de sus por entonces apenas 22 años de edad, y la fe ciega en sus posibilidades, tan típica de los pilotos por mucho que estén inmersos en un deporte en el que el talento individual por sí sólo no es, ni mucho menos, garantía de éxito, fueron las características que más me llegaron de aquel afable chaval con el que al día siguiente nuestro Javi iba a compartir box en el equipo español Racing Engineering.

Un día siguiente que amaneció con cielo cubierto por espesas nubes grises, que pronto empezaron a descargar agua sobre la pista. A primera hora de la mañana, Pechito y Javi se subían a los Dallara con los colores de Telefónica y Repsol (el efecto Alonso, recién conquistado el primer título mundial por el asturiano, estaba en pleno apogeo, las grandes empresas españolas apostaban por los coches y parecía que, por fin, el automovilismo de circuitos iba a despegar en España... aunque, por desgracia, aquello sería apenas un fugaz espejismo). Mientras tanto, nosotros aprovechábamos para buscar un punto de observación desde el interior del trazado. Minutos después, apenas guarecidos de la lluvia con un paraguas al que el mistral zarandeaba inmisericorde, nos apostábamos a la entrada de la chicane situada al inicio del tramo de la famosa recta de ventoso nombre que se utiliza en el trazado 3D del Paul Ricard, una de las numerosas variantes que permite el circuito en su configuración moderna y que, además, es muy similar a la usada en los últimos Grandes Premios de Fórmula 1 disputados en el mismo, como ese del 90 que rememorábamos unas líneas más arriba.

Entonces era cuando teníamos nuestro primer contacto directo con el otro protagonista de este relato, Lewis Hamilton. El joven británico venía de ganar el europeo de Fórmula 3 y se estrenaba al volante de un GP2, precisamente pilotando uno de los monoplazas del equipo ART, la formación con la que Nico Rosberg había logrado el primer título de la categoría ese año. El casco amarillo de Lewis, con su diseño tan similar al del inolvidable Senna, destacaba pronto bajo la lluvia, y no sólo por su llamativa tonalidad. El ritmo de Hamilton era visiblemente superior al de cualquiera de sus compañeros de pista, la mayoría mucho más experimentados o con más horas de vuelo sobre el potente Dallara con motor V8. El joven prodigio británico era capaz, una y otra vez, de frenar más tarde y, aun así, superar el rápido zigzag derecha-izquierda con mayor velocidad, factor decisivo para sacar ventaja al afrontar la recta de Mistral y la vertiginosa curva de Signes, un sector siempre clave para hacer tiempos en el Paul Ricard. Y aunque a veces la vista engañe y la espectacularidad en el pilotaje no sea siempre refrendada por el cronómetro, en este caso el ojo no mentía. Cuando volvíamos a los boxes y echábamos un vistazo a la lista de tiempos allí estaba, en primera posición, el nombre de Hamilton. Poco después concluía la sesión matinal y llegaba la hora de la pausa para comer, en la que nos tocaba hacer cola en el autoservicio del restaurante del circuito, tocándonos, casualidades de la vida, precisamente justo detrás de Lewis. Además de por sus cronos en pista (el agua nunca miente, el piloto que va deprisa en mojado es que tiene ese algo más que sólo los mejores poseen), el joven británico destacaba fuera del habitáculo por su finísima piel morena (perfecta mezcla entre la tonalidad de la tez de su padre, de origen caribeño, y su madre, con genes irlandeses), su blanca y resplandeciente sonrisa y sus educadas maneras, mostrando ya a tan joven edad un carisma propio de los elegidos.

Recuerdo comentar todas estas sensaciones, a mi vuelta de aquel viaje, con varios amigos aficionados a las carreras y ver cómo se confirmaban durante la temporada del 2006 en la GP2, cuyo

título se acabó llevando Hamilton, dejando, de paso, algunas extraordinarias muestras de su talento como aquel fabuloso adelantamiento doble en Silverstone o su extraordinaria remontada en Estambul.

Después vendría su increíble temporada de debut en la Fórmula 1, ese 2007 prodigioso, midiéndose con todo un bicampeón mundial como Alonso sin complejo alguno, de tú a tú (¡y acabando por sacarlo de quicio!), que a punto estuvo de permitirle ser campeón del mundo a la primera, perdiendo el título sólo por la letal mezcla que supuso su inexperiencia y la guerra interna con su compañero de equipo en McLaren. Un título que se le escapó casi tan por los pelos como lo consiguió al año siguiente, cuando la lluvia (su aliado en las extraordinarias victorias de Fuji 2007 y Silverstone 2008 —¡lo visto en Paul Ricard no mentía!—) arreció en el momento justo sobre el tobogán de Interlagos para hacer inútil la apuesta de Glock por las gomas lisas en aquellas locas e intensas últimas vueltas del Gran Premio de Brasil del 2008. Luego, los McLaren nunca volvieron a estar a la altura, bien por prestaciones bien por fiabilidad, y Hamilton tuvo su particular travesía del desierto, jalonada por destellos de su innegable clase y también por errores dentro y fuera de pista, que de todo hubo en esos años en los que a Lewis (y al resto) les tocó sufrir la dictadura impuesta por el imbatible binomio Vettel-Red Bull que siguió al efímero reinado de Button con el Brawn Mercedes.

Entonces, buscando una máquina a la altura de su talento (la clave para ganar en el mundo del motor sigue siendo esta, acertar a la hora de elegir equipo, ¡ni más ni menos!), el británico dio a finales del 2012 el arriesgado paso que sería la base de los tres títulos mundiales que acabaría por lograr en las siguientes cuatro temporadas: dejar su equipo de toda la vida y fichar por Mercedes. El cambio de reglas que llegaba era la gran ocasión para que una marca del potencial financiero y tecnológico de la germana sacase ventaja, así que merecía la pena tener paciencia, dar por perdido el 2013 (en

el que, aun así, ya pisaba el escalón más alto del podio en Hungría como piloto de las flechas plateadas) y sacar fruto de todo ello a partir del 2014. El resultado fueron seis campañas de las que en cuatro Hamilton y el Mercedes sólo tuvieron un rival, su compañero de equipo en las tres primeras (el mismo Nico Rosberg al que Lewis sucedió en el asiento del Dallara ART y el palmarés de la GP2). Aunque, tal vez, realmente el máximo enemigo del británico acabara siendo durante esos años la diosa Fortuna que, en forma de inoportunas averías, le llegó a complicar por momentos la consecución del título en el 2015 y tuvo una influencia clave en que Nico le acabara superando en su feroz lucha fratricida por el del 2016. Después llegaron dos campañas en las que Ferrari, con Vettel como punta de lanza, se lo puso inicialmente mucho más complicado al británico. Que en ambas acabase dándole la vuelta a una situación que parecía muy favorable al alemán del equipo italiano no ha hecho sino aumentar el valor de sus últimos triunfos y convencer de una vez, incluso a los más escépticos, de su extraordinario talento.

Porque, además, las numerosas victorias conseguidas por Hamilton al volante de las flechas plateadas son sólo la punta del iceberg en su imparable progresión hasta convertirse en uno de los más grandes de la historia de la Fórmula 1. De aquel joven e impetuoso Lewis de sus inicios al mucho más maduro y completo piloto actual ha habido una evolución en la que, pese a que haya quien todavía se empeña en asociarle los sambenitos de destrozaneumáticos o agresivo y rápido en calificación, pero no tan inteligente en carrera (coge mala fama y échate a dormir, que diría el refrán), estos cada vez se ajustan menos a la realidad de un Hamilton que, sin perder su innata velocidad, ni ese casi sobrenatural sexto sentido para encontrar adherencia sobre el piso mojado donde otros ni se atreven siquiera a buscarla, ha ganado, además, en autocontrol, sentido estratégico y capacidad técnica. Virtudes que, unidas al extraordinario monoplaza que ha tenido en los últimos años, le han permitido, primero, sumar ese segundo título

que, por manos ya debía haber logrado bastante antes, y después añadirle otros tres más (y quién sabe cuántos otros podrán llegar todavía). Porque, como cualquiera que entienda un poco de esto de las carreras de coches debería de saber ya más que de sobra, las manos no lo son todo para triunfar en este deporte tan apasionante como complejo. Un deporte que, aunque para la mayoría no lo parezca, va bastante más allá de la Fórmula 1, por mucho que la categoría reina sea la que acapare más portadas, más minutos de televisión y más dinero. Darse cuenta de ello a tiempo suele ser una de las claves para que los jóvenes pilotos encuentren otro camino que les permita seguir ganándose la vida con las carreras aun cuando el sueño de la Fórmula 1 no haya pasado de ser eso, un sueño o, incluso, haya acabado convirtiéndose poco menos que en una pesadilla. Ejemplo claro de todo esto es, precisamente, ese afable argentino al que, unos párrafos más arriba, habíamos dejado subiéndose al GP2 de Racing Engineering en aquella fría mañana de diciembre en el circuito de Paul Ricard. Tras aquellos tests, José María 'Pechito' López decidió finalmente hacer la temporada de la GP2 con los británicos de Super Nova... y las cosas no salieron, ni de lejos, como esperaba. De ser la gran esperanza argentina para convertirse en el nuevo Fangio, tarea imposible afrontada con mayor o menor éxito por Carlos Reutemann en los setenta, Óscar Larrauri en los ochenta o Norberto Fontana en los noventa, 'Pechito' pasó a engrosar la todavía mucho más larga lista de los que intentaron llegar a la Fórmula 1 pero se quedaron en el camino. Sin embargo, probablemente aquella determinación y aquella fe en sí mismo que nos había demostrado charlando en un remoto hotelito de la Costa Azul francesa fue lo que hizo que el argentino no se rindiese. Retornó a casa para empezar otra vez casi de cero, compitiendo en las carreras de turismo de carretera que tan populares son en su país como para servir incluso de base a un largometraje titulado *La leyenda*. Poco menos que una versión sudamericana del famoso *Días de Trueno* protagonizado por Tom Cruise y con la NASCAR estadounidense como telón de fondo.

Desde ahí volvió Pechito, inasequible al desaliento, a intentar el salto a la Fórmula 1 a través del fallido proyecto USF1, cruzándose entonces de nuevo sus pasos con nuestro Javi Villa, para el que también pareció, por momentos, entreabrirse la puerta al Gran Circo como posible piloto de aquel supuesto equipo norteamericano que, finalmente, nunca existió. Incluso, cosas del destino, posteriormente ambos acabaron teniendo un breve paso por el Mundial de Turismos al volante de un BMW de la categoría de independientes. Pero mientras que las opciones de Javi de hacer camino en el WTCC se quedaron atascadas en la puzolana a la que Tom Coronel envió su 320 en aquella carrera del circuito de Cheste que ya era prácticamente suya, tras superar con decisión al duro piloto holandés, a Pechito sí le salió bien su apuesta de competir en la prueba de casa con un coche privado de la marca bávara, logrando una fantástica victoria que, poco después, le abrió las puertas del equipo oficial Citroën en el ambicioso desembarco del fabricante galo en el Mundial de Turismos. Y aunque ser el único no francés en un equipo cuyos otros pilotos eran dos ídolos nacionales del país que inventó el chauvinismo, nada menos que Yvan Muller y Sébastien Loeb, pudiese parece misión imposible y garantía de problemas y de verse relegado a un papel secundario, Pechito pronto demostró lo que viene haciendo su compañero de aquellos tests de GP2 de finales de 2005 en el Campeonato de España de Montaña: el mayor nivel que un piloto joven, procedente de las categorías superiores de monoplazas, tiene respecto a los de prácticamente cualquier especialidad del mundo del motor; rallyes aparte, que eso ya es otro deporte como bien pueden atestiguar los Kubica, Räikkönen y compañía.

Las temporadas del argentino en el WTCC al volante del Citroën C-Elysée fueron, si cabe, aún más dominantes que las de Hamilton con el Mercedes en la Fórmula 1, sumando victoria tras victoria para acabar llevándose el título ya el primer año, sin tener que esperar a la lotería que suele ser la cita final de Macao, en cuyo

difícilísimo circuito dejó Pechito otra muestra más de su talento y clase con una *pole* estratosférica y una rotunda victoria en la carrera más importante del fin de semana, la que se disputa con la parrilla de salida sin invertir. Otro buen número de triunfos más, coronados con dos títulos de campeón en las dos siguientes campañas, elevaron al argentino a la categoría de tricampeón del mundo antes de dar otro paso en busca de nueva gloria en una especialidad diferente, las pruebas de resistencia, formando parte desde el 2017 del equipo oficial Toyota, el máximo candidato al título mundial en la supertemporada del WEC que se extenderá hasta la disputa de las 24 Horas de Le Mans en su edición del 2019.

Así que, más de una década después de aquel par de gélidos días en el Paul Ricard, ahí tenemos, en la cima del mundo del automovilismo, a dos de los protagonistas de entonces: Lewis Hamilton, ya todo un pentacampeón de la Fórmula 1, y Pechito López, finalmente el nuevo Fangio, aunque sólo sea por el hecho de volver a poner el nombre de su país, Argentina, en el palmarés de un Campeonato del Mundo de automovilismo.

Del resto de los treinta y tantos que aspiraban a conseguir algo similar entonces, unos, como Di Grassi o Conway, pilotos oficiales respectivamente de Audi y Toyota, en el Mundial de resistencia (el WEC para abreviar usando sus siglas *Brittish*) emprendieron otro camino para tratar de lograr un Mundial, aunque sea al volante de un biplaza, consiguiendo finalmente el brasileño ser campeón en la nueva Fórmula E para monoplaza eléctricos. Otros como Nelsinho Piquet, Timo Glock y Adrian Sutil lograron llegar a la F1 pero no triunfaron en ella. Y la mayoría siguen por ahí, buscándose la vida sea en la Copa Porsche como Ammermüller y Biaggi, en los diferentes certámenes de GT como los Parente, Pla, Kane, Pavlović, Zuber o nuestro Álvaro Barba, o en certámenes menores, si nos centramos en los otros dos nuestros que aquel ya lejano diciembre del 2005 aún soñaban con llegar a la F1, Borja García, que en el 2014 recaló en la misma NASCAR europea por la que, precisa-

mente, ya había pasado Javi Villa antes de reciclarse en montañero y arrasar en el nacional de su categoría al volante de los CM *made in* Asturias de Bango Racing Cars.

Que los tres españoles de aquel amplio grupo de jóvenes con ganas de comerse el mundo de las carreras estén entre los que menos camino han hecho a nivel internacional no deja de ser, por cierto, otro prueba más de que el talento no lo es todo en esto del automovilismo. Aquel efecto Alonso que entonces nos llevó a tener hasta tres equipos españoles en la GP2, hace tiempo que quedó diluido precisamente por su propio origen, basado casi exclusivamente en prestar atención sólo a la máxima figura dejando cada vez más de lado a los que venían detrás. Típico ejemplo, por desgracia, del pensamiento a corto plazo tan propio de muchos en este país en el que, no en vano, se acuñó el término de la cultura del pelotazo, esa cuyas consecuencias seguimos viendo cada día en las noticias y sufriendo en nuestra maltrecha economía.

Pero si algo nos enseñan las carreras es precisamente eso de no rendirse y mirar siempre para adelante que ha llevado a lo más alto a Lewis Hamilton y Pechito López en sus respectivas especialidades o que hace que Javi Villa y el resto de aquellos treinta y pico chavales (ya no tan chavales unos cuantos años después) sigan peleando por abrirse camino en el mundo del automovilismo: hay que reinventarse siempre, parar no es una opción. Al fin y al cabo, esa es la mentalidad de todo el que compite en cualquier nivel de este deporte a veces tan injusto pero siempre apasionante al que tanto ellos como vosotros y nosotros estamos tan enganchados. ¿Que se averió el motor? ¡No importa, lo arreglamos o ponemos otro! ¿Que hicimos «chapa»? ¡No pasa nada, a reparar para volver cuanto antes a la carga!



Lewis Hamilton destacó bajo la lluvia en sus primeros tests de GP2 en el 2005.



‘Pechito’ López compartió el box de Racing Engineering con Javi Villa en los tests de la GP2 en el Paul Ricard a finales del 2005.

