

18. Manos y coraje

Todo piloto de cualquier especialidad del automovilismo deportivo está convencido de poder triunfar gracias a su talento y su valor, esa combinación de manos (en el argot del motor, la habilidad para pilotar) y coraje que distingue a los mejores de los simplemente buenos. Pero, en realidad, las competiciones en las que intervienen medios mecánicos además de humanos son mucho más complejas. El factor técnico tiene, en ocasiones, más importancia de la que sería deseable. Algo inevitable por mucho que los pilotos se convenzan a sí mismos de su capacidad para hacer posible lo imposible. De suplir, a base de manos y coraje, las inferiores prestaciones de su vehículo respecto a los de competidores, tal vez menos dotados, que tienen la fortuna (en cualquiera de los sentidos del término) de contar con mejores medios.

Aun así, y aunque en ocasiones no se sepa muy bien cómo, los pilotos verdaderamente buenos suelen acabar, casi siempre, abriéndose camino. Bien sea porque en las categorías de iniciación las diferencias mecánicas todavía son posibles de compensar, en ocasiones, a base de manos y coraje, o porque los equipos con más y mejores medios se fijan en los que destacan más por sus cualidades que por las de sus monturas, y les ayudan a dar el siguiente paso en su progresión. Por ello no es raro ver en los primeros pues-

tos de las principales categorías del automovilismo internacional, Fórmula 1 incluida, a pilotos de orígenes modestos, pero enorme talento, al volante de los mejores coches.

Ese era el sueño de un niño italiano llamado Alessadro Zanardi, que se iniciaba en el karting con medios muy limitados allá por finales de los setenta, apenas un año después de haber perdido a su hermana mayor en un accidente de tráfico. Una terrible tragedia familiar que unió aún más, si cabe, al joven Alex y a su padre, gran aficionado al mundo del motor. Los dos empezaron a recorrer toda Italia con su pequeño kart, supliendo su escaso presupuesto a base de trabajo, sacrificio y el innato talento del chaval, en quien pronto repararon los jefes de equipo de las formaciones que competían en las diferentes categorías de monoplazas. Pese a no contar nunca con el mejor material, aquel chico de Bolonia lograba abrirse camino en la muy competitiva Fórmula 3 italiana y, a principios de 1991, estaba ya en la Fórmula 3000, que entonces era la categoría antesala de la Fórmula 1. Después de ganar en su carrera de debut, que era, además, también la primera para un nuevo equipo, cuyo nombre parecía sacado de un cómic, Il Barone Rampante, Zanardi completaba la campaña en la segunda posición de la general y, a finales de año, veía cumplido su sueño de competir en Fórmula 1.

Fueron tres Grandes Premios al volante del precioso Jordan de color verde Irlanda con el que unos meses antes había debutado un tal Michael Schumacher, otro joven que destacaba en aquellos momentos de cambio en la Fórmula 1, cuando se empezaba a buscar el relevo para los Senna, Prost y Mansell que todavía estaban en lo más alto.

Sin embargo, Zanardi pronto comprobaría lo que muchos aún siguen empeñados en no entender, que las manos y el coraje no bastan cuando se llega al máximo nivel del automovilismo deportivo. Una avería en el cambio del rápido pero frágil Jordan le privó de un posible podio en Suzuka que, quién sabe, igual le hubiese abierto las puertas de un mejor equipo para el 97. En su lugar, Alex tuvo que conformarse con pilotar para Minardi, cuando la

escudería italiana era lo que siempre fue hasta que la adquirió el magnate de Red Bull y la rebautizó como Toro Rosso, un equipo más que modesto con el que poco más se podía hacer que luchar en los puestos de cola. Y aunque para el 98 le llegó la llamada de Lotus, del glorioso equipo británico no quedaba ya más que el nombre y algún retazo de British Racing Green en las carrocería de unos monoplazas llenos de colores y logotipos de pequeños patrocinadores con los que tratar de hacer cuadrar las cuentas para evitar lo que en apenas una par de temporadas sería el inevitable fin de la histórica escuadra creada por Colin Chapman.

Lo más destacable que protagonizó, muy a su pesar, Zanardi en los dos años con Lotus fue el tremendo accidente que sufrió en el temible Raidillon de Spa-Francorchamps, cuando un fallo en el sistema de suspensión activa le convirtió en desamparado pasajero de un proyectil dirigido prácticamente de frente contra el muro. Por fortuna, el monocasco de fibra de carbono resistió bien el impacto, pero ahí se acabó la temporada del 93 para Alex, que retornó al año siguiente para completar otra campaña llena de frustraciones al volante de los cada vez menos eficaces monoplazas británicos.

Casi tan rápidamente como había llegado, el sueño de la Fórmula 1 se había desvanecido sin que las manos y el coraje de Zanardi hubieran sido suficientes para hacerle triunfar. Siguieron entonces unos meses de incertidumbre para el italiano, que se buscaba la vida como podía en los circuitos, al volante de lo que fuese, hasta que, a finales del 95, le surgió la oportunidad de cruzar el charco y probar en la que por estos lares algunos aún siguen llamando Fórmula 1 americana, por allí popularmente llamada Formula Indy y que, entonces, se denominaba oficialmente CART.

Aquellos años de finales de la segunda década de los noventa eran una auténtica época dorada para la competición estadounidense. En sus carreras, que combinaban los clásicos circuitos rurales, al más viejo estilo europeo, con los vertiginosos ovals, típicamente norteamericanos, y con los más o menos tortuosos circuitos

urbanos, se daba, además, eso tan difícil en el automovilismo de tener variedad mecánica, tanto en lo que respecta a los chasis como a los motores, pero, al mismo tiempo, un notable equilibrio en las prestaciones de los distintos equipos. Un escenario ideal para que las manos y el coraje de Zanardi marcaran la diferencia del espectacular modo en que el italiano lo hizo a lo largo de tres temporadas inolvidables que nos hacían estar pegados al televisor viendo cada carrera a través de Eurosport. En las dos últimas, las de 1997 y 1998, Alex se proclamó campeón, pero, más allá de los títulos, el italiano dejó huella sobre todo con una serie de actuaciones en las que consiguió lo que parecía imposible pero él hacía realidad.

Su fabuloso adelantamiento a Bryan Herta en la última vuelta al circuito de Laguna Seca en 1996, superando al estadounidense a base poco menos que de saltar por la escapatoria de tierra del temible sacacorchos para lograr la victoria, es una maniobra que ha quedado grabada en todos los que tuvimos ocasión de verla en directo, aunque fuese a través de la televisión como es mi caso. Una maniobra que en el mundillo de las carreras USA se conoce, simple y llanamente, como *The Pass* («El Adelantamiento»), sin que haga falta añadir más para que todo el mundo sepa de qué se está hablando y quién fue su protagonista.

No menos increíble fue la remontada de Zanardi desde el último al primer puesto en Cleveland al año siguiente, convirtiendo en excitante un circuito que más anodino no podía ser. Se trataba de un trazado hecho en un aeropuerto a base de unir un par de sus pistas de aterrizaje y despegue con una serie de curvas en ángulo más o menos recto. Un soso escenario por el que su monoplaza rojo, adornado con un muy característico rayo amarillo, voló como si fuera uno de los aviones que utilizaban el resto del año aquella superficie de hormigón para despegar y aterrizar. Zanardi hizo desesperar a sus rivales, que eran incapaces de contenerle, y enloquecer a los espectadores y los comentaristas televisivos, que asistían atónitos a la fabulosa actuación del italiano. Hasta el siempre comedido Ben Edwards, cuya perfecta y pausada dicción bri-

tánica nos permitía entenderle pese a nuestro limitado nivel de inglés, levantaba la voz y decía cosas que no llegábamos a captar. Y los comentarios de su compañero en las retransmisiones, Gordon Kirby, nos resultaban más ininteligibles que nunca al unirse a su marcado acento americano la excitación del momento.

Tanto o más alucinante que lo hecho por Zanardi en Cleveland, por lo imposible que siempre puede parecer que alguien sea capaz de recuperar una vuelta completa en una pista urbana, acabó resultando su triunfo en Long Beach en 1998, adelantando una y otra vez en un circuito donde superar incluso a los doblados no resultaba precisamente fácil.

Semejantes demostraciones de manos y coraje no podían pasar desapercibidas para un hombre de las carreras de toda la vida como Frank Williams, que se empeñó en recuperar a Zanardi para esa Fórmula 1 que no había sabido apreciar su inmenso talento unos años antes. Pero el equipo británico empezaba entonces la larga y lenta decadencia de la que, veinte años después, aún no ha logrado salir. Y, además, la Fórmula 1 estrenaba unos nuevos y absurdos neumáticos, con acanaladuras, que se mostraron poco menos que incompatibles con el intuitivo pilotaje del italiano. La temporada fue un completo desastre y, al final de la misma, Alex volvió a salir de la Fórmula 1 por la puerta de atrás, más decepcionado todavía que la primera vez, hasta el punto de no competir en todo el año siguiente.

Pero Zanardi no podía vivir alejado de las carreras. Eran su vida y, en el fondo, seguía estando convencido de que sus manos y su coraje eran suficientes para volver a llevarle a la victoria, aunque fuese de nuevo lejos de la F1. Trató entonces de repetir su exitoso paso a la CART, pero las primeras carreras del 2001 no resultaron, ni de lejos, como las de su anterior etapa americana. Parecía que Alex había perdido su toque mágico. Tal vez sus manos ya no eran las mismas. Quizá le faltaba algo de ese coraje que antes le había llevado más allá de lo que parecía posible. Pero no era así, esas manos y ese coraje seguían intactos, como bien pudieron com-

probar sus rivales en la primera de las dos carreras que el certamen estadounidense había programado en Europa para el mes de septiembre del 2001.

Se disputaba en el Lausitzring, un nuevo circuito oval realizado al más puro estilo USA en la parte oriental de Alemania. Y tenía lugar apenas cuatro días después de los terribles sucesos del 11S. El ambiente no podía ser más sombrío entre los protagonistas de la CART, estadounidenses en su inmensa mayoría y, por tanto, tocados mucho más de cerca por la tragedia. Aunque en un primer momento se pensó en cancelarla, la carrera se planteaba finalmente como un homenaje a las víctimas y una prueba de que la vida tenía que seguir adelante..., algo sobre lo que su desenlace acabaría siendo testimonio aun más fehaciente si cabe.

A falta de trece vueltas para el final, Zanardi lideraba con claridad y estaba a un paso de volver a ganar, demostrando que seguía siendo el mismo, que sus manos y su coraje continuaban intactos. Pero, tras el último paso por boxes para repostar, el italiano cometía un error al volver a pista, hacía un trompo y su monoplaza quedaba girado en medio del circuito sin que uno de sus rivales, el canadiense Tagliani, que llegaba a más de 300 kilómetros por hora, pudiera hacer nada por esquivarlo. El impacto era de una terrorífica violencia, partía en dos el Reynard de Zanardi y se llevaba en una de sus mitades las dos piernas del piloto italiano. La rápida y eficazísima intervención de las asistencias de la prueba, el gran trabajo de los médicos y su propia fuerza física hacían de nuevo a Alex protagonista de un imposible: ¡¡sobrevivir!!

Empezaba entonces la carrera más larga y más difícil, la de seguir adelante. Apenas tres meses después del terrible accidente, Zanardi aparecía de nuevo en público, en su Bolonia natal, como invitado especial en la gala de entrega de premios anual de la revista *Autosprint*, mi semanal biblia de las carreras en lengua italiana. Y allí Alex daba muestras de que ya no se conformaba sólo con seguir vivo, sino que empezaba a superar todas las limitaciones de su nuevo estado con una rapidez igual o mayor que la mostrada al

volante en los circuitos de todo el mundo. El momento en que, como si se tratase de un milagro, se levanta de la silla de ruedas en la que llega al escenario es de esos que ponen los pelos de punta y, como dicen los americanos, no deja un ojo seco en la sala, ni en los que vimos después las imágenes, primero en las fotos de la revista, después a través de internet. Por primera vez en pie sobre sus nuevas piernas, Alex dice que aún no puede caminar pero que ese es el primer paso de su carrera más importante, que no se rinde y que dará el máximo para ganarla.

¡Y vaya si la gana! Menos de dos años después ya está de nuevo al volante en competiciones de tan alto nivel como el europeo y, a continuación, el Mundial de Turismos, certamen en el que logra varias victorias con un BMW especialmente adaptado a sus nuevas necesidades de pilotaje. La primera de ellas, el año 2005 en Hungaroring, después de una peleadísima vuelta final, a su más puro estilo, todo manos y coraje; más manos que nunca ahora que son estas las que controlan prácticamente todos los mandos del vehículo.

Y no sólo eso, poco más de cinco años después de aquel fatídico 15 de septiembre del 2001 retorna a Lausitzring para completar, de forma tan simbólica como emocionante, esas trece vueltas que le habían quedado por terminar con el Fórmula Indy. Y, unos meses después, en Valencia, hasta se da el gustazo de volver a pilotar un Fórmula 1 en unos tests de BMW.

Pero las carreras de coches ya no son lo único en la nueva vida de Alex Zanardi. En el 2007 le invitan a asistir a la maratón de Nueva York, no en vano su popularidad sigue siendo alta en Estados Unidos después de sus exitosas campañas en la CART una década antes. Y decide acudir, pero no como espectador. Se compra una *handbike*, se entrena durante cuatro semanas, toma parte en la prueba ¡y acaba cuarto! Su espíritu competitivo encuentra un nuevo aliciente en otra especialidad muy diferente al automovilismo, que afronta con la misma determinación y la misma atención a los detalles que son claves para el éxito en las carreras de coches.

Empieza a prepararse a nivel físico, estudia las posibilidades de mejora de la *handbike* a nivel mecánico y se pone como meta llegar a estar presente en los Juegos Paralímpicos del 2012 en Londres.

Dicho y hecho, en poco tiempo Zanardi se convierte en uno de los mejores especialistas mundiales en las pruebas de *handbike*. Logra su primera victoria en la maratón de Venecia del 2009, se impone por primera vez en la de Roma del 2010 (hace poco más de un año sumó ya la sexta) y gana la de Nueva York del 2011 en la que era su cuarta presencia en la prueba de la Gran Manzana. Su puesto en el equipo paralímpico italiano de Londres está más que asegurado. Y en los Juegos británicos Alex consigue algo con lo que nunca había soñado cuando pensaba sólo en los coches de carreras: ser campeón olímpico... ¡y por partida doble! Además, como si se tratase de un amable guiño del destino, las pruebas de *handbike* de Londres 2012 se disputan en un escenario de especial significado para el italiano, el circuito automovilístico de Brands Hatch. En la pista del sureste de la capital británica, Zanardi había sido el más rápido al volante de su Fórmula 3000 allá por el 2001, logrando la *pole position* pero no consiguiendo después la victoria en la carrera. Una victoria que no se le escapa en esta ocasión, cuando cruza en primera posición la meta en la recta principal de Brands, tanto en la prueba de ruta como en la de contrarreloj individual.

El éxito olímpico se convierte entonces no en un fin, en un objetivo ya logrado y que queda atrás, sino en el inicio de nuevos retos. Dos años después, mientras vuelve a competir al volante de un coche de carreras, en esta ocasión un GT del certamen Blancpain, tomando parte incluso en su carrera más larga y dura, las 24 Horas de Spa, Zanardi protagoniza otro imposible. Decide participar en un triatlón, y para su debut no escoge una prueba cualquiera. Se apunta a la más mítica de todas, el Ironman de Kona. En Hawai se enfrenta al durísimo reto que supone nadar, sin piernas, los cuatro kilómetros en las frías y agitadas aguas de la bahía, cubrir los ciento ochenta y cinco del sector de bicicleta con la *handbike* y completar

los 42,195 de la maratón en una silla de ruedas. Y, tras casi diez horas de extraordinario esfuerzo, lo consigue.

De nuevo se podría pensar que ya no hay más desafíos que perseguir para este italiano indestructible. Pero él sigue adelante y en los juegos de Río del 2016 se encuentra de nuevo entre los aspirantes a las medallas en las pruebas de *handbike*. Aunque está ya cerca de cumplir los cincuenta años y se enfrenta a atletas con la mitad de su edad y el doble de su musculatura, Zanardi suma otra medalla de oro a su palmarés. Se impone en la prueba contra el crono, disputada, por cierto, en el lugar que ocupaba el circuito de Jacarepagua, sede de la prueba brasileña de la CART cuando Alex era el gran protagonista del certamen americano. Y, en otro de esos guiños del destino que parecen acompañarle a cada paso que da, el 15 de septiembre del 2016, exactamente quince años después de aquel día que cambió su vida en Alemania, Zanardi gana la medalla de plata en la prueba en ruta para completar, junto a las otras dos platas por equipos conseguidas en sus dos presencias olímpicas, un total de seis metales, tres oros y tres platas, conseguidos, literalmente, a base de manos y coraje.

Unos éxitos que le han convertido en toda una inspiración y en prueba fehaciente de que la fuerza de voluntad puede hacer posible lo que parece imposible y convertir los peores obstáculos en nuevas oportunidades. De hecho, ese es el lema de esta segunda vida de Alex Zanardi, a quien no es raro escuchar una frase que puede parecer absurda pero, en su caso, suena realmente sincera: «He llegado a pensar que el accidente ha sido la mayor oportunidad de mi vida».

Zanardi dice esto en el sentido de haberle llevado a hacer cosas que nunca hubiese imaginado, a superar todas las expectativas y conocer otros mundos más allá del, a veces, excesivamente cerrado y endogámico del automovilismo. Y, a la vista de sus sensacionales éxitos deportivos con la *handbike*, no puedo evitar pensar que, en el fondo, no le falta razón también en otro contexto. Porque si algo bueno hizo aquel terrible accidente fue darle una nueva oportu-

tunidad de triunfar sin tener que depender de la competitividad de este o aquel monoplaza. Ahora, cada vez que se enfrenta a un nuevo desafío con la bici paralímpica, el medio mecánico no influye apenas y es sólo Zanardi con su fuerza física y mental quien lo lleva a la victoria tal y como soñaba hacer cuando empezó a competir en aquel pequeño kart, a base de manos y coraje.



Alex Zanardi al volante del Reynard del equipo Ganassi durante su etapa triunfal en la CART.



Zanardi con la *handbike* tras lograr una medalla de oro en los Juegos Olímpicos de Río en el 2016.

