14. Automovilismo de museo

Las vacaciones de verano del 2007 en la Bretaña francesa nos dejaron magníficos recuerdos. En lo gastronómico, mi amigo Benjamín y yo todavía nos relamemos cuando recordamos las deliciosas lonchas de magret de pato que degustamos en Dinan. Mi pareja de entonces, Fernanda, y la suya de siempre, Raquel, no olvidan el intenso sabor a mar de las ostras de Cancale. Y, placeres culinarios aparte, a los cuatro nos fascinó el Mont Saint-Michel y disfrutamos visitando antiguos castillos, preciosos pueblos medievales y coloridos faros al borde de agrestes acantilados. Todo ello forma parte de los innumerables atractivos turísticos de una región cuyo precioso paisaje bien merece, por sí solo, una visita.

Además, en Bretaña hay una auténtica joya para los aficionados al mundo del motor. Está en uno de esos pequeños pueblos en los que parece haberse detenido el tiempo. Tiene apenas seiscientos habitantes y se llama Lohéac. Un nombre que ahora será, tal vez, más popular gracias al auge del rallycross, que tiene en el circuito situado en sus afueras la sede de la etapa francesa en el Mundial de la especialidad de moda del automovilismo. La pista es propiedad de Michel Hommell, el fundador de la revista *Échappement* una de mis lecturas favoritas allá por los años ochenta cuando empecé a comprar prensa del motor extranjera. Y en sus inmediaciones está

el Manoir de l'Automobile, una antigua casa señorial convertida en museo del automóvil. Su interior reúne una extraordinaria colección de vehículos de competición y calle sobre la que había leído tiempo atrás en las publicaciones de su dueño.

Así que cuando vi en el mapa que Lohéac quedaba cerca del trayecto que teníamos previsto en el camino de regreso no tuve duda. Había que hacer una visita turística más, aunque esta iba a ser muy diferente a los coquetos *châteaux* y los pueblecitos con encanto. A mis tres compañeros de viaje no les atraía especialmente la idea, pero cada uno habíamos ido eligiendo destinos a lo largo de los diferentes días de nuestra estancia en Bretaña y ahora me tocaba a mí. Además, también era mi turno para amenizar el desplazamiento de esa mañana contando una historia. Eso se le había ocurrido a Fernanda como una especie de juego durante los traslados en coche de un sitio a otro.

Siendo el tema de nuestra visita de esa jornada tan automovilístico, y estando en Francia, me pareció de lo más apropiado contarles un viejo relato del periodista del motor galo Johnny Rives que había leído años atrás. Se titulaba *'Dragster' al Paraíso* y era una versión libre del famoso *Capitán Tempestad* de Mark Twain. Lo protagonizaba un atribulado redactor que fallecía atropellado por un silencioso tranvía eléctrico mientras caminaba absorto en sus pensamientos, buscando la respuesta a la pregunta que debía responder en el artículo que le había encargado escribir su jefe: ¿quién ha sido el mejor piloto de carreras de todos los tiempos?

Una pregunta sin respuesta posible, evidentemente… o, en todo caso, con una respuesta absolutamente impensable, como descubriría al final del relato el periodista, ya convertido en un espíritu más del Paraíso. Pero antes de eso, en virtud de sus gustos terrenales y para hacerle más llevadero el tránsito a esa última morada, había tenido a su disposición una magnífica selección de coches de competición de todos los tiempos. Desde Fórmulas 1 de los cincuenta, sesenta o setenta a ganadores de Le Mans, Indianápolis o la CanAm. Y sin embargo, no sabía bien porqué pero había acabado

eligiendo un estrafalario *dragster*. Uno de esos monstruosos *top fuel*, de potentísimo motor V8, enormes neumáticos traseros, larguísimo morro decorado con rebuscados arabescos y terminado en unas estrechísimas ruedas delanteras.

Me parecía que el cuento de Rives, más allá de su carácter de fábula en cuanto a lo inútil de comparar a pilotos de diferentes épocas, resultaba una especie de adelanto a lo que íbamos a ver, dada la gran variedad de modelos que nos aguardaba en el Manoir. Y, en cierto sentido, era así aunque, por otra parte, se quedaba corto. Porque en el museo de Lohéac había de todo eso que describía la historia del periodista francés y más, mucho más.

Para empezar porque, siendo Rives un experto en circuitos, no había incluido ningún coche de rallyes en la soñada selección de vehículos para llevar al Paraíso al protagonista de su relato. Y si por algo es famoso el Manoir de l'Automobile es precisamente por su muestra de grupos B, los coches de rallye más míticos y salvajes de la historia. Una raza ya extinta pero cuyo recuerdo permanece en las mentes de los aficionados que los vieron competir en directo y ha llegado con un halo mágico, a través de internet, a las jóvenes generaciones que nacieron después de su corta y convulsa época en activo. En Lohéac había un representante de cada de uno de los modelos nacidos bajo aquel reglamento tan permisivo.

Siendo españoles, inevitablemente nos fijamos primero en el ejemplar escogido para representar los R5 Turbo. Era un Maxi con los nombres de Sainz y Boto sobre las aletas delanteras y la inconfundible decoración amarilla y negra sobre fondo blanco de la unidad de FASA Renault. Toda una sorpresa, ya que conociendo el chauvinismo de los galos uno habría esperado encontrarse con el Phillips azul y rojo de Jean Ragnotti, el Diac marrón y negro de François Chatriot o el '33 export' rojigualda de Didier Auriol. Decoración esta última que adornaba la siguiente montura del antiguo conductor de ambulancias de Montpellier, precisamente el modelo situado junto al del campeón español, el Metro 6R4 con el que Auriol logró el título galo en 1986. Al lado del anguloso co-

che británico vestido con colores tan llamativos, su compatriota de Ford, el RS200 ex-Kalle Grundel, resultaba todo un contraste, tanto por la pureza de sus líneas redondeadas cómo por la discreción de sus tonos, el azul y blanco oficial de la marca del óvalo.

Enfrente, las inconfundibles bandas multicolores del Martini Racing eran el único punto en común entre los enormemente diferentes aspectos de los dos Lancias. De un lado las elegantes líneas del precioso 037, del otro la brutal apariencia de su sucesor en la marca italiana, el Delta S4. Flanqueándolos había dos parejas que no podían ser más dispares. La primera por lo que respecta a los terrenos en que se movieron. La segunda por la gran diferencia de resultados que lograron. A la entrada de la sala nos recibían un Nissan 240RS en versión rallye Safari, con los faros adicionales montados delante de las puertas y las robustas protecciones en el morro. Y junto al japonés estaba el más bestia de los ya de por sí bestiales Audi Quattro S1, el utilizado por Walter Röhrl en la subida al Pikes Peak. Al fondo de la estancia, cerraban la magnífica colección un Peugeot 205 T16 Evo2, el grupo B que cosechó más victorias, y un Citroën BX4TC, el de trayectoria más corta y fracasada de todos ellos.

Para un amante de los rallyes, sólo esa sala ya justificaría el viaje a Lohéac y el precio de la entrada. Pero los fabulosos grupo B eran apenas una pequeña parte de todo lo que atesoraba el laberíntico interior del Manoir. Como descubrimos pronto, sus numerosas salas estaban ocupadas por modelos agrupados por temas o marcas. Los deportivos italianos teñían de rojo una de ellas, llena de Ferraris, Lambos, Maseratis y hasta alguna rareza como un De Tomaso Pantera o un Iso Grifo. El azul dominaba la dedicada a los coches franceses, que incluía una extraordinaria selección de Alpines en la que se podían ver desde su ejemplar más conocido, el clásico A110, la mítica berlineta de rallyes, hasta alguno de los afilados protos usados en Le Mans, con sus perfiladísimas carrocerías aerodinámicas. El negro y los cromados contrastaban en la que acogía a los grandes clásicos norteamericanos y británicos de

los años cincuenta, con Cadillacs, Chevys, Desoto y Rolls fruto de una época en la que el tamaño sí que importaba. Sus enormes figuras compartían espacio con algunos de los pequeños coches galos de los años veinte y treinta, encabezados por el más emblemático de todos, un Bugatti 35A, con su elegante y esbelta carrocería pintada en el típico *bleu de France*.

Y así podíamos seguir sin parar, describiendo espacio por espacio lo mucho que fuimos descubriendo a medida que avanzábamos en la visita. Porque, además, en cada sala nos encontrábamos con auténticas joyas (como el siempre sexy Miura en la de los italianos, por ejemplo) o con modelos que nos sorprendían especialmente (como el diminuto Antony gota de agua, un minúsculo monoplaza de 1923). Pero siendo los coches de competición lo que más me gusta, prefiero llegar ahora, más rápido de lo que lo hice entonces (para desesperación de mis acompañantes, que ya empezaban a aburrirse con tanto coche), a la parte final del recorrido por el interior del museo. Ahí los modelos de carreras eran los principales protagonistas. Y el toque francés le daba un encanto especial a la selección de vehículos, ya que se veían ejemplares poco habituales en museos de otras partes del mundo.

Sin ir más lejos, las Fórmulas 2 y 3000 estaban representadas por dos de los AGS pilotados por el desafortunado Philippe Streiff antes de sufrir el grave accidente al volante del F1 de la marca de Gonfaron que le dejó postrado en una silla de ruedas. El París-Dakar se rememoraba con uno de los Renault 18 4×4 con que los hermanos Marreau intentaron, a mediados de los ochenta, plantar cara a equipos oficiales tan potentes como el Poch del importador galo de Lada, uno de cuyos Niva se encontraba a su lado en la exposición. Y siendo Lohéac la cuna del rallycross francés, no podía faltar una notable selección de modelos anteriores al actual boom de la especialidad, representados por los ligerísimos Alpines, Matras y Porsches que compitieron en los años ochenta y noventa.

Naturalmente, las 24 Horas de Le Mans también tenían su sitio, con un auténtico duelo franco-británico. De un lado uno de los

últimos Jaguars Silk Cut de grupo C y uno de los primeros Aston Martin DB7 GT. Del otro el Bugatti EB100, que compitió con publicidad del Manoir en la edición del 1994, y un par de protos Courage. Uno de estos últimos con especial significado para este viejo aficionado de Mario Andretti, el C36 con el que el italoamericano hizo, en 1997, uno de sus últimos intentos por conseguir la esquiva triple corona del automovilismo mundial.

Todo eso era nada más que el aperitivo para lo que nos esperaba al franquear la siguiente puerta. Daba paso a una sala muy diferente a todas las anteriores, más alargada, con decoración más sobria y moderna acompañada de una iluminación más tenue. Nada más entrar nos recibían los sonidos de ambiente tan característicos de un circuito. Y sobre su pulido suelo se mostraban, alineados como si estuviesen en la parrilla de salida de un Gran Premio, catorce monoplazas de Fórmula 1, también con un toque muy francés en su selección.

En *pole position* el Benetton que pilotó Alesi en 1997 y nunca tuvo tal honor. A su lado, compartiendo una primera línea que ya le habría gustado ocupar, el Prost de Olivier Panis en el 98. Tras ellos otro Prost y un Jordan-Peugeot con su característica decoración serpiente cobra del 97. Después, tres filas dedicadas a otros tantos constructores galos. En la ocupada por los Larrousse estaban el poco afortunado modelo con motor Lamborghini del 93 y el más exitoso del 87, con chasis Lola y propulsor Cosworth. En la de los Ligier, dos ejemplares de su época final y menos gloriosa. Y en la de los AGS, el azul oscuro de Streiff y el rojiblanco con la llamativa publicidad de Charro, a cuyo volante Roberto Moreno hizo el milagro de acabar sexto, y sumar un punto, en el Gran Premio de Australia del 87.

Dos Renault cerraban la formación, como avergonzados de no haber conseguido el título mundial a principios de los ochenta, pese a ser los pioneros en el uso del turbo en la Fórmula 1. Y delante de ellos, dos monoplazas de equipos británicos pilotados en su día por dos campeones del mundo. Uno en pleno momento cumbre

de su carrera, el McLaren MP4/2 con el que Alain Prost ganó su primer Mundial, en 1985. Monoplaza con toda la pinta de ser un *show car* ya que su decoración estaba curiosamente modificada, sustituyendo el número dos por el uno y la publicidad de los motores TAG-Porsche por la de los Honda que no llegarían al equipo de Woking hasta tres años después, en 1988. Precisamente la temporada y el propulsor del otro, el Lotus de la primera campaña de Nelson Piquet en la escudería británica, con la que empezó la cuesta abajo de su brillante trayectoria. Alrededor de los monoplazas, unas vitrinas llenas de recuerdos, desde cascos a monos pasando por fotos y trofeos, completaban una sala muy distinta a las anteriores.

Pero más diferente a todas era otra, más que sala, capilla. Porque ese era su nombre, la capilla de los motores. En su interior, con forma de ábside de iglesia, la luz entraba por coloridas vidrieras decoradas con motivos automovilísticos para iluminar varios altares ocupados por propulsores de competición de diferentes épocas. Y, de fondo, la música no era de órgano, sino el sonido de los cuatro cilindros en línea, los ocho en uve o los doce boxer. Toda una sinfonía sacra para los devotos del automovilismo y, desde luego, un curioso modo de acercar la evolución de los corazones de los coches de competición a los visitantes.

Como curiosa era, poco después, la inesperada coincidencia de encontrarnos, en una de las últimas salas, con un *dragster*. Parecía sacado directamente del relato que había precedido a nuestra llegada a Lohéac. Era el modo perfecto para terminar una visita que me dejó un estupendo recuerdo, no sólo por los fantásticos contenidos del museo francés sino, además, por la buena compañía. Nada mejor que compartir buenos momentos con gente a la que quieres… ¡y que te quiere! Porque resistir más de dos horas en un museo de un tema que no les interesaba, mientras les iba contando batallitas sobre este coche, aquel piloto o el motor de más allá, y hacerlo, además, tan sonrientes como los tres lo hicieron, dice mucho del aprecio que me tienen y contribuyó aún más a dejar marcada en mi memoria la visita al Manoir de l'Automobile.

Unos años antes había conocido en Inglaterra otros dos museos dedicados al mundo del motor de los que también guardo un recuerdo especial. Los dos tienen en común una notable casualidad relacionada con su ubicación. Ambos están en las inmediaciones de bosques con fama de haber sido territorio de bandoleros más o menos famosos. Uno es el National Motor Museum, en la zona del New Forest, al sur del condado de Hampshire. El otro es el de Donington, en las cercanías de Notthingham. Al llegar al primero, unos carteles, no sé si con típico humor británico o con mensaje veraz, me advertían de que tuviese cuidado con los bandidos que operaban por la zona. Cerca del segundo está el bosque de Sherwood, escenario de las andanzas del legendario Robin Hood, el príncipe de los ladrones que robaba a los ricos para repartir sus ganancias entre los pobres. Un personaje de ficción basado, al parecer, en un auténtico fuera de ley del siglo XIV que vivió en esa zona.

Al National Motor Museum fui aprovechando un día libre antes de ir a Goodwood para el Revival de 1999. Por aquel entonces mi inglés era aún muy rudimentario, y teniendo su localización un nombre tan típicamente francés como Beaulieu, me costó lo suyo hacerme entender cuando preguntaba por el camino a seguir, tras liarme en un cruce a las afueras de Southampton. Resulta que, pese al innegable origen normando del topónimo, por allí no lo pronuncian «bolié», al estilo francés, que era como yo lo decía. Ellos dicen un para mí imposible de adivinar «biúli».

Una vez deshecho el entuerto fonético conseguí dar con la buena dirección y poco después llegué a la zona boscosa en la que se encuentra el que es, a todos los efectos, el museo oficial del motor británico. Está ubicado en una enorme finca de la que el National Motor Museum es sólo una parte de sus atractivos turísticos. De hecho, habrá muchos visitantes para los que la atracción principal sea Palace House, la mansión de la familia Montagu. Se trata de un fastuoso edificio victoriano al más puro estilo de la casa que, años antes, había popularizado la serie de televisión *Arriba y abajo*, con

sus numerosas y lujosísimas estancias para los señores y las más modestas dependencias de sus sirvientes. Todo ello se podía ver en la visita, acompañada además por los miembros del *staff* vestidos con ropa de época para hacerte sentir más en ambiente.

Como también me gustan mucho este tipo de cosas, disfruté del recorrido por la mansión señorial. Y, además, pasé unos minutos de muy agradable calma en las ruinas de la abadía medieval situada en sus jardines y de cuyo pasado esplendor apenas queda nada aunque, a cambio, ofrece un entorno bucólico especialmente relajante en un día agradable como aquel viernes de septiembre de 1999. Después de estar unos minutos imaginando como sería la abadía en el pasado, di un salto al futuro subiéndome al monorraíl de estilo futurista que permitía ver la amplia zona ajardinada desde una perspectiva diferente. Todo un contraste entre viejos y nuevos tiempos que tuvo su continuidad en el interior del museo. Porque en el National Motor Museum se hace un repaso a la historia de la automoción, desde los primeros carruajes a motor hasta los coches más modernos.

Pero, por mucho que los viejos coches de principios de siglo sean interesantes de ver, nada más entrar en su amplio hall principal lo primero que me llamó la atención fueron los imponentes cazarrécords situados en el centro. Cuatro piezas únicas son auténtica historia de una época en la que batir el récord de velocidad sobre tierra se convirtió en poco menos que una obsesión para una nueva raza de aventureros británicos.

Probablemente el más famoso de todos ellos fue sir Malcolm Campbell, cuyo Sunbeam Blue Bird era el primero ante el que me detenía, impresionado por el tamaño de las formas de un coche que, aun siendo realmente grande, era el más pequeño del fabuloso cuarteto. El *pájaro azul* hacía honor a su nombre con el color de la mayor parte de su estrecha y alargada carrocería. La única parte de la misma que tenía otro tono era el capot plateado que cubría un enorme motor Manitou de doce cilindros en uve y 350 caballos de potencia. Un propulsor que, en 1924, lanzó al Sunbeam del

piloto británico a más de 235 kilómetros por hora sobre la arena de la playa de Pendine, en la costa sur de Gales. Imaginarse que un coche así, de aspecto tan rudimentario, con estrechos neumáticos montados en llantas de radios y sin más aerodinámica que una afilada cola, pudiese rodar a tal velocidad daba que pensar sobre el valor de su piloto. Porque, además, Campbell no tuvo bastante con eso y al año siguiente repitió la hazaña rodando aún más deprisa para ser el primer hombre en superar sobre tierra las 150 millas por hora, lo que en nuestros kilómetros es pasar de 240.

Una barrera que pronto dejaron atrás tanto Campbell como otros cazarrécords. En especial uno de ellos, sir Henry Segrave, se convertiría en su gran rival, alimentando sus duelos la imaginación de toda una generación de británicos, entusiasmados por las hazañas de sus ídolos en una época, tras la Primera Guerra Mundial, que empezaba a marcar ya el inexorable declive del Imperio. Y precisamente, justo al lado del primero de los Blue Birds con los que Campbell iría mejorando sus marcas a lo largo de los años, estaba el coche utilizado por Segrave para superar la siguiente gran barrera para los anglosajones, la de las 200 millas por hora (320 km/h).

Era el Sunbeam 1000BHP, también conocido con los apelativos de Mistery y The Slug. Una imponente mole de color rojo, de aspecto tan misterioso como su primer sobrenombre y forma en cierto modo asimilable a la babosa del segundo, por aquello de ser bajo y achatado. Prácticamente el doble de largo y de ancho que el Blue Bird, y casi la mitad de alto, el segundo Sunbeam parecía mucho más avanzado pese a haber transcurrido apenas un lustro entre la concepción de ambos modelos. Además, montaba dos motores V12 para un total de más de 22 litros de cilindrada, lo que elevaba su potencia al entorno de los 900 caballos, muy necesarios para mover sus alrededor de cuatro toneladas de peso. A sus mandos, Segrave elevó la plusmarca mundial a casi 328 kilómetros por hora en las ya entonces famosas para el mundo del motor playas de Daytona, en Florida.

Pero la vorágine por batir el récord era tal que el registro de Segrave apenas duró doce meses, superado por Campbell al año siguiente, en otro de sus Blue Bird, y apenas un par de meses más tarde por el estadounidense Ray Keech. Segrave necesitaba una nueva arma. Y esa era el tercero de los vehículos que ocupaban el centro del hall principal en el National Motor Museum. Probablemente el más llamativo de todos, y no sólo por el brillante color oro al que debía su nombre. Era el absolutamente brutal Golden Arrow, una mastodóntica flecha dorada cuyas formas parecían sacadas de una película de ciencia ficción incluso setenta años después de su fabricación. Mucho más largo que el Sunbeam 1000BHP, con una carrocería de formas perfiladas dividida en tres estrechos carenados, dos entre las ruedas delanteras y traseras, un tercero, central, con el habitáculo en su interior y terminando en una cola de innegable inspiración aeronáutica. De un avión procedía también su motor, un Napier Lion W12 (tres bancadas de cuatro cilindros unidas, dos a dos, en forma de uve) con casi veinticuatro litros de cilindrada y 925 caballos de salvaje potencia, concebido inicialmente para hacer volar a la máxima velocidad a los Supermarine que competían en el prestigioso Trofeo Aéreo Schneider. Montado en el Golden Arrow, permitió a Segrave pulverizar los récords anteriores tras rodar en Daytona a más de 372 kilómetros por hora.

Pero las velocidades alcanzadas por los tres cazarrécords de los años veinte se quedaron en nada ante las que hicieron posible, en los sesenta, los modelos empujados por otros propulsores de procedencia aeronáutica, los utilizados en los aviones a reacción. De ellos era perfecta muestra el cuarto modelo expuesto en el National Motor Museum. Se trataba de otro Blue Bird que sólo tenía en común con el primero el nombre del vehículo y el apellido de su piloto. Se trataba del CN7 equipado con una turbina Bristol-Siddeley de más de 4.000 caballos de potencia con el que Donald Campbell, el hijo de sir Malcolm, superó en 1964 las 400 millas por hora (casi 650 km/h), recuperando para la ilustre familia

británica, y para su nación, el récord mundial. Con su descomunal tamaño, su *cockpit* cubierto situado en la parte delantera, sus redondeadas formas y su alta cola, el último de los pájaros azules terrestres era el de apariencia más aérea. Parecía más un avión sin alas que un coche, aunque las cuatro enormes ruedas, carenadas en casi su totalidad, delataban cual había sido su hábitat natural.

Tras contemplar los cuatro coches-récord, el resto de estupendos modelos incluidos en la amplia colección del museo casi parecían poca cosa, tanto por tamaño como por significado histórico. Aunque tal vez eso sea mucho decir, si hablamos de Fórmula 1, a la vista de los magníficos ejemplares presentes, pocos pero bien escogidos. Imposible no detenerse durante un buen rato ante los Lotus, representados por dos de sus modelos más significativos. De un lado el 49, resplandeciente en su decoración original de British Racing Green con banda y morro amarillo. Del otro el 78, impecable en el negro y oro de JPS. Dos coches con los que Colin Chapman reescribió el modo de diseñar monoplazas de competición. A su lado, dos campeones del mundo más recientes y no menos fantásticos. El ultraplano y ultradominador McLaren MP4/4 Marlboro, con el que Senna y Prost ganaron quince de los dieciséis Grandes Premios del 1988, año del primer título para el brasileño, y el menos elegante de formas, pero no por ello menos triunfal, Williams FW18 Rothmans, de morro alto y suspensiones activas, con el que Damon Hill se impuso en el 96. Y cerca de ellos otro monoplaza con los inconfundibles colores rojiblancos del tabaco que fumaban los vaqueros antes de convertirse en un clásico sponsor de carreras: un Penske-Mercedes de la Indycar estadounidense.

Entre la muy notable variedad de coches de calle de todas las épocas, marcas y procedencias, un flamante Auburn blanco de 1936 era el que se llevaba mis preferencias…, aunque el motivo fuese poco racional: era igualito que el utilizado por Remington Steele en mi serie de televisión favorita de la juventud. Y es que, aun hablando de máquinas, es curioso cómo muchas veces los gustos están influenciados por mil factores que nada tienen que ver

con los técnicos. Algo que se pone especialmente de manifiesto en un museo como el de Beaulieu, donde se mezclan los vehículos que te llaman la atención por su estética con los que son más relevantes por los avances técnicos que supusieron. Todo ello hizo muy interesante mi estancia en el National Motor Museum. Como, además, al salir comprobé que pese a los avisos de posibles actividades delictivas de los bandidos del New Forest nada faltaba en mi coche de alquiler, pude completar una jornada de lo más turística visitando poco después, en la cercana Portsmouth, otro vehículo muy diferente. Uno de propulsión a vela y con el agua como elemento sobre el que moverse: el HMS Victory con el que el almirante Nelson triunfó en Trafalgar aunque, herido por la bala de un mosquete español, no pudo vivir lo suficiente para celebrarlo.

Al año siguiente, en una nueva visita a Inglaterra, fue el turno de acercarme a los dominios de otro héroe británico muy diferente, Robin Hood, para conocer el museo que, dada mi especial pasión por la Fórmula 1, siempre había tenido más ganas de visitar: la Grand Prix Collection de Donington. A principios del 2000 fui al Autosport Show de Birmingham pero me alojé en Redhill, el pueblecito de las afueras de Londres en el que vive Gerald, mi socio británico. Desde ahí, evitando el convulso tráfico de la capital gracias a rodearla por la M25, se llega enseguida a la autopista M1 que se dirige al norte, en dirección a Nottingham. Un trayecto fácil, aunque haya que conducir por el otro lado, que completé en algo menos de tres horas una mañana de un lunes de enero. Cuando llegué, a eso de las once y algo, al circuito de Donington, en cuyas instalaciones está el museo, por allí no había ni un alma. El parking estaba absolutamente desierto y la pista adyacente mostraba ese fantasmal aspecto que tiene un lugar tan ruidoso como es un trazado de carreras cuando está completamente en silencio. Era el ambiente ideal para rendir homenaje a Fangio y Senna, inmortalizados en el monumento situado a las puertas del museo y rodeados de paz en una mañana tan tranquila.

Una tranquilidad que continuaba en el interior de la instalación, donde pronto comprobaba que era el único visitante. Cosa lógica, por otra parte, a temprana hora de un lunes de principio de año en una exposición de tema tan específico y situada fuera de un núcleo urbano. En todo caso, me parecía fantástico tener todo el museo para mí porque, estaba seguro, me iba a demorar lo mío viendo todas sus salas. Y sin que hubiera nadie alrededor no existía motivo alguno para la prisa. Era perfecto para recrearse en la fabulosa colección de Tom Wheatcroft, todo un personaje según contaban los artículos que había leído sobre él o lo que se podía deducir simplemente recordando cómo disfrutó, a lo grande, el Gran Premio celebrado en su circuito en el 92. Fue la inolvidable carrera de la primera vuelta imposible de Senna. Aquel giro mágico bajo la lluvia en el que pasó de sexto en parrilla a líder antes de llegar al primer paso por meta. Un fabuloso preludio a una victoria extraordinaria que, para Wheatcroft, supuso la culminación de un sueño perseguido desde crío, cuando había visto competir a las flechas plateadas de Mercedes y Auto Union en la versión original del trazado de Donington, allá por los años treinta. Cuentan que pensó: «Un día todo esto será mío y organizaré una carrera así». Y, por improbable que pudiera parecer, lo acabó convirtiendo en realidad medio siglo después.

Además, en todo ese tiempo, a medida que su inicialmente modesta empresa de construcción crecía de forma espectacular, Wheatcroft empezó a comprar coches de competición, con especial predilección por los de Gran Premio. Y así fue como, con el paso de los años, acabó atesorando la mejor colección del mundo, esa que me disponía a ver y que, curiosamente, empezaba con lo más opuesto que uno puede imaginar a un ligero y esbelto monoplaza de competición. Porque el primer coche a la vista era el imperial, y nunca mejor dicho, Bugatti Type 41 coupé Napoleon, absolutamente fastuoso en su decoración bitono azul-negro embellecida por relucientes cromados y con el inconfundible emblema del elefante encabritado sobre el radiador. Un coche que, curio-

samente, era una réplica del único ejemplar original. Uno de los muchos caprichos que se pudo permitir el tan millonario como excéntrico Wheatcroft a lo largo de su vida.

Eso sí, el resto de piezas del museo eran auténticas, ¡y qué piezas! En cuanto entré en la primera sala, dedicada a los monoplazas de los años cincuenta, no pude menos que soltar una exclamación de asombro, que resonó especialmente en un espacio tan vacío y silencioso. La cantidad y calidad de modelos era extraordinaria. Sólo la colección de los Vanwall, los Ferrari británicos de la primera década del Mundial de Fórmula 1, era suficiente para dejarte impresionado. ¡Estaban absolutamente todos! Empezando por el Thinwall Special, un Ferrari verde, el primer coche del equipo creado por otro emprendedor británico amante de las carreras, el magnate de los rodamientos Tony Vandervell. A este le siguieron los de su propia marca, una vez decidió pasar de ser un cliente de Maranello a convertirse en constructor rival. Su evolución se podía ver perfectamente, alineados como estaban. Sus perfiladas carrocerías, diseñadas por Frank Costin (el hermano del Costin de Cosworth, Mike), les conferían una inusual fluidez a unos monoplazas de motor delantero cuyo chasis fue obra de un joven ingeniero aún desconocido entonces. Se llamaba Colin Chapman, y de su ingente obra había una buena cantidad de muestras unos metros más allá, en otra sala que, para un amante de Lotus, era algo así como un templo.

Si ante los Vanwall, y los BRM que los acompañaban, no había podido reprimir una expresión sonora, la visión de todos aquellos Lotus juntos me hizo estar hablando solo durante un buen rato. Debí empezar con algo así como: «¡Ese es el 18 con el que Moss ganó en Mónaco! Y está tal cual hizo la carrera, sin los paneles laterales de la carrocería, quitados para refrigerar algo el *cockpit*». Porque en ese instante mi mirada se había clavado en la cuadrada silueta de un pequeño monoplaza, pintado en el inconfundible azul oscuro con banda blanca en el morro del equipo de John Walker. Efectivamente, era el ejemplar con el que el genial piloto

británico mantuvo a raya a los más competitivos Ferrari Sharknose durante el Gran Premio monegasco de 1960. Aquel día, Moss resistió durante casi tres horas de carrera el acoso combinado de los tiburones, pilotados por Phil Hill, Wolfgang Von Trips y Richie Ginther, para acabar completando las cien vueltas de competición, salida desde parado incluida, a un promedio por giro a la altura de su crono de clasificación.

Cuando pude dejar de mirar el Lotus azul, seguí más o menos con un: «¡Y esos son el 21 y el 25 de Clark!», para quedar aún más hipnotizado por los dos monoplazas de color verde situados un poco más allá. Especialmente ante el de las llantas amarillas y la banda de igual color en su parte superior. En ese estrecho *cockpit*, el primero realizado dentro de un chasis monocasco, se había sentado el fabuloso escocés para aferrar el volante de cuero rojo y dominar con maestría el Campeonato del Mundo de 1963, logrando la cifra récord entonces de siete victorias en una sola temporada, conseguidas sobre un total de nueve carreras. Y sólo con verlo se podía entender por qué. Con sus perfectas proporciones y su esbelta forma, el 25 destilaba ligereza y velocidad incluso en parado. Hasta comparado con su más inmediato predecesor de apenas un año antes, situado justo a su lado, se notaba el inmenso salto que significó su entrada en acción.

Si despegarme del 18 me costó, del 25 fue todavía más difícil. ¿Quién sabe?, de no ser porque un poco más allá había un 49, igual tendrían que haberme sacado a rastras unas horas después, cuando fuesen a cerrar el museo. Pero el rojo y oro del siguiente prodigio de Chapman consiguió atraerme en cuanto apareció en mi campo de visión. Era un 49B de altísimo alerón trasero, primer intento de utilizar el aire como aliado en una época en la que se le consideraba todavía solamente como enemigo. Ver de cerca los frágiles soportes montados directamente sobre las suspensiones traseras explicaba bien claramente porque no resistieron las tremendas solicitaciones a las que les sometió nuestro Montjuic. En el Gran Premio de España del 69 acabaron por partirse y enviaron contra las vallas a

sus dos pilotos, Graham Hill y Jochen Rindt, que suerte tuvieron de contarlo. El incidente supuso la inmediata prohibición de aquellas enormes alas. Pero la caja de Pandora estaba abierta. La aerodinámica, esa ciencia para los que no saben de motores, como decía con desprecio Enzo Ferrari, había llegado para quedarse y revolucionar para siempre el diseño de los coches de competición.

Una revolución que se tradujo en el otro Lotus que pugnaba por mi atención y la tuvo instantes después. Era un precioso 72, absolutamente resplandeciente en el negro y oro de la decoración más elegante de la historia de las carreras, la de John Player Special. Se trataba de una versión de 1974, reconocible enseguida por la toma de aire más grande sobre el motor. En su *cockpit* había un retrato del piloto que ese año no fue campeón del mundo a su volante pero dejó las mejores imágenes de Fórmula 1 de principios de los años setenta, Ronnie Peterson. Nadie como él cruzaba el Lotus de enormes *slicks* traseros para seguir avanzando cuando ni siquiera tanta goma, la forma en cuña o los generosos alerones lograban pegarlo al asfalto.

El anguloso 72 marcaba el paso de los años sesenta a los setenta en los contenidos del museo. Y si hablamos del inicio de esa década en la Fórmula 1 hay dos nombres que surgen de inmediato y siempre juntos: Jackie Stewart y Ken Tyrrell. Los dos monoplazas con los que el escocés consiguió sus títulos de 1971 (el afilado 001) y 1973 (el más voluminoso 003) nos esperaban a la vuelta de la esquina, en una sala presidida, colgado de la pared como si fuese una escultura, por otro modelo que pilotó el gran JYS: el March 711. Eso sí, este lucía en el inconfundible rojo de STP, tal y como lo pilotó Chris Amon en la temporada de 1970, el año de fundación de la empresa en la que la M de su nombre correspondía a ese Max Mosley que acabaría presidiendo la FIA, y alcanzando aún más fama a causa de sus gustos sexuales un tanto particulares.

Otro coche rojo de 1970, un Ferrari 312B, ponía la nota italiana a una colección en la que predominaban los de constructores británicos. Entre estos no podían faltar los sucesores de Tyrrell

y Lotus como fuerzas dominantes de la Fórmula 1: Williams y McLaren. De ambos había, además, una gran cantidad. Los de sir Frank, alineados en el centro de una sala, iban del primero equipado con el motor Honda Turbo, el FW09 del 1984, al FW19 Renault del 96. Por el medio los cada vez más esbeltos y planos de la segunda mitad de los ochenta, con el mejor de todos ellos, el FW11 campeón del 87 en el centro. Al estar todos juntos, uno al lado del otro, se apreciaba con mucha mayor claridad la evolución en las formas, desde el tosco aspecto del primero de ellos, poco menos que un modelo de transición entre la motorización atmosférica y la turbo, hasta el mucho más sofisticado del último, concebido una docena de años después.

Lo mismo ocurría en la siguiente sala, en la que el color blanco, con los toques amarillos de ICI rodeando los *cockpits* de los Williams, dejaba paso al rojiblanco Marlboro de los McLaren, presentes aún en mayor cantidad. Una docena de monoplazas decorados con el famoso diseño de la marca tabaquera se alineaban junto a una pared. Desde un M26 de James Hunt en 1977 hasta el MP4-8 con el que Senna había ganado en 1993 el Gran Premio disputado a unos metros de distancia. Entre ambos, los TAG-Porsche del 85 al 87 y los Honda turbo y atmosféricos del 88 al 92, protagonistas de la época de mayor dominio ejercido por la escudería que entonces era de Ron Dennis. Era otro de esos momentos en los que nos sabías a dónde mirar. Porque además de los Marlboros de Fórmula 1, había un más moderno West plateado con motor Mercedes de Häkkinen y un más antiguo M23-Cosworth con la elegante decoración de Yardley.

En cada sala a la que entraba resultaba imposible no hablar solo. Tan pronto me impresionaba la cantidad de coches de una misma marca como los modelos únicos que aparecían aquí y allá. Entre estos merecían mención especial los rarísimos Fórmula 1 con tracción a las cuatro ruedas de principios de los años setenta: un McLaren M9A de forma achatada, pintado en el clásico naranja papaya original de la marca, y el experimento de Cosworth por ser algo más

que suministrador de motores. Un diseño de extrañas formas planas con vivas aristas, realizado en 1969 por Robin Herd (la H de March al año siguiente) que no llegó nunca a competir.

Aunque, en honor a la verdad, más raro aún fue el P34 de Tyrrell, con sus seis ruedas, cuatro de ellas diminutas en el tren delantero. Y este sí llegó a correr, y hasta ganó un Gran Premio, el de Suecia de 1977 con Jody Scheckter a sus mandos. Un ejemplar del revolucionario monoplaza diseñado por Derek Gardner ocupaba espacio preferente, con su carrocería (en la versión blanca y más plana de 1978) suspendida en el aire para dejar al descubierto su mecánica y poder apreciar con detalle el intrincado sistema de dirección que accionaba las pequeñas ruedas delanteras cuando el piloto movía el volante. Y, de paso, te permitía ver de cerca lo expuestos que iban los pilotos en aquellos chasis construidos a base de remachar delgadas láminas de aluminio sobre una estructura de tubos más o menos rígidos.

Unas estructuras cuya fragilidad demostraban con toda su crudeza los restos del LEC en el que David Purley se estrelló a toda velocidad contra un guardarraíl de Silverstone en el Gran Premio de Gran Bretaña del 1977. Lo (poco) que quedó del monoplaza estaba expuesto tal cual terminó tras el brutal impacto que destrozó las piernas de su piloto. Verlo de cerca impresionaba especialmente, con toda la parte delantera poco menos que desintegrada. Un recordatorio muy gráfico de la peligrosidad de las carreras en aquellos tiempos, al que se unía, de otro modo menos brusco pero igualmente emotivo, la zona dedicada a Roger Williamson, en la que se mostraban varios de los monoplazas utilizados durante su corta carrera deportiva por el joven piloto, protegido del dueño de Donington.

Williamson era una de las grandes promesas del automovilismo británico a principios de los setenta. Tras destacar en Fórmula 3 y Fórmula 2 con el patrocinio de Wheathcroft, logró un hueco en Fórmula 1 dentro del equipo March para la temporada de 1973. Desgraciadamente, su destino en la máxima categoría fue terrible-

mente trágico, ya que falleció en horribles circunstancias durante el Gran Premio de Holanda de ese mismo año. Su coche volcó y empezó a arder con el piloto atrapado en su interior. Mientras, la carrera seguía su curso y los comisarios de pista no se atrevían a intentar siquiera apagar el incendio. Sólo David Purley se detuvo para tratar de auxiliarlo. Pero nadie le ayudó, y pese a sus desesperados intentos no consiguió mover el coche lo suficiente como para que Williamson, que estaba consciente y sin lesiones de importancia, escapase de las llamas, que lo acabaron abrasando ante los gestos de impotencia de su compañero y amigo.

Inevitablemente, el tributo a Williamson, lleno de imágenes y objetos personales del piloto, me ponía un nudo en la garganta. Era, una vez más, el recordatorio de lo dura que resultaba la Fórmula 1 en esa época de cuyos coches fascinantes había visto unos cuantos ejemplos durante la larga visita. Porque, evidentemente, estaba siendo larga. A esas alturas, ya debía de llevar tres o cuatro horas moviéndome de aquí para allá por el museo, sin más compañía que los recuerdos que me asaltaban al mirar cada coche, cada foto de las que decoraban las paredes, cada casco y cada trofeo expuesto en las vitrinas. Seguía solo y no me importaba, al contrario. El silencio me hacía sentir aún más cerca de todas aquellas piezas de metal y fibra con las que tantas veces había soñado y en tantísimas ocasiones había imaginado. Algunas las había visto competir en directo. Otras surgían por primera vez ante mis ojos en todo su volumen, después de años confinadas en viejas fotografías de revistas.

No quería marcharme. Iba y venía de una sala a otra, mientras sacaba fotos sin parar, para tratar de capturar con ellas al menos una pequeña parte de lo que estaba experimentando. Casi veinte años después, esas imágenes tratan de ayudarme, desde la pantalla del ordenador, a recrear aquellas sensaciones. Pero no lo consiguen. Como, imagino, por mucho que me gustaría lograrlo, que tampoco son capaces de hacerlo estas palabras con las que trato de describirlo. Nunca había estado en un museo dedicado poco

menos que en exclusiva a la Fórmula 1. Y, además, lo había tenido todo para mí, sólo para mí, horas. No se podía pedir más. Si acaso, poder compartirlo con alguien, como descubrí años después en Lohéac.

Así que si os gustan los coches de competición, no os conforméis con verlos en las carreras. Acudid a alguno de estos museos, o a los otros muchos que existen en todo el mundo. Y, a poder ser, elegid un día tranquilo y en el que no tengáis prisa. Saboread la experiencia, solos, en compañía de otros que compartan vuestra afición o con alguien que, aunque no le gusten los coches, pueda entender lo que para vosotros significan sólo con ver vuestra sonrisa de oreja a oreja durante toda la visita. La misma sonrisa que llevé puesta en mi rostro durante todo el viaje de regreso a Londres aquel lunes de principios de enero, cuando el sol ya se ponía con la rapidez con que lo hace en Inglaterra en esa época del año.

Varios de los 'grupo B' expuestos en el Manoir de l'Automobile de Lohéac.

Dos Lotus de Jim Clark en el museo de Donington.