

19. Cine de Fórmula 1

Los sábados de mi adolescencia tenían un programa muy definido. Empezaban a media tarde encontrándome con mis amigos; había que ir a todos los sitios de moda, aunque no me gustasen, aunque no supiese bailar. Rituales a seguir para conocer al amor de nuestras vidas, o de aquella tarde, que tampoco hacía falta ser tan ambiciosos. Y, como casi nunca acababa por aparecer ni uno ni otro, terminábamos volviendo a casa a eso de las once, siempre apurando los últimos minutos con la sensación de que era aún demasiado pronto para regresar.

Sin embargo, aquel sábado de principios de los ochenta yo tenía prisa por estar de vuelta un buen rato antes. A las diez de la noche estaba anunciada en televisión una película sobre Fórmula 1. Se titulaba *Grand Prix*, era un film de 1966 y la fotografía que mostraba la revista *Teleprograma* resultaba de lo más prometedora, con monoplazas de los años sesenta rodando por el anillo de velocidad de Monza. Pero ya se sabe, con eso típico de «venga, vamos a tomar la última», acababa llegando a casa cuando la emisión ya había empezado. Lo hacía, además, justo en el momento en que la pantalla mostraba un aparatoso accidente, con lo que parecía un BRM rodando por la pared exterior del túnel del circuito de Mónaco para acabar estrellándose contra el asfalto mientras otro coche, del

mismo color verde oscuro, salía volando hasta caer en las aguas del Mediterráneo. «¡Ya empezamos!», pensaba, «esto va a ser la típica americanada llena de golpes y destrozos», pero estaba muy equivocado. Las dos siguientes horas del largometraje eran mucho más que accidentes, aunque inevitablemente hubiese algunos otros, como no podía ser de otra forma al retratar del modo en que lo hacía la muy peligrosa Fórmula 1 de mediados de los años sesenta. Un retrato fiel en su esencia, pese a las lógicas licencias cinematográficas, que me sigue pareciendo, casi cuarenta años después de haberla visto por primera vez, el mejor homenaje a una época de las carreras tan diferente y tan fascinante. Si no la habéis visto dejad de leer ahora mismo y visionad primero la cinta, porque este relato está lleno de eso que ahora llaman *spoilers*. Si la conocéis vamos a recordarla juntos desde sus primeras escenas.

Como descubriría tiempo después, cuando la volví a ver en otra ocasión, me había perdido más o menos sus primeros diez minutos. Un arranque que, por sí solo, ya es un clásico de eso que los italianos llaman *gli anni ruggenti*, con el rugido del león de la Metro dando paso a la inolvidable banda sonora de Maurice Jarre sobre una pantalla negra en la que se suceden los nombres de los actores y del director antes de fundir a un primer plano de un tubo de escape y escucharse otro rugido muy diferente, el de los motores que se ponen en marcha para iniciar el Gran Premio de Mónaco de 1966. A base de planos cortos y rápidos, su director, John Frankenheimer, nos hace entrar en ambiente, con los últimos preparativos de pilotos y mecánicos en los instantes previos a la carrera. La tensión en los rostros de los primeros, mientras se ponen los cascos, se ajustan las gafas y se enfundan los guantes, se mezcla con la precisión de los movimientos de los segundos, apretando tornillos y tuercas, escogiendo bujías o accionando las mariposas del acelerador.

Siempre que veo ese arranque, el friki de las carreras que hay en mí no puede menos que buscar en esas imágenes las similitudes entre la ficción y la realidad. Ahí están los inconfundibles cascos de

Surtees, Amon, Stewart y Bandini enmarcando los rostros de cuatro conocidos actores, Yves Montand, James Garner, Brian Bedford y Antonio Sabàto. Sus personajes tienen, además, nombres cuya pronunciación recuerda a los de los pilotos reales. El francés encarna a Sarti, el norteamericano es Aron, el británico hace el papel de Stoddard y el italiano interpreta a Barlini.

Pero ahí se acaban las similitudes. Porque la película no es, ni pretende nunca serlo, un relato de la temporada real de la Fórmula 1 del 1966. Y tal vez precisamente por eso funciona mucho mejor. Enseguida te olvidas de buscar las diferencias entre lo que ves y lo que has leído sobre aquella campaña para sumergirte en una versión alternativa de la misma y vivirla, paso a paso, junto a sus protagonistas de ficción. Unos protagonistas que son no sólo los pilotos sino, también, sus parejas y, en menor grado estos últimos, sus jefes de equipo.

Habrà quien diga que la película está llena de tópicos, y probablemente tendrá razón. Al fin y al cabo los tópicos se basan en hechos. Y, puestos a hablar de cine y de tópicos, en ningún film puede haber más que en *Casablanca* y no por ello deja de entusiasmarlos cada vez que volvemos a disfrutar con la historia de amor imposible entre el duro Bogart y la deliciosa Bergman. En *Grand Prix* los cuatro pilotos no pueden tener personalidades más diferentes y, en cierto modo, arquetípicas. Sarti es el veterano bicampeón que ya empieza a estar cansado de competir. Aron es el ambicioso aspirante, dispuesto a todo por ganar. Stoddard es un alma atormentada por los recuerdos de su hermano mayor, fallecido en accidente. Barlini es un joven despreocupado y sin miedo a nada. De cada uno de ellos tenemos una magnífica primera pincelada durante esa parte inicial de la carrera de Mónaco que abre la película, en la que los escuchamos con voz en *off* mientras los vemos pilotar. Sarti se muestra cálido y reflexivo, Aron aparece mucho más frío y analítico, Stoddard nos da ya a conocer la influencia de la figura de su hermano y Barlini nos cuenta su entusiasmo por la velocidad.

Mientras se oyen sus palabras, se mezclan en pantalla las imágenes grabadas desde un helicóptero con las tomas a pie de pista y la espectacular visión desde las cámaras situadas en los monoplazas. En las primeras, el famoso entorno del Principado es el perfecto escenario para apreciar la pureza y simplicidad de líneas de aquellos monoplazas, apenas unos achatados cilindros de chapa con cuatro estrechas ruedas en sus extremos y un voluminoso motor en su parte trasera. Pero son sobre todo las últimas las que nos muestran en toda su crudeza la peligrosidad de aquellas carreras. Subidos a los Ferrari de Sarti y Barlini, y a los Jordan-BRM de Stoddard y Aron, pasamos a escasos centímetros de los bordillos de las aceras, las farolas del alumbrado público y los muros de las casas del lujoso Principado monegasco. Y vemos a sus pilotos mover frenéticamente sus sencillos volantes recubiertos de cuero, accionar una y otra vez las pequeñas palancas de cambio con pomo de madera, y pisar los estrechos pedales metálicos de acelerador, freno y embrague.

El accidente con el que empecé mi primer visionado tantos años atrás, llega entonces como consecuencia poco menos que inevitable y sirve de punto de partida al guión más puramente cinematográfico, en el que se mezclan las vicisitudes profesionales y personales de los protagonistas. Entran entonces en escena las mujeres, cuyo papel en la trama no es en absoluto secundario. Sobre todo una de ellas, la periodista Louise Frederikson, interpretada por la exquisita Eva Marie Saint, resulta fundamental a la hora de hacer entender la Fórmula 1, y lo que significa, para cualquiera que, como su personaje inicialmente, sea por completo ajeno a las carreras. De hecho, pienso que esa acaba siendo la mejor virtud de *Grand Prix*: ser capaz de llegar a quien no sea aficionado al automovilismo, enseñándole el lado humano, la poesía de lo épico y lo romántico que existe en un deporte en apariencia tan frío y materialista.

Las conversaciones de Louise con Sarti van mostrando una curiosa evolución en el modo de pensar de dos personajes de mundos y vidas tan opuestos. La americana se acerca a las carreras para

hacer un trabajo encargado por su revista de moda y las ve con escepticismo. No puede entender que lleva a hombres como el culto y educado francés a arriesgar sus vidas en una absurda competición. Sin embargo, a medida que va conociendo al hombre que hay detrás del piloto empieza a comprender. Ella, que siempre ha querido ser libre, se da cuenta de cuan libre es él cuando está al volante. No es la gloria, ni el riesgo, ni mucho menos el dinero lo que motiva a su cada vez más amado Jean Pierre a subir en ese bólido, cuyas formas hasta hace poco solo le interesaban como fondo para fotografiar a sus modelos y cuyo veloz avance pronto sigue entusiasmada desde las tribunas. Un entusiasmo que él, en cambio, está perdiendo desde hace tiempo. Una sensación que se acrecienta al conocer a esa mujer tan ajena a su mundo que, de repente, se presenta como la perfecta motivación para dejarlo y empezar una nueva vida. Se da así la curiosa paradoja de que mientras Louise va entrando en la Fórmula 1, Jean Pierre está empezando a buscar el modo de salir.

Una paradoja que comienza a dejarse ver con claridad en la siguiente carrera a la que nos lleva la película, disputada en un escenario que no puede ser más diferente del utilizado para la primera. Del glamuroso entorno urbano de Mónaco pasamos al rústico encanto de la campiña francesa en Clermont Ferrand. El pequeño Nürburgring galo da pie a unas secuencias llenas de lirismo, con la sintonía de Jarre en su tono más bucólico como fondo a unas preciosas tomas de los monoplazas. Más que competir, los coches parecen bailar al son de la música, como si estuviesen ejecutando una coreografía previamente ensayada en lugar de encontrarse en plena carrera luchando por la victoria. Finalmente, para alegría de una exultante Louise, convertida ya en una ferviente tifosi, vence el Ferrari de Sarti.

Mientras tanto, la dinámica entre la otra pareja protagonista no puede ser más opuesta. Aún postrado en el lecho del hospital, después del grave accidente de Mónaco, Stoddard sólo piensa en volver a pilotar. Y su esposa, la muy desencantada Pat, interpretada

por Jessica Walter, lo sabe y no lo puede soportar más. Su relación se rompe y cada uno intenta recomponer su vida a su manera. Él, forzando los tiempos de recuperación para ponerse de nuevo al volante. Ella, buscando consuelo en los brazos de Aron, mientras este se encuentra desorientado y a la caza de una nueva oportunidad tras haber sido despedido por el patrón del equipo británico, Jeff Jordan, un rudo dueño de escudería mucho antes de que otro Jordan, de nombre Eddie, fundara la suya en la realidad.

El intento de Aron por conseguir un puesto en Ferrari nos deja unas imágenes que son toda una joya, una visita al *sancta sanctorum* de la Scuderia de Maranello: el *reparto corse*. Mientras el piloto estadounidense habla con el alter ego de *il Commendatore*, de nombre Agostino Manetta pero en quien Adolfo Celi hace una buena interpretación del auténtico Enzo Ferrari, con su carácter orgulloso y su firme convicción de que lo primero son sus coches, nos paseamos por unas instalaciones que son historia y leyenda de las carreras. Todo un contrapunto, además, a las que vemos poco después, cuando Aron se encuentra con el enigmático propietario de la versión cinematográfica del equipo Honda. Un papel, el de Izo Yamura, a la medida del gran actor japonés Toshiro Mifune, que le infunde al personaje la compostura y firmeza de principios tan asociada a la cultura de su país. Eso sí, los coches no son los Honda que alineó la marca nipona al final de aquel año en la vida real. Su papel lo interpretan réplicas del primer monoplaza de un entonces modesto equipo, que debutaba esa temporada, fundado por un joven piloto neocelandés llamado Bruce McLaren.

Nos vamos entonces al tercer escenario de un Gran Premio, el majestuoso Spa Francorchamps, donde realidad y ficción se mezclan más que nunca en toda la película. Para empezar, con una reunión de los pilotos en la que los actores y los auténticos protagonistas del mundial de aquel año discuten sobre los riesgos de una pista considerada peligrosa incluso entonces. Ahí, hablando sobre la siempre presente amenaza de la lluvia en el trazado belga, nos deja Graham Hill, interpretándose a sí mismo, una frase que

representa a la perfección el espíritu de las carreras de esos tiempos: «¡Buenos estaríamos si cada vez que caen cuatro gotas se suspendiera una carrera!».

Naturalmente, caen cuatro gotas, y bastantes más... y no se suspende la carrera, parte de la cual vivimos más desde dentro que ninguna otra ya que en el aquel Gran Premio de Bélgica de 1966 tomó la salida, justo a cola del grupo, un monoplaza adicional, con una voluminosa cámara de cine montada en su morro y pilotado por el campeón mundial de 1961 Phil Hill. El veterano estadounidense logró completar en la carrera real una primera vuelta que resultó catastrófica a causa del intenso chaparrón que se ve en la película, cuyo relato mezcla imágenes de la prueba auténtica con otras filmadas a posteriori con los Fórmula Junior disfrazados de Fórmula 1 utilizados en el rodaje para las escenas de acción. En la vida real, Spa fue el escenario del último triunfo de Surtees con Ferrari. En la ficción cinematográfica, en cambio, Sarti, acaba sufriendo un accidente, causado por una rotura de suspensión, que pone en evidencia la fragilidad de aquellos monoplazas y las poco menos que nulas medidas de seguridad de los circuitos, enfatizadas estas últimas por el atropello mortal de dos jóvenes espectadores que, inconscientes del peligro, se acercan al borde de la pista para ver aún más de cerca la carrera.

Tragedia y triunfo se superponen entonces, con la celebración de la primera victoria de Aron al volante del Yamura como contrapunto a la desesperación del padre de los muchachos y el vano intento de Sarti por querer mostrarse frío, aunque resulta evidente su sufrimiento interior por lo ocurrido.

El resultado de Spa es el punto de inflexión de la temporada ficticia que nos cuenta la película, de cuyas seis carreras restantes veremos imágenes sólo de tres. Después del Gran Premio de Bélgica, el guión salta al de Holanda, dejando por el medio el de Alemania, celebrado en el temible Nürburgring, del que nos cuentan que ha terminado también con triunfo para el norteamericano del equipo japonés. Mientras tanto, asistimos al retorno a casa del herido

Stoddard, escena en la que, pese al dramatismo, uno no puede menos que evitar una sonrisa ante las licencias que se toma el director. Primero, nos muestra una habitación llena de trofeos de su difunto hermano, presidida por un óleo de Michael Turner en cuya base figura una placa con el texto Roger Stoddard, campeón del mundo de F1 de 1958. Y después vemos al todavía convaleciente piloto ponerse al volante del monoplaza representado en la pintura, un Lotus 16, mientras Jordan le dice: «Roger tuvo días de gloria con este coche». En realidad, el sixteen fue uno de los menos exitosos diseños del genial Chapman, siendo su mejor resultado una sexta posición en el Gran Premio de Italia de ese año 1958 que en la película terminó con el mayor de los Stoddard proclamándose campeón mundial y poniendo el listón muy alto para el intento de emularlo por parte de su hermano.

Una motivación que lleva al británico a retornar a la competición ya en la siguiente prueba que vemos en pantalla, el Gran Premio de Holanda. Su épica vuelta a las carreras la remarca el director con los tonos más grandilocuentes de la música compuesta por Jarre sonando de fondo a las imágenes del Jordan-BRM imponiéndose en el ondulante trazado de Zandvoort. Será el primero de tres triunfos consecutivos para el piloto al que todos daban por acabado pero que se sobrepone al sufrimiento de sus aún recientes heridas para triunfar..., aunque para ello tenga que inyectarse calmantes. Tal vez sea este un guiño a la historia de uno de los héroes en los grandes premios anteriores a la segunda guerra mundial, el gran Achille Varzi, cuyo afán por continuar con su carrera deportiva, tras un fuerte accidente, acabó llevándole a la adicción a la morfina para poder soportar el dolor.

Se llega así al Gran Premio británico, con el circuito de Brands Hatch como sede y una carrera llena de suspense, cuyo resultado es justo el que hace falta para que los cuatro protagonistas alcancen la cita final del campeonato dependiendo de sí mismos para conseguir el título. Gana el joven Barlini, que lo celebra a lo grande. Aron termina segundo, entrando en meta con su monoplaza envuelto en

llamas, en un toque muy hollywoodiense. Sarti concluye en la tercera plaza, cada vez menos satisfecho del rendimiento de su coche. Y Stoddard tiene que retirarse exhausto, incapaz esta vez de resistir la dureza del Gran Premio.

Todo está preparado para el desenlace en el escenario más histórico y representativo de todos, Monza. El templo de la velocidad italiano propone, con su mítica peraltada, un marco ideal para completar la obra, aunque en realidad el uso de la *sopraelevata* sea una muy forzada licencia al espectáculo cinematográfico, ya que en 1966 hacía ya cinco años que había dejado de utilizarse por su extrema peligrosidad y lo deteriorado de su vieja superficie. Pero imagino que para un director de cine estadounidense, acostumbrado a las carreras de su país, con las 500 millas de Indianápolis como referencia, esas curvas de acusada inclinación tenían que estar inevitablemente presentes en el clímax del relato.

Los instantes previos al inicio de la última carrera nos muestran a Sarti con cada vez más dudas. El veterano campeón se encuentra atrapado entre un matrimonio de conveniencia y un nuevo amor que cada vez le llena más que su menguante pasión por la competición. Conversando con Louise, tras la prueba de Brands Hatch, ya hemos asistido al final del proceso que ha llevado a la periodista del mundo de la moda a terminar de entender lo que significan las carreras, justo cuando el piloto ha dejado de comprender por qué sigue haciendo lo que hace. Un motivo que ella le recuerda con la frase que tal vez mejor explica la pasión que sentimos muchos por el automovilismo: «Hay algunos que vienen para ver eso, accidentes y coches ardiendo, pero los demás corren con vosotros, ponéis algo en sus vidas que por si mismos no pueden alcanzar».

Para Stoddard, en cambio, las sensaciones son muy diferentes. Ha superado el peor trago, pero lo ha hecho en solitario, y a veces no basta la motivación de uno sólo para seguir adelante. Ante el momento cumbre echa de menos a Pat. Porque, además, el éxito es siempre menos dulce si no hay con quién compartirlo. Y ella vuelve junto a él tras comprender que, en realidad, ese hombre tiene

mucho más que la enfermiza obsesión por emular a su hermano. Le mueve también un coraje extraordinario que merece su apoyo.

Las dos historias de amor de la película convergen así también hacia el final del relato, con la incertidumbre de qué ocurrirá al acabar esa última carrera en la que está en juego mucho más que un título de Campeón del Mundo.

Todo ello nos lleva a los prolegómenos del Gran Premio de Italia, en los que se contraponen la despreocupada alegría del joven Nino, de fiesta con dos azafatas japonesas la víspera de la carrera, con la tensión de Jean Pierre. El veterano piloto de Ferrari es víctima de los juegos mentales del Commendatore para buscar una motivación adicional en uno de sus pilotos. Algo que puede parecer cosa de película, pero que tiene un buen número de precedentes en la historia de la *scuderia* italiana.

Finalmente, todo esta preparado para la última y definitiva carrera, en la que entramos al son de la música de Jarre ejecutada en su versión más marcial para dar paso al momento de la salida. Un instante crucial, en el que Sarti no consigue arrancar hasta pasados unos angustiosos segundos. El francés luce ahora el casco que en la vida real utilizaba Mike Parkes, toda vez que a esas alturas del 66 John Surtees hacía tiempo que había abandonado el equipo italiano y, por tanto, ya no hay tomas suyas en carrera que se puedan usar en el film, como las que vemos poco después, cuando el Ferrari arranca por fin. Mientras tanto, sus rivales ya están rodando a toda velocidad por el famoso peralte, en cuya descripción se recrea al director a base de planos cortos y largos, acompañados de la voz en *off* de los pilotos explicando el reto que representan y la importancia de los rebufos.

La carrera va avanzando acompañada de un último repaso a la personalidad y las sensaciones de los cuatro protagonistas, realizado a base de unos breves *flashbacks*. Vemos a Nino en la playa con su ligue de Mónaco, diciendo: «No tengo miedo, ¡soy inmortal!». A Pete explicándole a Yamura que tal vez compita por «hacer algo que te lleve a rozar la muerte para así sentir la vida y vivirla más

intensamente». A Scott demostrando su determinación para subir sin ayuda las escaleras de casa, pese a no poder apenas sostenerse sobre las muletas. Y a Jean Pierre despidiéndose de Louise con una reflexión que da buena cuenta de su lucha interior: «No es bueno sentir lo que siento ahora. Casi preferiría quedarme aquí, contigo, que meterme en el coche».

A ese coche volvemos entonces, con un enrabiado Sarti recuperando posiciones a toda velocidad hasta situarse cuarto. Sólo un par de rezagados le separan del trío de cabeza, comandado por el Ferrari de su compañero Barlini, que rueda por delante del Jordan-BRM de Stoddard y el Yamura de Aron. Pero entonces sucede uno de esos imprevistos de las carreras, aunque el elegido por el guionista sea ciertamente forzado. A uno de los coches que preceden al de Sarti se le suelta un trozo del tubo de escape. La pieza desprendida cae justo delante del francés, que pierde el control de su monoplaza de un modo bastante absurdo, saliendo despedido por la parte alta del peralte.

Toda la crudeza de la Fórmula 1 de los años 60 se pone de manifiesto en esos minutos finales de la película, que tal vez puedan parecer exagerados pero se ajustan fielmente a lo que eran las carreras de entonces. La competición sigue su curso mientras los muy precarios medios de asistencia recuperan el cuerpo sin vida del piloto, con los coches pasando a toda velocidad entre el humo del incendio que calcina los restos de su vehículo. La noticia del fallecimiento de Sarti llega al equipo y su propietario demuestra que, después de todo, no le importan sólo sus coches y las victorias que puedan conseguir. El alter ego de Enzo Ferrari en el film ordena retirarse a su otro piloto, Barlini, pese a que este ocupa la primera plaza y está a un paso de conseguir la victoria y adjudicarse el ansiado campeonato del mundo.

La lucha por el título queda entonces reducida a los dos hombres entre los que se ha debatido una mujer a lo largo de los meses anteriores, Pete Aron y Scott Stoddard. El británico va en cabeza al volante del verde Jordan-BRM. El estadounidense le sigue de cer-

ca con el blanco Yamura. La pelea entre ambos cae por momentos en el típico defecto de las secuencias de carreras vistas en muchas películas, con los dos rodando en paralelo hasta que uno acelera un poco más y se pone por delante. Pero da lo mismo, lo importante es conocer el desenlace, que se produce con un apretado *sprint*: el coche japonés cruza la meta por delante, con apenas unos centímetros de ventaja tras abandonar el rebufo de su rival al salir de la Parabolica. Un final muy de Hollywood, sin duda. Y también, aunque parezca mentira, poco menos que premonitorio. Un año después del rodaje de la película, ganaría así John Surtees el Gran Premio de Italia de 1967 para una marca nipona, Honda.

La celebración en el podio del piloto estadounidense contrasta entonces con el drama que se vive a escasos metros, a la entrada del hospital del circuito. Triunfo y tragedia se vuelven a entrelazar como tantas veces ha ocurrido en la historia de un deporte que tiene en el riesgo uno de sus argumentos clave, por mucho que cada vez resulte menos políticamente correcto reconocerlo. Mientras Aron y Stoddard liman definitivamente sus diferencias, cada uno con el premio que después de todo más codiciaba (Pete, la gloria del título; Scott, el amor de Pat) una columna de humo negro surge por detrás de las tribunas como anticipo para ambos de la terrible noticia. La alegría no puede ser completa para el nuevo campeón, que ha perdido un amigo el mismo día en que logra coronar su sueño. Una situación que, de nuevo, puede parecer muy forzada y que, sin embargo, también se dará años después en la Fórmula 1, en el mismo escenario y con un estadounidense como protagonista. De hecho, en la vida real el desenlace es aún más cruel, ya que en el Gran Premio de Italia de 1978, Mario Andretti gana el campeonato y pierde a su propio compañero de equipo, Ronnie Peterson.

La secuencia final de la película tiene de nuevo la recta de Monza como escenario. Es el día siguiente, con las tribunas vacías y quietud absoluta donde unas horas antes todo era movimiento. Del fragor de la carrera se pasa al silencio, apenas roto por el vien-

to soplando entre los árboles. En el centro del asfalto, el nuevo campeón observa el entorno con gesto reflexivo mientras empieza a sonar la última pieza de la banda sonora, el circuito solitario. Sus notas se van fundiendo con el sonido de motores arrancando. Primero uno, luego cada vez más, aumentando sus revoluciones para llenar el vacío con su estruendo, acompañados de las voces de los espectadores hasta que se escucha el inconfundible estruendo de la salida de un Gran Premio mientras la cámara enfoca hacia el fondo de la recta. Es la perfecta metáfora para el «The End». La vida sigue, la Fórmula 1 también. Aron así lo entiende y empieza a caminar, con aire resuelto hacia una nueva temporada, acompañados sus pasos por el tema principal de Jarre, en su versión más triunfal, para poner el broche ideal a casi tres horas de película.

Cuando aquel sábado de principios de los 80 la vi por la tele, no fui consciente hasta cerca de ese gran final de que, en realidad no era la primera vez que aquel magnífico espectáculo había pasado ante mis ojos. Sólo me di cuenta en el momento del accidente de Sarti en Monza. Esa escena la había visto muchos años antes. El bólido rojo saliendo despedido por los aires. El cuerpo del piloto que acababa enredado en las ramas de un árbol. La máquina que se estrella, envuelta en llamas, contra la porción de pista que discurre por debajo. Era un fugaz recuerdo de infancia, de cuando tendría cinco o seis años, que, de repente, volvió a mi con total claridad a través de lejanos retazos de una pantalla de cinemascope en el Robledo, una de las salas de cine más clásicas de Gijón. Allí trabajaba de taquillera la tía de mi padre. En ocasiones íbamos a buscarla al finalizar la jornada y alguna vez entrábamos al patio de butacas para esperarla. Un día estaban proyectando en la gran pantalla, que siendo yo tan pequeño me parecía aún mayor, una película de coches de carreras. Y aunque una docena de años más tarde no me acordaba de lo demás, esa escena del coche rojo en llamas había quedado grabada en mi impresionable mente infantil. Resultaba que, después de todo, no era la primera vez que veía *Grand Prix*.

Tampoco sería la última. Desde entonces la he vuelto a ver en varias ocasiones. Y cada vez me gusta más. Ahora aprecio no sólo la magnífica música y las preciosas imágenes de unas carreras que, antes de *Grand Prix*, me resultaban muy ajenas por no haberlas vivido. Desde entonces he visto y leído mucho sobre aquellos años. Pero, pese a conocer un montón de cosas que entonces ignoraba, y que podrían hacerme disfrutarla menos por esa tendencia que solemos tener los viejos aficionados a fijarnos en los detalles que chirrían, consigo acabar dejándolos de lado. A cambio, me sumerjo cada vez más en lo que *Grand Prix* representa: el recuerdo de una época de las carreras que, para bien y para mal, nunca volverá. Unos años terriblemente peligrosos, sin duda, con un coste en vidas que hoy día sería totalmente inasumible y, por supuesto, indeseable. Pero, también, una época en la que todavía predominaba una visión eminentemente romántica de la competición, siendo esta mucho más pura a todos los niveles, desde los técnicos a los económicos o deportivos. Sin la exagerada sofisticación actual, que disminuye inevitablemente el papel humano. Sin las cantidades astronómicas de dinero, que han convertido el automovilismo en un negocio para millonarios mucho más que en un deporte de caballeros.

Un cambio que, en todo caso, no llegó de la noche a la mañana sino que se fue produciendo de forma gradual. Comenzó ya al final de la década de los sesenta. Con la llegada de los primeros patrocinadores ajenos a la industria del motor. Con el inicio de la experimentación en el sector de la aerodinámica y los primeros alerones que empezaron a romper otra pureza de esa época, la de las sencillas líneas de los monoplazas. Pero no sería, tal vez, hasta la segunda mitad de los setenta y principios de los ochenta cuando el cambio fue más radical. Y precisamente hay otra película sobre Fórmula 1, esta mucho más reciente, que retrata a la perfección una temporada que, en muchos sentidos, se puede considerar como la frontera, el antes y el después, el fin de la época romántica que dio paso a la definitiva implantación de un modo de ver las carreras mucho más comercial.

Esa temporada es la de 1976, justo una década después de la retratada en *Grand Prix*. Y la película es *Rush*, filmada por otro director estadounidense, Ron Howard, casi cincuenta años más tarde de que John Frankenheimer dijera el último «¡corten!» en el frenético rodaje de su joya de los años sesenta. A diferencia de *Grand Prix*, a cuyo estreno cinematográfico asistí poco menos que sin enterarme cuando era un crío (y después siempre he visto en la tele), mi primera visión de *Rush* sí fue en la gran pantalla. Y por buena que sea la televisión que uno tenga en casa, nada puede competir con esa magia especial que sigue ofreciendo la sala de un cine cuando se apagan las luces y empieza la proyección en el medio para el que la obra fue concebida, con la imagen llenando tu campo visual y el sonido envolviéndote a través de los altavoces situados en todo el recinto. Si, además, la primera imagen que aparece tras el título es un plano corto de un Ferrari 312T2, calzado con ruedas para lluvia, con su piloto mirando preocupado al muy nublado cielo, mientras una voz en *off* dice «Gran Premio de Alemania, Nürburgring, agosto de 1976», era inevitable que se me alterara el pulso. Estaba ante una propuesta totalmente diferente a *Grand Prix*. La historia era real y, además, la había vivido en su día, a través de la prensa, y había leído mil veces sobre ella desde entonces.

Por eso mismo, los primeros minutos me dejaron una sensación extraña. De nuevo, como treinta y tantos años antes, cuando llegué tarde al inicio de *Grand Prix*, pensé: «¡Oh, no!, esto va a ser demasiado peliculero». De entrada, aunque no pude menos que quedar encantado ante la ambientación de la parrilla de salida, con todos los coches y pilotos de aquella temporada estupendamente recreados hasta el más mínimo detalle en las decoraciones de los monoplazas y los cascos de sus ocupantes, las primeras reflexiones de Daniel Brühl en su papel de Niki Lauda me parecieron un tanto forzadas. Y si bien es cierto que el actor hispano-alemán recordaba a Lauda nada más verlo, lo mismo no se podía decir de Chris Hemsworth como James Hunt..., demasiado guaperas y blandito

en comparación con el aspecto macarra que recordábamos del piloto británico en tantas fotos de la época. Un detalle meramente estético, en todo caso, porque a continuación la cinta nos traslada a seis años antes y Hunt se comporta más o menos como uno imagina que se comportaría alguien con su fama de playboy.

Lo que en realidad me chocó de la parte inicial de la película fue lo que viene después, esa carrera de Fórmula 3 en un supuesto Crystal Palace. El trazado nada se parece al del parque londinense y la competición cae en el clásico error de las imágenes de acción en muchas películas de automovilismo, con maniobras más propias de una persecución policial hasta acabar con el toque entre los monoplazas de los dos protagonistas. La posterior discusión entre los personajes de Lauda y Hunt tampoco ayuda a tomarse la historia en serio, demasiado caricaturescos los trazos de ambos. De un lado el serio y concienzudo austriaco, del otro el extrovertido y despreocupado inglés.

Sin embargo, aunque las personalidades de ambos se hayan llevado al extremo, no dejan de ser el reflejo de la imagen que tenemos de uno y otro desde entonces y la base sobre la que gravita la película. Evidentemente, se exageran los rasgos de ambos personajes y, sobre todo, su rivalidad, ni mucho menos tan enconada desde el principio, como si para Hunt no hubiese otro piloto del que preocuparse que Lauda, y viceversa. Pero he de reconocer que el planteamiento funciona a la perfección para hacer la película mucho más ágil, aunque sea simplificando la trama a ese duelo personal que, en realidad, sólo fue una rivalidad deportiva directa en la temporada del 76.

Superadas las reticencias iniciales, empecé a disfrutar. La divertida manera en que Howard presenta a todo el entorno del irreverente Hunt, aquel peculiar equipo comandado por el excéntrico lord Hesketh, no deja de resultar de lo más apropiada. Y el modo en que vemos cómo Lauda se abre paso hasta la Fórmula 1, a base de conseguir un préstamo con un seguro de vida de garantía para entrar en el equipo BRM, muestra en unas cuantas pinceladas la

forma de afrontar la vida y la competición del austriaco: decidido, trabajador y atento siempre al más mínimo detalle para mejorar.

Sin darme cuenta, ya estaba metido en la historia. Sobre todo cuando las cosas se empiezan a poner serias con el accidente mortal de François Cevert en el Gran Premio de Estados Unidos de 1973. La horrible imagen del Tyrrell destrozado tras empotrarse contra el guardarraíl es el primer recordatorio tangible de que la Fórmula 1 en los setenta seguía siendo casi tan peligrosa y letal como en los sesenta. Por mucho que las protecciones al borde de los circuitos hubieran mejorado y que los monoplazas fuesen más estables, gracias a sus neumáticos y sus alerones cada vez más anchos, el peligro seguía estando muy presente, con la mayor velocidad de paso por curva de los monoplazas como factor de riesgo añadido para contrarrestar los avances en seguridad.

Las mayores exigencias llevaban además asociada una mayor dedicación. Algo que a Hunt le cuesta asumir mientras Lauda lo practica desde el principio. Un contraste que explica a la perfección la conversación entre el austriaco y su compañero en el paso a Ferrari, Regazzoni. Aunque el actor elegido para el papel del genial piloto italo-suizo no le hace justicia en absoluto, sus palabras cuando Niki le dice que las carreras son negocios y Clay le responde que no son sólo eso porque «nosotros trabajamos con pasión y amor» dejan entrever con claridad ese cambio que se estaba produciendo en la Fórmula 1 hacia un modo de hacer las cosas mucho más adecuado a pilotos como el austriaco.

Mientras tanto, al igual que pasaba en *Grand Prix*, también entran en juego en *Rush* las figuras de las respectivas parejas de los pilotos, aunque su peso en la trama acabará siendo bastante menor. Tanto Suzy, la famosa modelo con la que Hunt se casa poco menos que por sorpresa, como Marlene, la elegante futura esposa de Lauda, añaden un factor más en la muy diferente forma de ver la vida de los dos pilotos, puesto en evidencia en sus respectivas ceremonias de matrimonio. Jovial, sofisticada y pública la de Suzy y James. Seria, discreta y privada la de Marlene y Niki.

Un contraste que aumenta con el primer título de Lauda, logrado en una temporada del 75, de la que apenas tenemos una pincelada, con el piloto de Ferrari celebrando la victoria en Watkins Glen mientras el de Hesketh se retira cabizbajo. El escenario está casi preparado para el gran duelo del año 76. Sólo falta la última pieza del puzzle, el fichaje de Hunt por McLaren. Una vez producido ambos antagonistas tienen, por fin, armas con las que medirse todo lo de igual a igual que es posible compitiendo para dos equipos diferentes.

Con los dos ocupando la primera fila del Gran Premio de Brasil, la cita inicial, comienza el viaje por las diferentes carreras de un año que acabó pasando a la historia de la Fórmula 1. Con un calendario mucho más cargado de carreras que una década antes, el modo en que Howard nos lleva a través de las diferentes competiciones es mucho menos detallado que el utilizado por Frankenheimer en *Grand Prix* pero no por ello menos eficaz. Son pequeñas pinceladas, con imágenes de acción (no especialmente realistas, eso sí) acompañadas de comentarios de crónica periodística que nos van informando de los resultados. Lauda gana en Brasil, con abandono por avería de Hunt. El de Ferrari triunfa también en Sudáfrica, justo por delante del nuevo piloto de McLaren. En nuestro Jarama (que realmente no se ve, como la mayoría de los circuitos, de los que apenas se atisba algún pequeño trozo recreado en una pista inglesa) le llega el turno al inglés por delante del austriaco, o eso parece. Porque, en la carrera madrileña se da el primero de los muchos episodios conflictivos que tuvo aquella campaña. El M23 de Hunt es considerado no conforme, por exceder las medidas reglamentarias.

Una decisión que la película atribuye a Lauda, forzando la mano probablemente por mucho que la influencia de Ferrari en cualquier asunto digamos político de la Fórmula 1 nunca deba subestimarse. Como también exagera en el hecho de que la descalificación en España fuerce a McLaren a modificar el coche y, a consecuencia de ello, se tenga que retirar en Mónaco y Bélgica.

Dos desastres que, junto al divorcio de Hunt, abandonado por Suzy, refuerzan la sensación de que todo va de mal en peor para el piloto inglés. Como le había vaticinado su rival, su manera de hacer las cosas no le reporta el éxito ni en lo deportivo ni en lo personal. Pero la secuencia de la separación de su esposa nos permite comprobar que debajo de la superficial fachada del fanfarrón playboy hay algo más, mucho más, aunque él se esfuerza en no dejarlo entrever. El fracaso de su matrimonio se nos muestra entonces como un revulsivo que, llevado al plano de las carreras, se traduce en su victoria en el Gran Premio de Francia, prueba que Lauda no puede terminar.

La siguiente carrera es el Gran Premio de Gran Bretaña, una de las más controvertidas de aquel convulso año. Pero apenas vemos la llegada del McLaren cruzando la meta en primer lugar por delante del Ferrari, sin que se haga mención alguna a todo el lío de la salida. Una arrancada tumultuosa, con un accidente múltiple que dejó dañado el M23 de Hunt y provocó poco menos que una revuelta en las gradas para permitir que el adorado piloto local tomase la salida, pese a no haber retornado a boxes por sus propios medios tras interrumpirse la competición con bandera roja. Un triunfo que, unido a la decisión de devolverle los puntos de su victoria en el Jarama, relanza al británico en la lucha por el título cuando apenas un par de carreras antes parecía no tener ya ninguna opción.

Llega entonces el primero de los dos momentos culminantes de toda la historia, tanto la real como su versión cinematográfica, el Gran Premio de Alemania. Bajo una intensa lluvia, el Nürburgring es más infierno verde que nunca. Recordando las circunstancias similares recreadas en *Grand Prix* para la carrera de Spa, la escena del *briefing* de pilotos nos deja entonces una muestra de cómo estaban cambiando ya las cosas en la década transcurrida entre ambas carreras. En el 66, detener una carrera por lluvia era impensable para la inmensa mayoría de los pilotos. En el 76 ya son unos cuantos los que se lo piensan dos veces.

Lo que ocurrió después marca el verdadero punto de inflexión de aquella temporada, hasta entonces dominada por Lauda y Ferrari pese a la oposición de Hunt y McLaren. Y también supone un antes y un después en el desarrollo de la película. El tono tal vez excesivamente ligero con el que hasta entonces había transcurrido la trama se reviste de mucha mayor seriedad y rigor. Para empezar, la reconstrucción del accidente de Niki en la curva de Bergwerk es extraordinaria. Recrea a la perfección la famosa secuencia captada por un videoaficionado. El 312 T2 que derrapa hacia el exterior de la curva. Su piloto que trata de controlarlo pero no lo consigue. El fuerte golpe contra el guardarraíl que lo hace rebotar, envuelto en llamas, hacia el centro de la pista. El impacto del Surtees de Lunger, que se lo encuentra en plena trayectoria y no puede esquivarlo. A continuación, el heroico rescate que protagoniza el propio piloto norteamericano, junto con el británico Guy Edwards, el alemán Harald Ertl y el italiano Arturo Merzario, que desafían al fuego para salvar a su compañero, lo vivimos en toda su angustiosa intensidad desde dentro.

Si hasta entonces la película todavía me dejaba algunas dudas, por resultar, tal vez, demasiado frívola en muchos de sus diálogos, a partir de ahí me gana por completo. La fuerza de voluntad de Niki para recuperarse cuanto antes, después de haber estado a las puertas de la muerte, queda estupendamente reflejada en las secuencias de su aguante para soportar el doloroso tratamiento de limpieza de sus pulmones. Y con su increíble regreso en Monza, apenas cuarenta días después del accidente, vemos por primera vez la parte más auténtica de la relación entre Lauda y Hunt, basada mucho más en el respeto mutuo que en esa especie de odio irracional que se desprendía de las anteriores escenas mostrando sus encuentros dentro y fuera de la pista.

Las tomas de carrera, en un Monza que no es Monza, vuelven a ser escasamente realistas, aunque sí dejan constancia de cómo Lauda fue cogiendo confianza a medida que avanzaba el fin de semana de competición, pasando del miedo que llegó a impedirle

pilotar el viernes a la valiosa cuarta plaza que logra el domingo. Un resultado extraordinario celebrado por los tifosi con la inevitable invasión de la pista, más justificada que nunca ante tal hazaña por parte de su piloto.

El relato salta entonces directamente a la cita final del Campeonato, en Japón, a la que se llega tras dos victorias consecutivas de Hunt, en Canadá y Estados Unidos. Dieciocho puntos que compensan en parte la pérdida de los nueve correspondientes al controvertido triunfo en el Gran Premio de Inglaterra, carrera de cuya clasificación acaba finalmente excluido meses después de celebrarse. Ni de esto, ni de la discutida sanción en Monza, por presunto combustible irregular, que le hizo partir desde el fondo de la parrilla se nos cuenta nada en el film, aunque fueron otros dos episodios más en una temporada que tuvo tanta o más lucha en los despachos que en la pista, con Ferrari y McLaren oponiéndose con todo lo que tenían a su alcance en busca de un título que se acabará decidiendo en las circunstancias más difíciles posibles.

El lluvioso amanecer sobre el monte Fuji abre el tramo final de la historia, marcando con la imagen de las negras nubes sobre la montaña sagrada de los japoneses el tono sombrío que mejor puede reflejar la tensión a la que se ven sometidos los dos contendientes. A Lauda se le vienen inevitablemente a la mente los recuerdos del terrible día del Nürburgring. Si ya entonces había tenido serias dudas en cuanto a la necesidad de correr unos riesgos muy por encima de los asumibles, ahora lo tiene aún más claro.

Pero en el nuevo *briefing* de pilotos que nos muestra la pantalla vemos, definitivamente, el cambio hacia la nueva Fórmula 1. La expectación ante el desenlace de una temporada tan llena de emoción, altibajos y drama ha llevado a que la carrera japonesa vaya a ser retransmitida en directo por televisión para prácticamente todo el mundo. Será, además, la primera vez que ello ocurra en muchos países. La máxima competición del motor como espectáculo global nace realmente ese lluvioso domingo de finales de octubre del 1976

en el circuito de Fuji. La opinión de los pilotos ya no se tiene en cuenta. El negocio manda. Hay que correr para la televisión.

Las imágenes de la parrilla de salida, con su detallada ambientación, recreando los monoplazas de la época en las posiciones que ocuparon entonces, liderados por el negro Lotus de Andretti en la *pole position*, son tal y como me las habré imaginado cientos de veces leyendo crónicas de aquella famosa carrera. El intercambio de gestos entre Hunt y Lauda, embutidos ya en sus monoplazas y con los cascos dejando a la vista sólo sus ojos, en cuya mirada se mezclan el respeto por el rival y la ansiedad ante lo que se avecina será probablemente una licencia que se toma el director, pero lo siento como real y me pone un nudo en la garganta. Por mucho que sepa lo que ocurrió después, la emoción es intensa e inevitable. Quien no conozca el desenlace de la historia real disfrutará aún más de ese suspense, magníficamente trasladado a la gran pantalla.

Un desenlace que, en realidad, tiene dos partes muy diferenciadas. La inicial la definió mejor que nadie la prensa italiana cuando habló de la retirada de Lauda, al término de una primera vuelta infernal, con visibilidad casi nula debido al aguacero, como «*il coraggio di avere paura*» («el coraje de tener miedo»). Porque, en efecto, Niki tuvo miedo. Y tuvo, además, el valor de admitirlo, negándose a que el equipo ocultara con una excusa técnica la causa de su abandono.

Pero aun con el Ferrari fuera de carrera no está todo resuelto a favor de Hunt. Para ser campeón, el inglés necesita terminar entre los cuatro primeros un Gran Premio que comienza liderando y cuyo desarrollo acabaría siendo confuso en la realidad y lo es más en la película, no sé si a propósito para aumentar la incertidumbre sobre un resultado final que estuvo en el aire hasta el último momento.

Lo que en verdad ocurrió fue que Hunt lideró gran parte de la carrera, pero la lluvia fue disminuyendo en intensidad hasta acabar cesando. La pista empezó entonces a secarse en algunas zonas y las gomas del McLaren comenzaron a sufrir más desgaste de la

cuenta, tras el esfuerzo a que habían sido sometidas hasta entonces. En los giros finales, el inglés empezó a perder ritmo. Primero fue superado por el Tyrrell seis ruedas de Patrick Depailler. A continuación por el Lotus de Andretti. Instantes después, el francés, que acababa de perder la primera plaza ante el italoamericano, sufría un pinchazo. Pero Hunt no tenía ocasión de recuperar la segunda plaza, también había pinchado y se veía obligado a entrar en boxes cuando sólo restaban cuatro vueltas para el final. El cambio de neumáticos era lento, como lo eran siempre entonces, cuando no formaban parte imprescindible de las carreras como ahora, y resultaba casi tan desastroso como se nos muestra en la película, aunque sin esa conversación final entre piloto y jefe de equipo.

En todo caso, el resultado era similar, Hunt retornaba a pista en la quinta posición y necesitaba acabar al menos cuarto. Apenas si tenía tiempo para lograrlo pero se lanzaba a por ello con decisión. En la penúltima vuelta superaba al Ferrari de Regazzoni y al Surtees de Alan Jones, pero no estaba seguro de si eran pilotos con los que luchaba por posición o regazados a los que estaba doblando. Así que, cuando entraba en boxes tras completar la carrera, no sabía si había terminado en la cuarta plaza que necesitaba para ser campeón del mundo. Es más, pensaba que no lo había logrado y estaba furioso con su equipo por no haberle llamado para cambiar las gomas antes de que se produjese el pinchazo. A Teddy Mayer, el jefe de McLaren entonces, le costaba lo suyo convencerle de que había acabado tercero y era campeón del mundo. Un desenlace en cierto modo más increíble aún que el mostrado en la película.

Tampoco será probablemente real pero sí resulta creíble y, sobre todo, pone un cierre perfecto a las dos horas de relato, el encuentro final entre Lauda y Hunt en un hangar del aeropuerto de Bolonia. La conversación entre ambos es el diálogo entre la antigua Fórmula 1 que está desapareciendo y la nueva que llega a pasos agigantados. El viejo estilo se resume en las frases de Hunt: «...enfrentarse a la muerte cara a cara y vencerla, hay nobleza en

ello... Es como ser un caballero». «Ser tan profesional termina con lo mejor de ser piloto y con este deporte». «¿De qué sirve si no te divierte? ¿Eso es ganar?». El nuevo modo de hacer las cosas queda plasmado en la actitud de Lauda, concentrado ya en la preparación de la nueva temporada mientras recrimina a su amigo-rival que sólo piensa en ir de fiesta.

Naturalmente, y aunque nos pese a los románticos de las carreras, Niki tiene razón. En la Fórmula 1 de los siguientes años ya no habrá sitio para los pilotos como Hunt. El propio James se retirará apenas año y medio después. Como bien dice el personaje de Lauda, «había demostrado todo lo que tenía que demostrar, a él y a todos los demás». El respeto y la admiración mutuos, que se deja entrever en ese diálogo seguramente ficticio, son mucho más cercanos a la realidad de su relación que la excesiva animadversión mostrada en la parte inicial del film. La suya fue, después de todo, una rivalidad meramente deportiva, entre dos pilotos de caracteres y modos de vivir y pilotar totalmente opuestos. Quiso el destino que se encontraran en un momento de cambio. Y ellos fueron los mejores representantes de dos mundos que estaban entrando en colisión. Por eso se entiende que la gente del cine cayera en la tentación de cargar las tintas en la descripción de sus personajes para mostrarlos aún más antagónicos y convertirlos así en el detonante ideal para una historia de Hollywood que, con sus defectos, acaba haciendo justicia a una temporada de carreras extraordinaria. Un año cuyo desarrollo, lleno de golpes de efecto, hubiera resultado difícil imaginar incluso para un atrevido guionista como el que ideó la historia contada en *Grand Prix*.

En ese sentido, no deja de resultarme curioso que si analizamos las dos películas podamos llegar a la conclusión de que casi resulta más realista la que nos cuenta un relato inventado. Se podría decir que se cumple de nuevo eso de «la ficción ha de parecer verosímil, la realidad no tiene por qué serlo» que decía el maestro del suspense en el cine, Alfred Hitchcock. En todo caso, *Grand Prix* y *Rush* son, sin duda, las dos mejores cintas realizadas hasta la fecha sobre

la Fórmula 1. Y probablemente, aunque esta es una opinión aún más subjetiva, las dos épocas que retratan, los años sesenta y los setenta, sean las mejores en la máxima competición del automovilismo. Al menos a mí, llamadme romántico incurable, son las que me gustan.



James Gardner en el papel de Pete Aron al volante del Jordan-BRM en las escenas iniciales de la película *Grand Prix*.



Lauda volando en el rasante de Flugplatz durante los entrenamientos del Gran Premio de Alemania de 1976, el día antes de su accidente en la carrera que se recrea en la película *Rush*.