

ediciones
al arco

Fierro Plus

UNA LOCA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO

Pablo Vignone



Prólogo: EZEQUIEL FERNÁNDEZ MOORES

Contratapa: MATÍAS ROSSI

Fierro Plus

Una loca historia del automovilismo

PABLO VIGNONE

ediciones
al arco

*Para mi hija Daniela,
que disfruta de los libros
tanto como yo.*

Vignone, Pablo

Fierro líquido plus. - 1a ed. - Buenos Aires: Alarco Ediciones, 2012.
160 p. ; 20x14 cm.

ISBN 978-987-1367-44-3

1. Deportes. I. Título
CDD 796

Fecha de catalogación: 04/10/2012

Ediciones Al Arco: www.librosalarco.com.ar

e-mail: contacto@librosalarco.com.ar

Ilustración de tapa: Gustavo Damiani

www.tavodamiani.com.ar

Diseño de tapa e interior: Ana Paoletti.

e-mail: anapaoletti@gmail.com

Este proyecto se puso en marcha en 2004, como una suerte de texto de estudio para mis alumnos de DeporTEA. Después tomó otras formas, sin llegar a ellos, y en 2009 sucumbió en la vuelta previa. Ediciones Al Arco lo rescató a fines de 2011 y tras una prolija revisión y actualización, lo pusimos otra vez en carrera.



Prólogo

Pablo Vignone es uno de los periodistas deportivos que más admiro en Argentina. No tengo la más mínima duda. Nos conocemos, y somos amigos, desde hace casi veinte años. Lo primero que le admiré fue su pasión. “Somos lo que hacemos”, dijo alguien una vez. Y Vignone es periodista. Un perro sabueso cuando busca información.

Después le admiré a Vignone su autoridad. Periodista de oficio, que puede escribir de lo que le pidan, Pablo, sin embargo, es un especialista en serio a la hora de hablar de automovilismo. Si informar es dar forma, Vignone lo hace acelerando a fondo. Este libro, una formidable recopilación de datos históricos y estadísticos, bellamente contados, es ante todo una excepcional colección de pequeñas historias.

Están todos. Desde las primeras carreras con pilotos que recargaban nafta en el tanque y champagne en su garganta hasta la más moderna Fórmula Uno, con sus últimos grandes héroes, de Senna a Prost, y Michael Schumacher, por supuesto, que casi nos cuenta que, corredores, eran los de antes, y que por eso admira a Juan Manuel Fangio.

El Chueco, Froilán, el Lole (“sin nafta”, se titula una de las mini-historias), el Flaco Traverso, los Gálvez, los Marimón, los Aventín, los Di Palma, el Mago de Alta Gracia...No falta nadie. Tampoco los emotivos relatos de los pilotos en tiempos de Guerra Mundial. Los que se amaron entre las balas o los que murieron ahor-

cados en plena batalla.

Son textos amenos y sencillos. Es decir, escritos con gran talento. Es el otro aspecto que admiro de Vignone. Su pluma nos logra transmitir su pasión y su autoridad. Consigue entonces lo que todo buen periodista sueña: nos apasionamos leyéndolo y, además, terminamos creyendo que sabemos de automovilismo casi tanto como el mejor mecánico del barrio. Porque los textos de Vignone tienen ética y estética. Por eso hay que leer este libro.

Ezequiel Fernández Moores

1



Carruajes sin caballos

Resulta que, en el automovilismo como en tantos otros ámbitos de la vida, el periodismo tuvo la culpa. El automóvil existía en Europa en formas protozoicas ya a fines del siglo XVIII –como el triciclo de vapor de Cugnot– y su uso comenzaba a extenderse en la alta burguesía cuando, a fines del siglo XIX, un periódico popular de París, Le Petit Journal, a instancias de un inquieto periodista especializado en ciclismo, llamado Pierre Giffard, tuvo la dichosa idea de estimular una competencia entre esos vehículos, que llamaban “voitures sans chevaux”, carruajes sin caballos.

2



La primera carrera

La carrera, la primera en la historia, tuvo lugar el 22 de julio de 1894. El recorrido era de 120 kilómetros, partiendo de la capital de Francia, y terminando en Rouen, una ciudad al norte. En esa época, el automóvil tenía un significado incipiente pero prometedor: servía para unir distancias. No cabía la idea de vehículos girando una y otra vez en un circuito cerrado; no, el automóvil era una promesa fantástica para unir grandes distancias (lo que ya hacía el tren desde 1830) pero siguiendo exclusivamente la voluntad del chauffeur, o conductor: el auto, a diferencia del tren, iba donde sus tripulantes deseaban, sin cumplir un horario ni un reco-

ruido determinado de antemano. Por eso, las primeras carreras respetaban ese principio: unir ciudades cada vez más lejanas.

Pero frente a acontecimientos ocurridos hace once décadas, es lícito hacernos ciertas preguntas. ¿De qué hablamos cuando hablamos de carreras? Lo que resulta más intrigante aún: ¿entendían en el siglo XIX lo que nosotros entendemos hoy por “automóvil”? El mundo ha cambiado tanto en 120 años que las dudas no dejan de tener asidero.

Parece absurdo plantearlo siquiera. Un auto es un auto: tiene chasis, motor, cuatro ruedas, un volante, un contacto eléctrico para ponerlo en marcha, un acelerador para controlar la velocidad, frenos para reducirla, techo y hasta espejos para ver quién viene atrás.

No era así en 1894.

3

Manubrio y timón

A la largada de la París-Rouen asistieron 21 autos. Trece estaban equipados con motores de combustión interna, un invento de un alemán, Gottlieb Daimler, en 1883, y que se trataba de una máquina térmica a la que se le echaba combustible y producía movimiento; y ocho movidos a calderas de vapor: como locomotoras, pero sin rieles.

¿Quién dijo que los coches debían tener cuatro ruedas? Algunos las tenían, sí, pero otros tantos solo disponían de tres... ¿y por qué iban a ser menos coches que los otros?

Difícilmente alguno de esos vehículos tuviera vo-

lante: las simpatías de los artesanos (ya que parece una audacia llamarlos constructores) se inclinaban bien por el manubrio –como los de las bicicletas–, bien por las barras de dirección –como el timón de un bote– conectado a las ruedas (o rueda) delanteras.

¿Y qué de estos últimos artefactos circulares y prehistóricos? Las había de madera, como los carros, o de hierro, e inclusive de caucho sólido. Pero no existían los neumáticos...

Ni siquiera estaba claro qué se entendía por carrera. El espíritu de la competencia es innato al ser humano: una carrera es una competencia, y dado que se trata de automóviles, máquinas capaces de desarrollar altas velocidades, parece claro que gana el que anda más rápido. El que cubre la distancia en el menor tiempo posible.

En la París-Rouen, el que cumplió ese cometido no fue el ganador.



A 17,65 km/h

Es tiempo de develar ciertas incógnitas. Se acepta que la París-Rouen fue la primera carrera, simplemente porque se presentó más de una máquina: hubo competencia, como fuera. En 1887, siete años antes, otro periódico, *Le Velocipede*, convocó a una carrera, pero solo se había presentado un auto, el triciclo de vapor del conde Albert De Dion. Así que ésta de 1894 se ganaba el derecho de pasar a la historia como la primera.

“El primer premio –se leía en el reglamento– será para el vehículo que, en opinión de los jueces, cubra la distancia sin peligro y sea sencillo de manejar”. En nin-

gún lado se hablaba del vehículo más rápido y, de hecho, la carrera preveía una parada a mitad de camino, en Mantes, para almorzar... Por lo visto, la premura no parecía ser una de las premisas de la aventura.

El mismo triciclo de vapor del conde De Dion impuso el ritmo: fue el primero en partir de París, el primero en arribar a Mantes, el primero en equivocarse de camino –metiéndose en un campo sembrado de papas– y, por supuesto, el primero en llegar a Rouen. Había tardado 6 horas y 48 minutos, a un fantástico promedio: 17,65 kilómetros por hora. Piensen que el record mundial actual de los 100 metros llanos, 9s58, significa un promedio de 38,751 kilómetros por hora... Más del doble pero a pie.

Pero los jueces le dieron al triciclo el segundo premio. ¿Por qué? Porque para que la caldera de vapor suministrara el movimiento necesario para transitar esos 120 kilómetros, necesitó consumir 400 kilos de carbón y 80 litros de agua. No era “sencillo de manejar”, a criterio de los organizadores.

Así que la victoria quedó en manos de otros dos coches franceses: un Panhard-Levassor, que Emile Levassor conducía con un timón, y un Peugeot, que Georges Lemaitre manejaba con una barra. Los dos vehículos estaban equipados con el mismo motor a combustible, que tenía una potencia de 3,5 caballos de fuerza o HP (horse power, caballo de fuerza en inglés), pero mientras en el Panhard Levassor estaba dispuesto delante del conductor, en el Peugeot estaba detrás... En ningún caso existía el acelerador: la velocidad se controlaba seleccionando uno de varios engranajes que conectaban el motor con las ruedas: había nacido la caja de cambios...

5

Benz y Mercedes

El ensayo entusiasmó, y las carreras iban a comenzar a popularizarse. Por entonces, finales del siglo XIX, no podía hablarse de una industria automotriz organizada. Algunas fábricas ya habían nacido, como la Benz (que luego daría lugar a una de las marcas más populares del planeta, al asociarse con la Daimler de Herr Gottlieb, y cambiarse el nombre por Mercedes...), pero los coches se hacían a mano, de a uno, con un sistema artesanal. Henry Ford, el hombre que idearía la línea de montaje para sistematizar la producción en serie, no fundaría su empresa sino hasta 1903.

Así, los coches que se presentaban a las carreras eran, más o menos, los mismos que se producían para la venta a los usuarios que iban apareciendo en creciente número. En esas primeras carreras, entonces, competían lo que hoy denominaríamos “coches de turismo”.

Con los años irían apareciendo versiones adaptadas para la competencia, a partir de esos coches que se usaban para pasear, que transplantados a la Argentina evolucionarían hacia lo que hoy es el Turismo Carretera o el Turismo Competición 2.000, las dos principales categorías del automovilismo argentino, o, directamente, máquinas especiales, que serían el germen de lo que hoy conocimos como Fórmula 1. No suena descabellado asegurar entonces que los tatarabuelos del TC y la F-1 fueron hermanos o primos...

Pero lo interesante del tema es que, aún siendo pocas, las fábricas descubrieron que las carreras eran un buen método para alcanzar dos de sus objetivos: servían para probar qué tan fuertes eran los coches que luego tenían pensado vender a los clientes, y para

promocionar un nuevo medio de locomoción que, en algunos países como Alemania o Inglaterra, era resistido. Ese, más que el espíritu de competencia entre miembros de la alta sociedad o de la burguesía, que habían encontrado un nuevo terreno en el que desarrollar su sentido deportivo, era el motor que iba a mover –y lo hace hasta la actualidad– el devenir de las carreras de automóviles.

6

Hermanos de goma

Un fabricante de objetos de goma había presenciado al borde del camino la París-Rouen preguntándose por qué ninguno de los competidores había usado en su auto neumáticos, un invento del escocés John Boyd Dunlop en 1888 para ser usado en bicicletas. Después de ver la carrera, el fabricante, que se llamaba Edouard Michelin, y su hermano André decidieron adaptar la idea para los automóviles. Inscribieron un Daimler en la carrera a Burdeos, y pese a pinchar 22 veces sus neumáticos, llegaron novenos. El resultado probó que el adelanto técnico era adecuado, y pronto se generalizó. Ese Daimler, como otros en la misma carrera, ya tenían volante, una rueda con la que controlar mejor la dirección.

7

Tragedia

Poco después de la partida en Périgueux, Mon-

sieur de Montariol oyó acercarse al pesado Landrey-et-Beyroux que conducía el Marqués de Montaignac. El camino era liso, recto, una auténtica rareza para la época. A la derecha, una hilera de robles protegía el terraplén, almibarando el paisaje; a la izquierda, retazos de bosque salpicaban el horizonte. De Montariol abrió su Benz hacia la izquierda, para dejar pasar a su rival. En 1898, las carreras de autos no eran lo que acostumbrarían ser años, lustros, décadas más tarde. Enzo Ferrari había nacido en febrero, y los incipientes reyes de los caminos eran los Panhard-Levassor. El mejor piloto del momento se llamaba Fernand Charron, un francés de temperamento temerario y desafiante; su máximo rival era un noble, el conde belga René de Knyff. Por entonces aparecía la primera mujer-corredora, Madame Laumille, que al comando de un De Dion movido a vapor corría y terminaba la Marsella-Niza. La siguiente carrera del mínimo calendario unía Périgueux con Bergerac, unos 150 kilómetros de carreteras polvorrientas e inclementes.

Auténtico caballero, el Marqués de Montaignac se vio obligado a agradecer el gesto de Montariol, y mientras era superado –a una velocidad que no excedía los 50 km/– levantó su mano para saludar a su hidalgo competidor. De todas formas, lo que correspondía a un piloto de sangre azul no era conformarse con ese gesto. De manera que pretendió hacer una respetuosa inclinación de cabeza. Quitando la vista del camino.

Montariol advirtió que el Landrey-et-Beyroux, descontrolado por la distracción del Marqués, se cruzaba en su línea y lo sacaba del camino. El Benz evitó chocar contra un árbol, pero se zambulló en la zanja, volcando. Montariol fue despedido, y el vuelo lo salvó. Su mecánico –su nombre de pila no ha quedado enterado bajo un siglo de historia: los cronistas ni siquiera

lo consideraron digno de consignarlo- no tuvo suficiente suerte. Atrapado en el auto, sufrió heridas en la cabeza que lo colocaron más allá de cualquier atención.

En el camino, el Marqués de Montaignac había logrado dominar su pesado coche, enderezando la dirección. Evidentemente, no era un gran chofer, ni estaba destinado a protagonizar descomunales hazañas. Porque se desconcentró por segunda vez en menos de un minuto, esta vez por observar curioso el accidente de su rival. En esa distracción, perdió nuevamente el control de su máquina, y varios metros más allá repitió el triste sino de Monsieur de Montariol. El auto cayó del terraplén y comenzó a volcar. Una, dos, tres volteretas.

Apenas repuesto de la sorpresa de su propio accidente, Montariol corrió hacia el otro auto. El mecánico del marqués agonizaba. El noble, malherido, conservaba sin embargo intacta su condición.

“Quiero decirle, caballero -se dirigió a De Montariol en medio de su dolor- que asumo la completa responsabilidad de este lamentable accidente. Ha sido totalmente por mi culpa. Que no se juzgue a otro por esta falta”.

Poco más tarde, murió. Era el 2 de mayo de 1898. Resultó ser el primer accidente trágico de la historia del automovilismo mundial.

8

Piloto y mecánico

Con el nuevo siglo aparecían los primeros autos especialmente construidos para correr carreras, distintos a los coches de serie: solo llevaban lugar para un piloto y para su mecánico. El primero en fabricar una

de esas máquinas había sido, cuando no, Gottlieb Daimler, en 1899. Tales vehículos ya habían adquirido, a la vuelta del siglo, un perfil más o menos propio: el motor más potente posible (en eso, la combustión interna había derrotado definitivamente a las calderas de vapor, y ya se hablaba normalmente de 60 HP de potencia), alimentados a gasolina (porque cuando se los aprovisionaba con alcohol no conseguían velocidades máximas tan altas), montado, en la parte delantera, sobre el chasis más liviano posible, apoyado sobre cuatro ruedas (porque los triciclos ya habían probado trágicamente su inestabilidad a grandes velocidades en caminos sinuosos), con la caja de velocidades en el medio y el chofer detrás del motor, casi entre las ruedas traseras. Ese esquema, en máquinas especialmente preparadas para intervenir en carrera, prevalecería por lo menos 60 años más.



Alemanes en Argentina

El primer auto en arribar a la Argentina fue un Benz alemán a vapor: lo trajo en 1895 Dalmiro Varela Castex (que luego sería el primer poseedor de un registro de conductor en el país y el primer presidente del Automóvil Club Argentino). La primera carrera de automóviles se disputó el 16 de noviembre de 1901, en el hipódromo Argentino de Palermo. ¿La distancia? Un kilómetro. ¿El vencedor? Juan Cassoulet, que tardó 49 segundos para ganar a 73,469 km/h, conduciendo un Rochester. La primera competencia sobre caminos abiertos se corrió en 1906, entre Recoleta y Tigre. Fue organizada por el diario El País (siempre los periodis-

tas...) fundado por el ex presidente Carlos Pellegrini, que acababa de morir. La caravana salió de Alvear y Callao a las 9:45 del 9 de diciembre. Ganó Miguel Marín con un Darracq francés. Fiebre temprana, precoz: No debe llamar la atención, entonces, que la Argentina sea uno de los diez países en los que más se ha difundido y prendió el automovilismo deportivo.

10

ACA pasa algo

Argentina siempre estuvo en la vanguardia del automovilismo, aunque haya perdido el tren en los últimos 20 años. El Automóvil Club Argentino (ACA) se fundó el 11 de junio de 1094, nueve días antes de la creación en París de la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos (AIACR, sus siglas en francés), a la que recién se unirá en 1926. Fue uno de los pioneros en la materia: el Automóvil Club de Francia nació el 12 de noviembre de 1895, pero el de Italia se creó recién el 23 de enero de 1905, y el Automóvil Club de Gran Bretaña, creado el 8 de diciembre de 1897, adquirió su estatus real (y pasó a denominarse como hasta hoy, Royal Automobile Club, RAC) recién en 1907. Con cierto sentido de justicia, Varela Castex fue elegido primer presidente. Sus primeras reuniones tuvieron lugar en la sede de la Sociedad Hípica Argentina, que presidía el ultraderechista barón Antonio De Marchi. Recién inauguraría el edificio de Avenida del Libertador 1850 en 1942.

11

País fierrero

En 1900 entraron nueve automóviles al país. El de 1904 es el primer año en el cual ingresan al país más de 100 vehículos: fueron 129 en esa ocasión. Hacia 1910 ya había 3.336 vehículos. Cifra que en 1920 había aumentado a 48.007 y que en 1930 era de 435.822. En 1939, el año del primer torneo de Turismo Carretera, Vialidad Nacional calculaba el parque automotor en 423.942 vehículos, y aunque para 1955 la cifra había crecido solo hasta los 477.755, era superior al de México (472.940). En 1960 –el año en que se instalan semáforos a prueba en la Capital Federal- ya hay 865.536 vehículos en todo el país; Esa cifra se triplica tras una década industrialista y llega a las 2.269.417 en 1970. La debacle industrial argentina, con la dictadura del Proceso, los tibios años del alfonsinismo y el golpe de gracia de la convertibilidad menemista, frenaron el proceso de expansión: en 2003, la cifra era de 4.667.880 automóviles; el parque no se había siquiera duplicado en más de 30 años. Sin embargo, el boom de la industria automotriz que se motorizó durante los últimos años prácticamente logró ese cometido en menos de una década: en 2010, ya circulaban 7.604.921 autos por la República Argentina.

12

El primer Grand Prix

En 1906, el Automóvil Club de Francia hizo disputar su primer Grand Prix, para coches especialmente contruidos para competir. Más de 40 años después, se denominaría a esa categoría de máquinas como “Fór-

mula 1". Ese GP inicial se corrió en Le Mans, no por su cercanía con París o por capricho, sino porque la comuna le aportó dinero al ACF para ser la sede, sabiendo que lo recuperarían con creces de bolsillos de los fanáticos que se acercaran a presenciar la carrera. El automovilismo en circuito se muestra, así, por primera vez como promotor del desarrollo económico de la sociedad, usado como excusa para la promoción turística. Otra de las ventajas sociales de su práctica y difusión. Además, el ACF había gastado un buen dinero levantando tribunas –yendo un paso más allá en la idea de atraer espectadores y cobrarles ingreso, generando el papel de entretenimiento que las carreras van a ir adquiriendo, inclusive desde la justificación filosófica- y aportando otra novedad. Se construyó especialmente una zona donde los equipos pudieran trabajar al costado del camino. Habían nacido los boxes...

Ganó Ferenc Szisz con un Renault. Entonces, las ruedas eran de acero o madera, y sobre ella se colocaba la cámara y luego la banda de rodamiento. Cambiar una "goma" equivalía a levantar el auto, retirar la banda con un cuchillo, luego la cámara e insertar nuevas en torno a la rueda. Pero el Renault disponía de un artificio: ruedas independientes, de madera, que aunque pesaban 9 kilos más que las comunes de acero, se fijaban al eje con ocho bulones removibles. No había que quitar banda ni cámara. ¿La ventaja? Si cambiar una goma demoraba 15 minutos, una de estas ruedas se podían cambiar en tres... En la Fórmula 1 de más de un siglo después, se cambian en menos 4 segundos.

13

Espejito, espejito

El mundo se achica en auto: en 1907 se corre la Pekín-París (del primero al segundo... ¡dos meses!) y en 1908 la New York-París. La Argentina ya importaba autos en cantidad: pero lo hacía desde Europa, donde se concentraba la mayor cantidad de fabricantes, aunque nadie producía por entonces grandes cantidades de vehículos. En esa primera década del siglo, los franceses, y después los alemanes y los italianos, construían los mejores coches. ¿Y los norteamericanos? Habían empezado ya a hacerlo. Ford ya estaba en producción, lo mismo que la General Motors. En Indianápolis se construyó el Speedway en 1909 y dos años más tarde, en la primera edición de las famosas 500 Millas, surgió un nuevo invento: el espejo retrovisor. Aquellos autos llevaban un lugar para un acompañante, cuya función era, entre otras, mirar hacia atrás para chequear a los competidores. Ray Harroun eligió ponerle un espejo a su Marmon Wasp para ahorrarse el peso que significaba un tripulante adicional sin perder detalle de lo que sucedía a sus espaldas.

14

Control de alcoholemia

Según la mismísima historia oficial de Indianápolis, la edición de 1913 la ganó un Peugeot L76 (el primer auto en la historia en tener cuatro válvulas por cilindro) conducido por el francés Jules Goux quien, a lo largo de la competencia, se bebió seis botellas de

champagne... mucho antes de que el champagne apareciera en el podio, un acontecimiento fijo en el almanaque en junio de 1967, en una petit-devolución de atenciones: a la botella la abrieron dos estadounidenses –Dan Gurney y A.J.Foyt- luego de vencer con un Ford las 24 Horas de Le Mans, en tierra francesa.

Lo de Goux suena hoy disparatado: antes era sumamente común. En la Targa Florio de 1931-una carrera por polvorientos caminos sicilianos que duraba casi diez horas-, el equipo Alfa Romeo dispuso en sus boxes mecánicos para cambiar las cubiertas de los autos y para llenar el tanque... de las máquinas y los pilotos. Efectivamente, un mecánico estaba a cargo del reparto de vino tinto entre los corredores durante las detenciones.

Un caso más curioso que el de Goux resultó el del italiano Giovanni Bracco, durante la Mille Miglia de 1952. Esa era una carrera que partía desde Brescia, al norte de Italia, y recorría los caminos de la península a toda velocidad, pasando por Roma y Florencia antes de volver a Brescia y cubrir más de 1.600 kilómetros de un tirón, con un esfuerzo considerable. Bracco ganaba con su Ferrari por una diferencia apreciable, pero cuando llegó al abastecimiento de Roma, a mitad de carrera, pidió algo de beber. Le ofrecieron agua. Se negó. Pidió una botella de vino chianti. Se negaron. Parecía lógico: faltaban 800 kilómetros de carrera. Pero cuando el piloto amenazó con no continuar, se la dieron a regañadientes. En Florencia, el último reabastecimiento de la carrera. Bracco había aumentado su ventaja. Pidió otra botella. Esta vez no hubo remilgos. Y con dos litros de chianti a bordo, le ganó la carrera en poco más de 12 horas al Mercedes-Benz de Karl Kling. (Otra versión asegura que, en el transcurso de las mil millas, Bracco se bebió seis botellas de coñac y se fumó seis puros...).

15

Autos antes que pilotos

Representantes argentinos en el automovilismo internacional hubo desde siempre: lo curioso es que, antes que los pilotos, primero fueron los autos... Los Anasagasti construidos en los talleres de Alvear (hoy Libertador) al 1.600, sobre la base de motores Ballot franceses de 12 HP, hicieron un buen papel en carreras de autos de turismo en Europa entre 1911 y 1913. Pero en la Argentina, esos coches solo tenían clientela para taxímetros, y al poco tiempo las dificultades para importar materiales obligaron a cerrar su fábrica. Una historia ampliamente repetida durante el siglo que continuó.

16

Ford y Chevrolet

En 1921, un grupo de asesores financieros aconsejaba al directorio de la General Motors “liquidar la marca Chevrolet” porque “jamás podrá ser competencia para Ford”. En ese momento la Chevrolet controlaba solo el 4 por ciento del mercado estadounidense, contra el 60 de la Ford. Si la familia Dupont, dueña de la General Motors, hubiera hecho caso a sus consejeros, seguramente que la letra gruesa con que está escrita gran parte de la historia del automovilismo argentino, tendría distinta inclinación. En 1922, de la Boca, salían los primeros Ford made in Argentina; en 1924 sale al mercado local el “Especial Argentino”, el primer Chevrolet armado en el país. Pero no habrá rivalidad Ford-Chevrolet hasta que en 1940 se enfrenten en el

Turismo Carretera a través de Oscar Gálvez (de un lado) y Juan Manuel Fangio (del otro).

17

500 Millas criollas

Pasaban cosas curiosas: en Indianápolis se disputaban las 500 Millas desde quince años antes y Rafaela, en el interior de Santa Fe y embriagada de velocidad, anhelaba una carrera semejante. La Comisión de Carreras del Club Atlético se reunió el 3 de marzo de 1926 y luego de un extenso debate, una votación rechazó organizar la carrera. Pero el periodismo siguió teniendo la culpa. En Buenos Aires, “Crítica” y “La Razón” publican titulares tales como “El Club Atlético de Rafaela resolvió hacer disputar en el país las 500 Millas Argentinas”. ¿Por qué? Nunca se sabrá. Lo cierto es que la Comisión vuelve a reunirse el 27 de marzo. Se vota otra vez. Habrá 500 Millas: el 29 de agosto gana Raúl Riganti, con un Hudson. Y habrá 500 Millas durante 50 años, hasta 1977.

18

Tazio Nuvolari

En los años '20 comienza a brillar uno de los Cuatro Ases de la historia del automovilismo: nacido en Mantova en 1895, Tazio Nuvolari había hecho sus armas en el motociclismo, pero pasado a las cuatro ruedas no tuvo parangón.

Nuvolari fue el corredor por antonomasia. El pri-

mero que entendió que el secreto máximo del automovilismo es bajar lo menos posible la velocidad en las curvas. Fue el inventor del derrape controlado, porque lo necesitaba: empezaba a doblar antes de entrar a la curva, acelerando de más y torciendo el auto con el volante, y así derrapaba a lo largo del tramo, sin tocar los frenos (porque sabía que en caso contrario no le durarían toda la carrera). Fue el coraje llevado al grado máximo: lo que otros hacían por placer, él lo hacía por convicción. Corría bajo cualquier circunstancia y produjo las anécdotas más jugosas de la historia del automovilismo: corrió con una pierna enyesada, accionando los pedales con la sana (y terminó quinto); se tiró de un auto incendiado en marcha; entró a los boxes con el volante en la mano (se habían roto la unión de los rayos con el aro) y siguió maniobrando la barra de dirección. Manejó al más alto nivel entre 1925 y la Segunda Guerra, ganando no menos de 48 carreras de Grand Prix de la época: la última, en Albi '46, ¡a los 53 años! De haber existido campeonato mundial por entonces, lo habría sido entre 1930 y 1932. También ganó las 24 Horas de Le Mans y las Mil Millas. Su mayor hazaña fue en Nurburgring '35, cuando con un Alfa Romeo de 220 HP, batió a los Mercedes y Auto Unión de 400 HP bancados por el nazismo, en la última vuelta: él mismo llevó al circuito el disco con el himno italiano, tan seguro de la victoria. Acaso prolongó en exceso la decisión del retiro. Murió en su cama -un destino impredecible- con los pulmones aquejados por 30 años de respirar humo de motores. Lo enterraron vestido con su uniforme: suéter de lana amarilla, pantalón de hilo celeste, casco de cuero. Las anécdotas de Nuvolari al volante son infinitas pero dignas de crédito. En la Argentina, esas hazañas inflamaban la imaginación de un joven mecánico de Bal-

carce: Juan Manuel Fangio.

19

Un tal Enzo

El 13 de julio de 1924 se disputaron dos carreras para coches de Grands Prix en Europa. Una, la Coppa Acerbo, en el circuito de Pescara, al sur de Roma, fue ganada por un piloto de 26 años llamado Enzo Ferrari... Ferrari manejaba un Alfa Romeo y se creyó un buen corredor hasta que quedó subyugado por la destreza que mostraba Nuvolari al volante: fue allí que decidió dejar de ser piloto y dedicarse, mejor, a manejar una escudería propia, la Scuderia Ferrari, en 1929. La otra competencia, la Copa del Autódromo de Miramas, un óvalo de concreto cerca de Marsella, fue obtenida por un coche inglés, un Sunbeam GP, con piloto y mecánico argentinos: Martín “Macoco” Alzaga Unzué y Alberto Rodríguez Larreta. Fue la primera victoria de un piloto argentino en una carrera de Fórmula 1... aunque siguiera sin llamarse así.

20

Pruebas de clasificación

A los titulares del Automóvil Club de Mónaco se les ocurrió en 1933 una idea brillante. Su pista era tan angosta y tortuosa que, si el orden de los coches para tomar las largadas se determinaba con el sistema prevaleciente durante los años ‘20, es decir por sorteo, la mayoría de las veces los coches más rápidos y poten-

tes quedaban atrapados en el medio del pelotón, sin poder pasar a los que habían largado adelante ni, por lo tanto, desarrollar todo su potencial. Así que pensaron, ¿qué tal si los tiempos de los ensayos previos son los que determinan ese orden, de manera que el más rápido largue adelante? Habían nacido, en 1933, las pruebas de clasificación, el sistema que hoy se considera universal para ordenar las largadas de cualquier carrera en el mundo.

21

Historia de amor (I)

Cuando Neville Chamberlain regresó a Londres desde Munich, el 30 de setiembre de 1938, agitando en la mano un pedazo de papel y clamando “*Aquí lo tengo, es paz para el mundo*“, pocas almas sintieron tanto alivio como Richard John Beattie-Seaman (27) y Erica Popp (18). Solo hacía tres meses que se conocían pero se sentían ya los dueños del amor más inmenso del planeta. Siendo inglés y alemana, un acuerdo firmado entre el primer ministro británico y Adolf Hitler podía significar buenas noticias.

Pero como Europa toda, la balada de Erica & Richard acabaría en tragedia. Con todos los ingredientes.

Seaman, un *rara avis* de Cambridge, apuesto pero algo asexuado, a punto de ser desheredado por su padre si no abandonaba las carreras de autos (Mister Beattie-Seaman murió de un síncope antes de cumplir su ominosa sentencia), fue contratado a comienzos de 1937 por la Mercedes Benz, con la aprobación especial de Hitler. Se mudó a un chalet en Ambach, a orillas del lago Starnberg, cerca de Munich, porque le paga-

ban su sueldo en *reichsmarks*, que tenían poco curso legal fuera de Alemania. Ese año logró como mejor resultado dos cuartos lugares en los Grands Prix de Italia y de Checoslovaquia.

Su nuevo auto iba a estar listo recién para mitad de 1938. Se pasó seis meses sin correr, y el 15 de junio conoció, en una fiesta en Munich, a Erica, la hija de Franz-Joseph Popp, presidente de la Bayerische Motoren Werke (BMW). Al día siguiente se enamoraron en una fiesta en la casa del campeón mundial de motociclismo, Ernst Henne, también a orillas del Starnberg. Y la primera carrera en la que Erica vio competir a su amado fue el pomposo Grand Prix de Alemania de 1938.

El sintético informe que Hitler recibió de su delegado en las carreras, el Korpsführer Adolf Hühnlein, sobre el resultado de la prueba, es una joyita dialéctica que perdura. *“Mi Führer: es mi deber reportar que el 11° Grand Prix de Alemania terminó con una decisiva victoria alemana. Tomando pronto la vanguardia y mostrando gran coraje y destreza, Manfred Von Brautschitch fue despojado de una justa victoria cuando su auto se prendió fuego durante una parada. En consecuencia, el ganador y depositario de su trofeo, mi Führer, fue Richard Seaman, de Mercedes. Sieg heil!”*. Eso sucedió el 24 de julio. De los 14 periódicos que entonces se publicaban en Londres, uno solo, el *Daily Mail*, dió la noticia de la victoria.

Antes de competir en la Glossglockner, una espectacular trepada de montaña, el 26 de agosto, en la Austria anexada, y en la primera oportunidad en la que se hallaron realmente solos desde el momento en que se conocieron, diez semanas antes, Dick le propuso casamiento. Erica aceptó. Rudi Caracciola –el mejor piloto alemán de la historia antes de Michael Schumacher y que le había robado al as monegasco de las pistas,

Louis Chiron, a su mujer, Alice “Baby” Hoffmann- le reveló un secreto: los mejores anillos de compromiso se adquirirían entonces en Zurich. El viaje al Grand Prix de Italia en Monza, durante la primera quincena de setiembre, incluyó una parada en la opulenta metrópoli suiza.

Mientras la pasión entre Dick y Erica se encendía, la tensión crecía entre Inglaterra (y su aliado Francia) y Alemania. Chamberlain creyó haber apaciguado a la fiera; Dick, en cambio, no lo consiguió. Su madre viuda, Mrs. Lilian Beattie-Seaman, se opuso rotundamente al matrimonio con la jovencita alemana. No tanto por cuestiones políticas como por celos: Richard era hijo único. Trató de convencerlo de que rompiera el compromiso y cuando Dick y Erica se alojaron en casa de ella, en Kensington, antes del Grand Prix de Donington, en octubre, Mrs. Seaman amenazó con desheredarlo –ahora era ella, en lugar de su marido fallecido-y, más grave, declamó que prefería verlo muerto antes que aceptar su matrimonio. Furioso, Richard nunca más volvió a ver a su madre. El 22 de octubre, en un perturbado estado mental, terminó tercero en Donington, y el 7 de diciembre –menos de seis meses después de haberla conocido– se casó con Erica en Londres.

Luna de miel en los Alpes, año nuevo, apertura del Berlin Motor Show en enero, gran carnaval con todos los pilotos saludando al Führer. Seaman no tenía convicciones políticas pero tampoco simpatizaba con los nazis: corría para ellos porque Inglaterra –rotunda diferencia con la actualidad- no producía entonces buenas máquinas de Grand Prix. “*¡Qué locura! –se quejaba el día anterior– ¡Tener que darle la mano a Hitler! Lo que tengo que hacer es llamar al Home Office y preguntarles si le pagarían un millón de libras a mi viuda en caso de que lo mate...*”.

Para Erica fueron meses paradisiacos. “*Aquel*

año con Dick fue el más hermoso de todos” admitió en una entrevista en 1986. Seaman se preguntaba si, en vista de la enrarecida situación política, debía continuar manejando para un equipo alemán. Sus amigos le aconsejaban seguir hasta dónde fuera humanamente aceptable. No corrió ni en Pau (en abril) ni en Trípoli (en mayo) porque Mercedes no tenía auto para él. Abandonó en Nurburgring y se clasificó quinto (¡por sorteo!) para largar el GP de Bélgica, en Spa-Francorchamps.

El 26 de junio, durante el desayuno, Dick y Erica compartieron un último cigarrillo. Llovía. Seaman tomó la punta en el giro 10 cuando sus rivales comenzaron a hacer trompos en el agua. Sin embargo, en el momento en el que la tormenta amainaba, el inglés apuró el acelerador. Y persistió. Una invitación a la tragedia.

En la vuelta 22, su Mercedes se estrelló contra esos pinos tan característicos de las Ardenas. El golpe quebró el brazo derecho del piloto y lo dejó inconsciente. Pero también rompió las cañerías del combustible. El calor del fuego era insoportable.

Con horribles quemaduras de tercer grado, solo recuperó la conciencia para admitir que había sido su error querer demostrarle a Caracciola quién era el piloto más eximio. Murió por la noche, un año y 11 días después de haber conocido a Erica.

La joven viuda llevó al cuerpo a Londres para el funeral, el 30 de junio de 1939. Mrs. Seaman no le dirigió la palabra en absoluto. Hitler envió una enorme corona, *“el último gesto amistoso entre los dos países”* escribió el periodista estadounidense Robert Daley. Cinco semanas después, Alemania e Inglaterra estaban en conflicto.

Erica no volvió a su país. En Inglaterra se involucró brevemente con otro piloto de automóviles llamado Reggie Tongue. De Londres viajó directamente a los Es-

tados Unidos, en dónde se casó por segunda ocasión. Regresó divorciada a su país en 1953, contrajo matrimonio con un alemán, Curt Schwab y volvió a los EEUU en 1972. Mrs. Lilian Beattie-Seaman murió en 1948.

22

David de copiloto

Cuando el 23 de julio de 1939, el campeón francés de automovilismo, René Dreyfus, se presentó a correr el Grand Prix de Alemania en el Nurburgring con su Delahaye, no tenía conciencia de la extraña situación en la que se encontraba: era el único chofer judío de facto que podía conducir un auto en territorio alemán, ya que la dictadura nazi había quitado el permiso, a través de un decreto del Ministerio de Transportes del Reich, a todos los alemanes judíos para manejar autos. *“Lo que pasaba en Europa es increíble aún hoy –dijo en una entrevista en los ’80- No hablamos de la situación política en Nurburgring, y a mí me pareció que me trataban de una manera preferencial. Todo fue cortesía”*. Dreyfus corrió esa prueba con un telegrama en sus bolsillos: el Ejército francés lo sumaba a sus filas. Terminó cuarto y salvó su vida de las futuras deportaciones porque cuando la Wehrmacht conquistó París, en junio de 1940, se hallaba en Estados Unidos corriendo las 500 Millas de Indianápolis. Se hizo luego famoso por sus restaurantes fierreros, *“Le Gourmet”* y *“Le Chanteclair”* en Nueva York: murió en 1993 a los 88 años.

Fueron tres los pilotos de origen judío que, desde la creación del Mundial, lograron ganar Grands Prix de Fórmula 1: el estadounidense Peter Revson, el francés Albert Francois Cevert Goldenberg, y el sudafricano

Jody Scheckter, el mismo que, cuarenta años después de aquel GP alemán, se coronaba campeón de F-1.

23

Muertos de un lado... y del otro

El 1° de setiembre de 1939, Alemania invadió a Polonia, mientras los Mercedes y los Auto Union alemanes practicaban en las calles de Belgrado para el GP de Yugoslavia. Dos días después, los gobiernos de Inglaterra y Francia le declaraban la guerra a Hitler, el mismo 3 de setiembre en que Nuvolari y su Auto Union ganaban el GP yugoslavo, la última carrera de Grand Prix en seis años...

Entre 1939 y 1945, la Segunda Guerra Mundial, la mayor catástrofe humana de la historia, se cobraba 50 millones de víctimas. Por supuesto, no perdonaba ni siquiera al automovilismo.

Uli Bigalke o Ernest Burgaller, pilotos alemanes de Grand Prix, murieron durante la Batalla de Inglaterra volando para la Luftwaffe. Rudolf Hasse, piloto de la Auto Union, y Walter Baumer, ganador de la Mille Miglia de 1940 con un BMW, murieron en el frente oriental, luego de la invasión nazi a la Unión Soviética.

En el otro bando, la historia también es trágica. Pilotos ingleses como Richard Shuttleworth o Luis Fontes (que había ganado las 24 Horas de Le Mans en 1936) morían volando aviones de la RAF.

William Grover "Williams", que había ganado el primer Grand Prix de Mónaco en 1929 manejando una Bugatti, trabajaba para la Resistencia francesa cuando contactó a Robert Benoist, aquel primer campeón mundial de 1927, que era gerente de la concesionaria Bugat-

ti en París, para sabotear la ocupación nazi de Francia.

La francesa Violette Morris-Gourard, que había ganado el Bol d'Or de 1927, era espía de la SS desde 1935 y tras la toma de París en 1940 se puso al servicio de la GESTAPO, la policía del régimen hitlerista. Una emboscada de la Resistencia francesa terminó con su vida en abril de 1944. Ese mismo año, en un tiroteo con la GESTAPO en las calles de Toulouse, murió Juan Zanelli, el chileno que había corrido Grands Prix entre 1929 y 1936 mientras era cónsul de su país en Niza, y que luego se unió a la Resistencia

Fernand Gabriel, el ganador de la París-Madrid de 1903, fallecía cuando una bomba caía en su casa, en las afueras de París, en 1943.

Ese año, una redada de la GESTAPO en la casa de Benoist atrapó a Grover, mientras el anfitrión se tiraba de un coche en marcha de la policía nazi, escapaba por los techos de París y lograba llegar a Londres.

Vuelto subrepticamente a Francia, el ex campeón incorporó a su red a otro piloto, Jean-Pierre Wimille (que había ganado Le Mans en 1937 en pareja con Benoist).

Pero una semana después de que los Aliados invadieran Normandía en el Día D, el 6 de junio de 1944, la GESTAPO inició una cacería con la que arrestó a Benoist cuando éste visitaba a su madre moribunda.

Trasladado al campo de concentración de Buchenwald, Benoist fue ahorcado junto a otros 32 oficiales de la Resistencia con una cuerda de piano en septiembre de 1944. Ese mismo mes, Jean Tremoulet, vencedor de las 24 Horas de Le Mans en 1938, caía en una misión de la Resistencia.

Grover, confinado en el campo de Sachsenhausen, fue ejecutado el 23 de marzo de 1945, 40 días antes de que Adolf Hitler se suicidara.

24

Valor en servicio

De todos esas historias, continúa asombrando la de Anthony Peter Roylance “Tony” Rolt. No porque fue un brillante volante, aunque sus logros calibran la auténtica clase de su talento. Sino por lo que hizo cuando, aún siendo ya piloto de autos de Grand Prix, tenía que correr pero por su vida.

Rolt apuntaba a piloto interesante en la década del '30, pero fue la manera en la que se comportó una vez que los motores se apagaran contra la voluntad humana lo que lo hizo trascender. Había ganado el Trofeo del Imperio Británico en 1937, a los 18 años, conduciendo el ERA del príncipe siamés Chula –el mismo que desde los boxes le mostraba el cartel a su primo, el príncipe Bira, con instrucciones en siamés para que los rivales no entendieran qué le pedía- y repitió la victoria en 1939, en Donington, cuando el deber lo convocó y el coraje lo enaltecó.

Es que, educado en la academia militar de Sandhurst, Rolt era mayor del Ejército británico, en la brigada de los rifleros. Probó su valor en la defensa de la 30ª Brigada de Infantería, en Calais, en mayo de 1940, cuando manejó un camión lleno de heridos, bajo fuego enemigo, para ponerlos a salvo, una acción que le valió la Cruz Militar, su primera condecoración. En esa acción, fue hecho prisionero de los nazis. Pasó el resto de la Segunda Guerra Mundial intentando evadirse. *“Escaparse no era un juego. Ni era diversión. Era simplemente un deber”* afirmaría después.

Se ganó su segunda Cruz Militar por haber llevado adelante siete intentos de escape. Cada vez que los alemanes lo recapturaban, era encerrado en una pri-

sión más opresiva, con rigurosos castigos y largos períodos de confinamiento solitario:

Primer intento: tras su captura, arrojándose a una zanja cuando los guardias nazis se distrajeran. Rolt buscaba un avión para retornar a Inglaterra, pero una patrulla lo recapturó y fue enviado al campo de concentración Laufen.

Segundo intento: empezó en la boca de un túnel cavado de apuro para escapar de Laufen. Los nazis lo descubrieron antes que la construcción fuera terminada, y Rolt fue trasladado al campo de Biberach, cerca de la frontera con Suiza.

Tercer intento: en agosto de 1941, se disfrazó de guardia alemán y salió caminando del campo. Otra patrulla lo recapturó cerca de la frontera con Suiza. Lo enviaron a un campo en Posen.

Cuarto intento: En Posen tiró una escala sobre la cerca de alambre de púa para escapar. Fue a parar a una celda de castigo en Warburg, en una zona desolada.

Quinto intento: aprovechó una visita de integrantes de la Cruz Roja suiza para pedirles la ropa y salir del campo vestido con ellas junto a otros cuatro compañeros. Después de 48 horas de cacería humana atraparon a todos en una estación de tren. Fueron enviados a un campo de prisioneros en Eichstatt, Bavaria.

Sexto intento: De Eichstatt salió después de mezclarse en una fiesta vistiendo uniforme del ejército alemán propiedad del asistente de un general. Los nazis lo descubrieron a tres kilómetros del campo y confinaron en Colditz, un castillo sobre el río Mulde, en lo alto de una colina, una fortaleza prácticamente infranqueable.

Séptimo intento: La mayoría de los compañeros de Rolt era miembros de la Fuerza Aérea británica, así

que decidieron evadirse utilizando un planeador. ¿Y dónde iba a haber un planeador en un altílo? Lo construyeron... En una noche, 12 prisioneros levantaron una pared falsa en un ático, para ocultar el taller. Encontraron planos de un planeador en la biblioteca de la prisión. Se organizaron para recoger materiales con los cuales fabricar las 6 mil piezas individuales que precisaban para armarlo. Empezaron a trabajar en mayo de 1944 con la esperanza de terminarlo un año más tarde. Antes, en abril de 1945, llegaron las tropas norteamericanas. Rolt había perdido cinco años como prisionero de guerra. El planeador nunca voló, pero una réplica construida 40 años más tarde probó que habría sido capaz de hacerlo.

Es inevitable preguntarse: ¿qué tiene más valor? ¿Los siete títulos mundiales de Michael Schumacher o las siete pruebas irrefutables de valor y coraje de Rolt?

25

La revancha

En medio de tanta desesperación, algunos como Rolt tuvieron su revancha.

O como George Daly, más conocido como Jorge Rodrigo Daly, nacido en Punta Arenas (Chile) de padres británicos, participante del Gran Premio de 1937 (la primera carrera de TC de la historia) con un Plymouth, que viajó a Inglaterra cuando estalló el conflicto, se alistó en la Royal Navy, fue destinado al Indico, y al acabar el conflicto volvió a la Argentina y al TC, ganando con su Dodge cuatro puertas la etapa entre Tucumán y Resistencia del Gran Premio de 1947, su máxima conquista deportiva.

Con otros fue al revés. Helmut Weisenberger, que como as de la Fuerza Aérea alemana había derribado 208 aparatos enemigos, especialmente en Rusia, acabó con su vida compitiendo en el difícil Nurburgring en junio de 1950.

Los caminos que trazaban la pista de Spa eran escenarios de combates en la famosa Batalla de las Ardenas, en diciembre de 1944, y cerca de una de sus curvas, Malmedy, se produjo la horrenda masacre de soldados estadounidenses. El circuito de Monza, ocupado por el ejército alemán, fue bombardeado, lo mismo que el circuito de Le Mans, que había sido transformado en una base de la Luftwaffe.

Europa celebró el VE-Day (el Día de la Victoria) el 8 de mayo de 1945. Solo cuatro meses después, volvieron las carreras. En un circuito trazado en el Bois de Boulogne, en un suburbio de París, se disputaron tres competencias el 9 de setiembre de 1945, cuatro meses después del armisticio. La primera, la “Copa de los Prisioneros”, era ganada por Wimille y su Bugatti... La última se llamaba “Trofeo Robert Benoist”.

Wimille escapó a los nazis pero no al destino. Vino a morir a Buenos Aires, el 28 de junio de 1949, cuando volcó con su Simca-Gordini en el circuito de Palermo, a metros de lo que es hoy la esquina de Figueroa Alcorta y Pampa.

26

Veteranos

Al momento de su muerte, en marzo de 2008, Tony Rolt era el único sobreviviente de la grilla de partida del primer Grand Prix puntuable del original Campeonato

Mundial de Fórmula 1, el de Gran Bretaña de 1950, disputado el 13 de mayo de ese año en Silverstone. De los 23 corredores que tomaron parte en aquella prueba, entre ellos Juan Manuel Fangio (fallecido en 1995), Rolt fue el único en celebrar el Año Nuevo 2008. Su fallecimiento deja a José Froilán González (nacido en 1922) como el tercer piloto de Grand Prix más veterano con vida, detrás de Paul Pietsch (1911) y Robert Manzon (1917).

Froilán recuerda especialmente, del trabajo que le dio derrotarlo, a él y a su coequiper Duncan Hamilton, en la edición de 1954 de las 24 Horas de Le Mans, cuando el arrecifeño y Maurice Trintignant llevaron a la victoria a la Ferrari 375. No fue una gran desilusión para Rolt –nada podría haberlo conmovido después de lo que había vivido durante la guerra-, teniendo en cuenta que, un año antes, en 1953, ya había conquistado las 24 Horas, también con Hamilton. Menos de una década después de haber sufrido la humillación en las prisiones y campos nazis. Retirado de las carreras en 1955, después de presenciar el desastre de Le Mans, su compañía FF Developments produjo un notable avance en la fase experimental de la tracción integral en los vehículos de serie. Todos los usuarios de 4x4 del mundo le deben un trocito de confort.

Incluso, el único coche 4x4 que ganó una carrera de Fórmula 1 -el Ferguson P99 que Stirling Moss llevó al triunfo en la Copa de Oro de 1961, en Oulton Park (Inglaterra), sin puntos para el campeonato mundial- fue construido y desarrollado para satisfacer su inquietud.

27

Sin aviones, con autos

Vuelta a 1940: con Europa en manos de la blitzkrieg alemana, Inglaterra debió defenderse sola de la agresión que, por indisimulables razones geográficas, debía llegar por aire. La batalla aérea, que tuvo su pico ese año pero que se prolongó hasta por lo menos 1945 –y que mató a muchos de los corredores ingleses de preguerra, vueltos aviadores en el conflicto–, dejó en manos de los británicos una industria aeronáutica autosuficiente y capacitada, con ingenieros muy entrenados. Acabado el conflicto, esos ingenieros y esas firmas debieron reencauzar sus esfuerzos. Y encontraron en el automovilismo un campo propicio.

Centenares de campos de aviación habían florecido en suelo inglés, y terminada la guerra eran asfalto ideal para probar máquinas de competición y hacer automovilismo. Así nació Silverstone, un viejo aeródromo que todavía hoy recibe a la Fórmula 1. Los ingleses tenían que recuperar terreno perdido, pero cuando lo hicieran... Que en 2012 nueve de los doce equipos de F-1 tengan su base en Inglaterra es el producto de ese proceso.

28

¡A Caracas!

Disputado hace casi 60 años, el Gran Premio de la América del Sur se mantiene como la carrera épica por excelencia del automovilismo argentino. La prueba había sido prevista a comienzos de los '40 pero para alcanzar New York, un auténtico cruce del continente

a acelerador abierto, pero la guerra abortó los planes; luego, cuando pudieron ser reflotados, se hizo necesario tener en cuenta las tensas relaciones del gobierno argentino de entonces con los Estados Unidos... y la carrera no atravesó el Estrecho del Darién.

Algunos números prueban la envergadura de la prueba:

2 tramos: Buenos Aires-Caracas (9.535 kilómetros entre el 17 de octubre y el 12 de noviembre) y Lima-Buenos Aires (5.359 kilómetros entre el 2 y el 12 de diciembre) 14.894 kilómetros de recorrido total.

2 ganadores: Domingo Marimón (Chevrolet) de ida y Oscar Alfredo Gálvez (Ford) de vuelta. Si el reglamento hubiera previsto una clasificación general por suma de tiempos, el ganador habría sido Juan Gálvez

80,726 km/h, el ritmo que llevó a Marimón vencedor a Caracas.

113,192 km/h la velocidad promedio a la que Oscar vino corriendo desde Lima.

19 etapas: 14 de Buenos Aires a Caracas y cinco de Lima a Buenos Aires. De ellas, 17 quedaron en poder de los Gálvez (10 Oscar, 7 Juan), Fangio ganó una y el mendocino Víctor García, la restante.

138 corredores partieron a Caracas: 117 argentinos, 7 peruanos, 5 bolivianos, 4 chilenos, dos venezolanos, un uruguayo, un italiano, un portugués.

9 marcas distintas eran las máquinas que conducían: 64 Ford, 61 Chevrolet, 3 Plymouth, 2 Lincoln, 2 Nash, 2 Mercury, 2 Buick, un Dodge y un De Soto.

44 coches con sus pilotos y acompañantes fueron los que se clasificaron en Caracas. Habían llegado 45, pero Oscar Gálvez fue desclasificado por llegar empujado. Se hubiera clasificado primero...

80 autos partieron de Lima, pero 43, poco más de la mitad, arribaron a Buenos Aires.

113.500 pesos ganó Marimón al vencer el tramo a Caracas. Pero como tenía un acuerdo con Fangio, por el cual se repartían premios y gastos, le cedió la mitad...

Semejante drama deportivo resultó acompañado por una cuota trágica: hubo cinco muertos entre los participantes: El piloto de Chacabuco Julián Elguea y su acompañante Antonio Román, en la cuarta etapa a Caracas; Daniel Urrutia, el acompañante de Juan Manuel Fangio, en la séptima; el uruguayo Héctor Supicci Sedes, en Chile, al regreso desde Lima; y Angel Bertello, acompañante de Adolfo Mugica, también retornando.

29

Los Marimón

-¡Gordo, ganaste!

-*¡Dejate de hablar pavadas!*

Los periodistas siempre tienen la culpa. Por el chivato de Manuel Sojit “Corner” fue que Domingo Marimón se enteró que era el ganador de la Buenos Aires-Caracas, transformada con los calendarios en el mito más importante de la historia del TC.

Tenía un socio en las carreras, con el que compartía la marca (Chevrolet), gastos y premios: Juan Manuel Fangio. Cuando el balcarceño se fue a Europa con el ACA, le encomendó a Domingo su Chevrolet-Wayne de Mecánica Nacional. Lo que en Europa empezaba a llamarse Fórmula 1 por culpa de los periodistas italianos...

Domingo tenía descendencia. Onofre no le hacía asco a los fierros: a los 13 años había manejado el “Langostón” de Osvaldo Parmigiani a 170 km/h; al enterarse, su madre Ñata le partió un plato en la cabeza...

En aquel mágico 1948, se corría en La Cumbre y

Onofre quería acelerar esa máquina.

-Vamos al circuito –repuso Domingo, que no quería que la marea lo venciera- El que hace el mejor tiempo corre el auto.

El mejor tiempo fue de Onofre; también el de la carrera.

Domingo (alias “Toscanito”) y Onofre (alias “Pinocho”) habían nacido, los dos, en Zárate. Pero cuando comenzaron sus campañas deportivas (Domingo a los 28 años, Onofre a los 27) vivían en Cosquín y eran más cordobeses que la peperina.

Antes de largar la última etapa de la Caracas, Domingo estaba tercero, a 4 horas y 55 minutos de Oscar Gálvez y a 2 horas y 25 minutos de Juan Gálvez. ¿Cómo iba Domingo a ganarles, Sojit?

-Cosas de las carreras –diría mucho tiempo después- Yo gané la Caracas sin merecerlo. Pero perdí muchas que había merecido ganar...

Menos de un año después, volcó el Chevrolet en una Vuelta de La Pampa y se fracturó una clavícula, le abrió el camino a su retoño: el auto se compuso más rápido que el chofer y Onofre se presentó a la Vuelta de Mar del Plata. Era para no ganadores, y la ganó.

Amigo del padre, Fangio se convirtió en padrino del hijo. Pinocho hizo honor a esa deferencia. Marchó a Europa en 1953 y a fin de año peleaba el GP de Italia contra Fangio, Farina, Ascari... En 1954, con Fangio en Mercedes-Benz y Froilán en Ferrari, Onofre pasó a ser el piloto n° 1 de Maserati. Los tres argentinos eran los pilotos principales de las tres escuderías principales...

-Pude resistir junto a la radio, consumiéndome pero aguantándolo, cuando era Domingo quien corría –se quejaba Ñata- Ahora que también está Pinocho, ya no resisto más. Tengo que ir a su lado, cerquita suyo, para no morir de miedo.

Lo terrible es que fueron. Domingo acompañó a Nurburgring para el GP de Alemania. Ntata quedó esperando en una villa en el Lago di Como. Onofre había ganado el Grande Premio di Roma, y terminado tercero en Silverstone, el día que cuatro argentinos se clasificaron entre los seis primeros en un Grand Prix de Fórmula 1.

Pero en el Nurburgring, Stirling Moss y su Maserati privada fueron los más veloces el viernes. Esa noche, el equipo italiano absorbió el auto del inglés, pintándolo de rojo y ofreciéndole asistencia. Pinocho sintió el golpe en su orgullo.

-Quedate tranquilo –le pidió Fangio- mañana yo te llevo una o dos vueltas conmigo.

Al día siguiente, sábado 31 de julio, Pinocho no esperó a Fangio: salió junto con Moss a la pista endiablada, a la que ahora llaman “el infierno verde”.

Domingo quedó encargado de tomar los tiempos de su hijo. Pinocho nunca completó la tercera vuelta...

Era la primera vez que un piloto moría en un GP por el Campeonato del Mundo. El domingo, con la tristeza esculpida en el alma, Fangio conquistaba su segundo Mundial; Froilán González no pudo recuperarse jamás del golpe y allí, sin saberlo, le puso final a su carrera, abandonando sin luchar en la 16ª vuelta:

-No podía correr más; cada vez que pasaba por la bajada de Adenau veía a Pinocho frente a mí. No quería mirar y sin embargo miraba hacia abajo y lo seguía viendo; no, yo no podía seguir...

Domingo corrió por última vez en 1955 y falleció el 30 de junio de 1981, tras dispararse en la cabeza.

Tampoco alcanzaron las lágrimas para llorarlo.

30

Fórmula 1

¿Cuándo se empezó a hablar, propiamente, de Fórmula 1? El Campeonato Mundial data de 1950, pero la denominación es anterior, y su historia es curiosa. En su reunión del 21 de junio de 1946, a un año de terminada la Segunda Guerra Mundial, la AIACR cambió su nombre por el de Federation Internationale de l'Automobile (FIA), para estar a tono con otras asociaciones del estilo. Su brazo deportivo, la CSI, eligió una nueva fórmula internacional técnica para carreras de Grand Prix a establecerse desde el año siguiente. En octubre de 1947, aprovechando el Salón del Automóvil de París, la CSI vuelve a reunirse y sienta las bases de una segunda fórmula de carreras, más chica. Usando el lenguaje jurídico francés, la denomina Fórmula Internacional B o II (dos con números romanos) para distinguirla de la Fórmula Internacional A o I que ya regía a los Grands Prix. En la edición del 3 de noviembre de 1947 del diario deportivo francés *L'Equipe*, se anuncia la realización de la Coupe de Salon, una carrera en el autódromo de Monthlery, en las afueras de París; por primera vez aparece publicado el término "Fórmula 1". Al día siguiente la carrera la ganó el local Yves Giraud-Cabantous, con un Talbot. En 1948, la Gazzetta dello Sport y las publicaciones especializadas inglesas ya generalizan el término.

31

Silverstone, 1951

Hacia 1951, el Alfa Romeo 158, más conocida

como la Alfetta, estaba al límite de su desarrollo. Creada conceptualmente en 1938, el diseño de Vittorio Jano alcanzaba a tirar 404 HP a 10.500 r.p.m. con su 1.500 cc con supercargador. El 158 estaba oficialmente invicto desde 1946 (aunque había perdido dos carreritas, en Saint-Cloud y Silverstone). Solo una fábrica estaba en condiciones de destronarla: Ferrari.

El V12 Ferrari concebido por Aurelio Lampredi, tenía 4.500 cc sin compresor. Dispuesto en un chasis más largo, con eje De Dion y caja de cuatro marchas, era competitivo con 375 HP a 7.000 r.p.m., porque mientras los Alfa necesitaban detenerse dos veces para reabastecer en carreras de 500 kilómetros, a la Ferrari 375 (llamada así por su cilindrada unitaria) le bastaba con una...

El equipo oficial Ferrari para 1951 estaba constituido por Alberto Ascari, su mentor Luigi Villorosi, y el motociclista Dorino Serafini. Para entonces, Lampredi había afinado su V12, con una tapa de cilindros que contemplaba el uso de dos bujías por cilindro, en lugar de la única tradicional.

Pero Serafini se accidentó en la Mille Miglia, y fue reemplazado para el GP de Bélgica por otro motociclista, Piero Taruffi. El italiano aceptó correr en Spa, pero no podía hacerlo en Reims para el GP de Francia, porque tenía un acuerdo previo con Gilera para correr motos en Bélgica... Sin Serafini ni Taruffi, Enzo Ferrari tuvo que recurrir a un tercer piloto. José Froilán González fue el elegido.

Con una Ferrari 125 dos litros –presuntamente la misma con la que Fangio había ganado el GP de Monza de 1949- Froilán le había ganado a los Mercedes de preguerra en la Costanera porteña en febrero de ese año. Ferrari le envió un telegrama de felicitación pero le avisó que no lo tendría en sus planes para el equipo oficial. El arrecifeño llegó a Reims para correr una Ma-

serati el jueves 28 de junio, el mismo día en que Enzo Ferrari volvía a mandar un telegrama, esta vez a Nello Ugolini, su director deportivo: le pedía que probara a Froilán en la butaca vacante.

Ugolini ubicó al argentino en su hotel, el viernes por la tarde, y recién el sábado a la mañana probaba la 375 por primera vez. *“Por las calles de Reims”*, aclara Froilán. A la tarde clasificaba cuarto y al anocheecer recibía un telefonazo del Viejo Ferrari... *“Esa noche ni dormí...”*

En la carrera, al día siguiente, el 1° de julio, Froilán le cedió su auto a Ascari, que había roto la caja en su coche, y terminaron segundos detrás de Fangio. La actuación sirvió para que lo confirmaran para el GP de Inglaterra: Ferrari lo oficializó como piloto con sueldo -150 mil liras mensuales- premios y primas de partida.

Ferrari mandó tres coches a Silverstone. Dos eran modelo 1951, con los motores equipados con las tapas de 24 bujías; el tercero era un muletto de 1950, y su motor tenía la vieja tapa de cilindros. Ese, el coche inferior, sería el que manejará Froilán.

La idea no carecía de cierta lógica: el argentino era el recién llegado, y por lo demás, los otros dos pilotos eran italianos... Pero Froilán se las ingenió para establecer diferencias de entrada. Cuando sus coequipers se las veían negras para bajar el 1m46, el arceifeño marcaba 1m44... Y a instancias de su mecánico, Miazza, bajaba esa barrera para quedarse con la pole-position. Un registro histórico, porque era la primera vez que alguien daba una vuelta en Silverstone a más de 100 millas por hora. Exactamente, 100,597 mph, 161,861 km/h. Le sacó un segundo exacto a Fangio, pero, más importante que eso, dos segundos a Ascari y 2s4 a Villoresi, sus coequipers. ¿El particular clima inglés perjudicaría más a las 375 de doble encendido?

“No, el mío tenía mejor multiplicación y aceleraba mejor”, explica Froilán.

El sábado 14 de julio, 20 coches se alinearon para tomar parte del IV British Grand Prix, tercera carrera del Mundial de Fórmula 1. *“El largador tenía dedos gruesos como martillos –recuerda Froilán– y había dicho ‘al que se mueva, un minuto de recargo’. Yo lo miraba a Juan, él me miraba a mí... Y cuando bajó la bandera nos quedamos patinando”.*

Felice Bonetto, que había sido siete segundos más lentos de Froilán, pica en punta desde la segunda fila, seguido por González, Farina, Ascari, Fangio y Villóresi.

“Empecé a seguirlo y en la curva Becketts me tiró contra los tachitos de aceite que usaban los ingleses para marcar la pista. Creo que se torció algo de la suspensión”. Si Froilán no conseguía pasarlo pronto, la magnífica demostración del viernes no cristalizaría en carrera. En el segundo giro consiguió superarlo, al tiempo que Fangio capturaba el tercer lugar al pasar a Farina y Ascari.

En el cuarto giro, Fangio lo pasa a Bonetto y queda segundo. *“Yo miraba para atrás y me preguntaba ‘¿adónde m... está Juan?, porque en la pizarra me señalaban que estaba segundo... hasta que por el espejo ví la trompa”.* Los dos argentinos comienzan a escaparse del resto.

Fangio toma la punta en el giro 10, cuando Froilán ya le llevaba 25 segundos al tercero, Ascari, mientras Bonetto caía al quinto lugar. Los dos argentinos le imprimen un ritmo extraordinario a la carrera, nunca están separados más que por un par de segundos. El torque superior de la Ferrari aspirada normalmente se hacía notar en las largas curvas planas de Silverstone.

El ritmo es tremendo: *“En la vuelta 37 le sacamos*

una vuelta al resto”, recuerda Froilán, que una vuelta más tarde recupera la punta. En esa vuelta, Farina marca el récord de vuelta, aunque está tercero tras superar a Ascari a 50 segundos de los líderes.

32

Más contento que el Diablo

“Yo esperaba que Juan parara primero”. Los Alfa habían partido con el tanque repleto de combustible, 65 galones (más de 250 litros) y la Ferrari puntera no estaba consumiendo tanto. Cuando Fangio se detiene, el motor de la Alfetta se para. Al reinsertarse en la carrera, ha perdido 72 segundos... *“Yo todavía ni había conectado el tanque de reserva”*.

Ascari para en la vuelta 55 y un giro más tarde rompe la caja de cambios. Froilán se detiene en el giro 61: allí hubiera podido cambiar el destino de la carrera. La mitología asegura que el argentino le ofrece su auto al italiano, como había sucedido en Francia, pero Ascari lo insta a seguir porque, caballerosamente, no quiere robarle la victoria. Sin embargo, en su libro *“It was fun”* (“Fue divertido”), el ingeniero inglés Tony Rudd, que asistía a los BRM que estaban en carrera, aclara que el reglamento particular de la carrera no permitía los cambios de piloto: eso le salvó la victoria al argentino, que reacciona rápidamente cuando se le comenta el tema: *“M... le iba a dar el coche, yo ni me bajé del auto”*. El Cavaliere Bazzi y Miazza echan 20 litros al tanque de la 375, deciden no cambiar las cubiertas. La detención dura escasos 23 segundos. Froilán vuelve a la pista con casi un minuto de ventaja sobre Fangio. *“De allí al final fui tranquilo, cuidando...”* La ca-

rrera estaba ganada.

Froilán mantuvo el ritmo para vencer por 51 segundos a Fangio y dos vueltas a Villorisi. Farina había abandonado en el giro 76 por problemas de embrague, poco después de haber marcado el récord de vuelta, pálido consuelo para las derrotadas Alfetta.

“Nos volvimos a Italia en el Alfa 1900 de Juan, con mi mujer, el Negro Guzzi. En Milán, dónde vivíamos, agarré mi Fiat Millecento y bajé a Módena a saludar al Viejo Ferrari”, rememora Froilán, 50 años después.

Luego de la victoria, Enzo Ferrari en persona mandó un telegrama a Orazio Satta-Puglia, el director deportivo de Alfa Romeo: *“Todavía siento por nuestra Alfetta la adolescente ternura del primer amor...”* Luego escribió: *“Lloré de alegría. Pero mis lágrimas de entusiasmo se mezclaron con aquellas de tristeza porque pensé ‘hoy maté a mi madre’”*. Froilán es más directo: *“Estaba más contento que el Diablo”*.



Oscar y Juan

Oscar Alfredo, el tercero de los hijos de Marcelino, que solo llegó hasta cuarto grado, ametralló a su padre mecánico con la pregunta:

-Papá, ¿me puedo comprar un auto?

Y fue fusilado por la respuesta

-¡Qué auto! ¡Nada de auto! ¡Vos sos un loco, te vas a matar!

Corría 1926 y Oscar tenía 13 años.

Plan B. Oscar eligió un secuaz. Se llamaba Juan, tenía once años y era su hermano. Habían encontrado un Ford T patentado en San Juan, por el que se pedí-

an 150 pesos. Para reunir esa cifra fabulosa para entonces –el diario valía cinco centavos- empezaron a robarle clientes al padre, que tenía su taller mecánico en la Avenida San Martín al 1.000. Como eran aprendices, andaban sueltos, y salían a la puerta a pispear automovilistas en desgracia:

–Nosotros le cobramos más barato que acá –lo convencían al candidato- Traiga el auto esta noche que mañana lo tiene listo.

A la noche se desdoblaban la tarea: Oscar anunciaba que se llevaba a Juancito al cine y salían los dos. Pero solo uno iba al biógrafo, en general el menor. A la salida, pasaba a buscar a Oscar por el taller –o dónde fuera que estuviera arreglando el auto averiado- y le contaba toda la trama.

–Más que nada, porque la vieja nos preguntaba después como era la película.

Ganaban dinero por el arreglo, y se ahorraban 20 centavos de una entrada de cine. Se compraron el Ford T y lo llevaron al galpón de un amigo en Sáenz Peña. Siguieron repitiendo el truco del cine pero ahora para arreglar y armar su propio coche.

Con semejante muestra de ingenio y determinación, los Hermanos Gálvez le dieron forma exacta al automovilismo argentino.

Como decía Oscar: ¡Macanudo!

34

¿Quién era el mejor? (I)

¿Quién fue mejor? ¿Oscar o Juan?

Oscar ganó 44 carreras, entre 1939 y 1962.

Juan, en cambio, ganó 59, entre 1949 y 1962.

Sin embargo, Oscar ganó en nueve ocasiones el Gran Premio de TC, la máxima competencia de entonces, cuando sus campañas rayaban la supremacía.

Juan, en total, ganó cinco Grandes Premios.

Aquellas carreras de miles de kilómetros y semanas enteras de esfuerzo y sacrificio, constaban de un buen número de etapas cada una, que unían ciudades importantes a través de cientos de kilómetros de tierra, barro, polvo, ripio, entrega y conmiseración.

Oscar ganó 35 de esas etapas.

Juan conquistó 49.

(Una estadística revisitada tendría que tener en cuenta esas victorias en etapas como triunfos totales: hoy vale, para el recuento, lo mismo el logro de Juan en el GP de 1949 después de correr 11.049 kilómetros a 105,497 km/h, a lo largo de 104 horas y 25 minutos, que la última victoria de Christian Ledesma en el autódromo de Buenos Aires –llamado “Juan y Oscar Gálvez”- el 28 de marzo de 2010, acelerando durante casi 50 minutos para recorrer 140 kilómetros a 161,707 km/h).

¿Y cuando fueron al Autódromo? ¿No se corrían series clasificatorias para la final?

Sí. Oscar se apoderó de siete.

Y Juan con nueve.

¿Campeonatos, eh? ¿Cuántos campeonatos ganó cada uno?

Oscar se quedó con cinco: el de 1947, el de 1948, el de 1953, el de 1954 y el de 1961.

Juan, en cambio, logró nueve: los de 1949, 1950, 1951, 1952, 1955, 1956, 1957, 1958 y 1960.

Es decir: entre 1947 y 1961, a lo largo de 15 temporadas, los Gálvez perdieron un solo (¡uno solo!) título. Fue el que en 1959 le ganó Rodolfo de Alzaga a Juan al vencerlo en el Gran Premio.

En agosto de 1960, el honorable Federico B. Kirbus

sacó el fabuloso cálculo en “El Gráfico” de que entre ambos habían punteado casi 190 mil kilómetros de TC.

A Juan, que según la presunción había marchado al frente durante casi 115 mil kilómetros, más de dos vueltas al mundo, le quedaban todavía dos temporadas más en el tintero. Oscar, que no quería largar el volante ni en broma (y menos después de que consiguió ganar, el 5 de agosto de 1962, la Vuelta de Rosario, el día en que se cumplían, exactamente, 25 años, un cuarto de siglo, las Bodas de Plata de su debut) y que hasta allí punteó casi 75 mil kilómetros, tiraría hasta 1964. Ya dominaban los Emiliozzi, pero ¿sería descabellado pensar que entre ambos, a lo largo de casi 50 años de campaña sumadas, lideraron 200 mil kilómetros? ¡Casi cinco veces la vuelta al mundo!

Pero Oscar corrió en la Fórmula 1. Juan no. Oscar fue el primer argentino en vencer a los ases europeos (Palermo, febrero de 1949) e inclusive sumó puntos para el Mundial (cuarto en el GP de Argentina de 1953).

¿Quién era mejor? Mejor que lo decidan ellos.

35

¿Quién era el mejor? (II)

¿Cómo maneja Juan? Opina Oscar:

—No fue mejor que yo. Calculo que éramos iguales. Ahora, él era un león. Posiblemente no tenía un tipo de manejo muy fino, pero andaba en cualquier terreno. Y a mí me costaba ganarle cuando se largó solo porque conocía todas mis mañas.

¿Y cómo maneja Oscar? Opina Juan:

—Oscar revolucionó el TC. Antes de Oscar todos salían a cuidar, fue él quien impuso el estilo de salir a

fondo. No encuentra las carreras, va a pelearlas desde el vamos –explicó poco antes de morir. Veinte años antes había sido más explícito: *“Siempre creí que Oscar manejaría mejor que yo... y sigo creyéndolo”*.

¿Quién puede desempatar? La lógica indica que tenga que ser el otro Gálvez vencedor, Roberto, el menor de los cinco hermanos, que también ganara en Turismo Carretera (venció en la Vuelta de Olavarría de 1958, el único que los vió correr de primera mano, y que incluso fue acompañante de Juan (como Juan lo había sido de Oscar) durante cuatro años.

¿Y qué dice Roberto?

-Cuando Oscar entra en el curvón del Autódromo hace así –contaba en 1960 manteniendo inmóviles las manos sobre el imaginario volante– *y cuando Juan entra allí hace así* –y movió las mismas manos como quien corrige apenas el volante.

En boxeo se denomina pelea sin decisión.

36

Nunca Chevrolet

Oscar y Juan eran sinónimo de Ford. Oscar decía *“creo que cuando era bebé, antes que pronunciar por primera vez ‘papá’ o ‘mamá’, dije ¡Ford!”* y alguna vez sugirió: *“los glóbulos de mi sangre son ovalados”*. En una de sus memorables *Apiladas*, relató Borocotó que Juan explicaba en una ronda de deportistas las proezas que le había enseñado a realizar a un perro de su propiedad. Y uno de sus oyentes, muy interesado en las andanzas del perro pero también muy tuerca, quiso preguntar de qué raza era, pero su lapsus lo lle-

vó a preguntar de qué marca era. Juan contestó automáticamente: “Ford”.

Sin embargo, pocos saben que Oscar y Juan Gálvez coquetearon con Chevrolet. Después del vuelco en el Gran Premio Internacional del Norte, había decidido separarse, no correr más juntos como piloto y acompañante, y como precisaban un segundo auto les vendieron al costo un V6 de la marca. Pero entre el tiempo que tomaba desarrollarlo y la ausencia de carreras por causa de la Segunda Guerra Mundial, el Chivo de los Gálvez jamás vio una largada.

37

¿No será mucho Gálvez?

Eso parece. En la Mar y Sierras del 17 de abril de 1949, hubo cuatro Gálvez adelante. Ganó Juan, acompañado por su hermano Roberto (que desempeñará el oficio hasta 1952). Después de casi ocho horas de carrera, vence por once minutos y monedas a... Oscar, que corrió acompañado por su mujer, Elsa Aurelia Perrone (de Gálvez).

38

Capital Río de Janeiro

En 1949, antes de ser derrotado por Juan Gálvez en el Gran Premio de la República Argentina de TC, Juan Manuel Fangio ganó seis carreras en Europa con máquinas Grand Prix: San Remo, Pau, Perpignan, Marsella, Albi y, la más importante, en Monza, con una Ferrari V12 de dos litros adquirida por 11 mil dólares al

propio Enzo con avales del ACA, en una operación en la que presumiblemente tuvo que ver hasta Perón, con dinero que finalmente puso el armador Alberto Dode-ro, tan amigo de Aristóteles Onassis como del general. Un esfuerzo ampliamente nacional, ¿o no? En la edición del 29 de junio de ese año del semanario inglés *Motor* se lee: “Grand Prix de Monza: la carrera de 315 millas del último domingo en Monza significó otra clara victoria del *brasileño* Fangio”.

39

Grandes hitos

* Oscar Gálvez fue campeón argentino de Carretera (con una cupé Ford) y de Pista (con un Alfa Romeo 3.8) en el mismo año, 1948. Luis Di Palma le emparó la hazaña en 1971 cuando ganó los títulos de TC (ruta pura) y Sport Prototipo (pista). Juan María Traverso logró algo parecido en 1995, ganando los títulos de TC y TC2000. El Pato Juan Manuel Silva se quedó a mitad de camino en 2004, cuando fue -en la misma temporada- subcampeón de las tres categorías más importantes de pista en el momento en el automovilismo nacional, TC, TC2000 y TopRace. José María López casi lo logra: en 2009 fue campeón de TC2000 y de Top Race y perdió el título de TC en la última carrera. En 2011 Matías Rossi fue campeón de TC2000 y también perdió el título de TC en la competencia final...

* Graham Hill ganó las tres carreras más tradicionales del automovilismo: el Grand Prix de Mónaco de Fórmula 1 (1963, 1964, 1965, 1968 y 1969), las 500 Millas de Indianápolis (en 1966) y las 24 Horas de Le Mans para autos sport (en 1972). Además, fue dos ve-

ces campeón mundial de Fórmula 1.

Otro todo-terreno: El belga Jacky Ickx ganó en Le Mans (¡seis veces!), en el París-Dakar (en 1984) y en Fórmula 1 (6 Grands Prix entre 1968 y 1972).

* Un hito todavía vacante: en Estados Unidos se corren el mismo día las 500 Millas de Indianápolis, para monopostos Indycar, y las 600 Millas de Charlotte, para coches de la NASCAR, con tiempo suficiente entre el final de una y el comienzo de otra como para que los pilotos puedan correr en ambas. Hasta ahora nadie lo consiguió, pese a que han tratado de hacerlo pilotos como Jeff Andretti, el sobrino de Mario, o Tony Stewart.

* El francés Louis Rosier ganó las 24 Horas de Le Mans de 1950 en pareja despereja con su hijo Jean Louis. De las 256 vueltas que tuvo la carrera, el padre condujo 254...

* Sin embargo, en lugar de desembocar en la gloria, la búsqueda del hito toma en perversas ocasiones la bifurcación de la tragedia. Queriendo imitar a Rosier, el parisino Pierre Levegh quiso ganar Le Mans, dos años más tarde, en 1952, conduciendo solo las 24 horas. Lo estaba logrando, pero el cansancio se cobró tal peaje que, en la hora 23, cuando llevaba 65 kilómetros de ventaja, erró un cambio y el motor de su Talbot explotó, dejándole libre el camino de la victoria a las cupés 300SL de Mercedes-Benz. Silencio en la llegada: alemanes ganando en territorio galo apenas ocho años después de la liberación de Francia. Mercedes-Benz no volvió a Le Mans sino hasta 1955 y en gratitud, le ofreció una butaca en su equipo a Levegh... que terminó siendo protagonista involuntario de la mayor tragedia de la historia del automovilismo mundial, a las 18:26 del 11 de junio, matando a 84 espectadores.

40

Himnos

En esa carrera, los alemanes esperaron en vano que tocaran el himno de su país. Una ceremonia de antigüedad inmemorial, al vencedor de una carrera internacional se lo honra con las notas que distinguen a su patria. Pero no siempre es posible cumplir con el rito. Fangio contaba que en una de sus primeras competencias en Europa, en 1949, siendo un ganador inesperado, los organizadores no tenían el disco con la composición de Parera y López y Planes, y le pusieron... ¡La Cumparsita!

No fue el único en sufrir ese tipo de afrentas. Cuando Oscar Rubén Larrauri ganó en Zandvoort, Holanda, una carrera del Europeo de F-3 en plena Guerra de Malvinas, le tocaron el himno italiano... El santafesino corría con licencia de aquel país.

En el GP de Austria de 1977, el australiano Alan Jones consiguió su primera, inesperada victoria. Faltaba el disco. Le pusieron el micrófono a un trompetista bebido que empezó a tocar el *"Happy Birthday"*.

Diez años antes, en Sudáfrica 1967, el mexicano Pedro Rodríguez también consiguió su primera victoria. No había disco con el himno de su país: le pusieron entonces *"South of the Border, Down Mexico way"* ¡cantado por Frank Sinatra!

Mientras se corría el GP de Inglaterra de 1957, el secretario del club organizador ¡se sentó sobre el disco del himno inglés, el *God Save the Queen*, y lo destrozó! En ese momento el puntero era el francés Jean Behra. Respiro. Pero, de golpe, la Maserati del galo comienza a fallar, y Stirling Moss pasa a la punta... Tuvieron que salir corriendo al centro de Liverpool a conseguir otro disco.

Tazio Nuvolari estaba profunda y doblemente convencido: que iba a doblegar a los alemanes en el Nurburgring, y que los organizadores no esperaban que un italiano los derrotase. Así que al GP germano de 1935 se llevó su propia grabación de “*Fratelli d’Italia*” la composición de Mameli y Novaro. Por supuesto que hubo que tocarla...

Uno piensa: el himno australiano, el mexicano, el argentino inclusive... pero ¿La Marsellesa? Era también la primera victoria, esta de Jacques Laffite en Suecia 1977, pero ¿no disponer de la Marsellesa...?

Eddie Irvine fue segundo de Jacques Villeneuve en Argentina 1997. Con los himnos, genial. Pero con las banderas... En homenaje a Eddie se alzó la tricolor irlandesa, pero el piloto de Ferrari nació en Irlanda... del Norte. ¿Algún pícaro entendió que había que alzar la Union Flag, la bandera del Reino Unido, en pleno Buenos Aires, y se hizo el tonto?

Para el final, una anécdota insuperable. La contó el artista plástico Andrew Kitson. En 1970, la fórmula Supervee, con motores Volkswagen de 2 litros era claramente un imperio alemán con los chasis Kaimann fabricados en Austria. Todo a pedir de la MittelEuropa. Pero en una carrera en Hockenheim, un piloto británico, Cyd Williams, con chasis británico, Royale, les pasó el trapo. Silencio, malhumor, decepción general de la plebe. Podio, bandera, “*God save the Queen*”. Y comienzan los silbidos de la masa contrariada. Entonces Williams –que parece que no era muy alto- dio un paso al frente en el podio y extendió su brazo derecho, perpendicular al cuerpo.

Lo querían matar. Tuvieron que sacarlo de Hockenheim escondido en un baúl.

41

Diez triunfos de Fangio

10. Gran Premio Internacional del Norte, 1940. Buenos Aires-Lima-Buenos Aires, Chevrolet '39.

Por varios motivos: la primera victoria en TC (que luego sería determinante para conseguir el primer título en la categoría), el primer gran triunfo en el automovilismo argentino, la manera en la que se consiguió (después de que su acompañante Tieri chocara la cupé en Bolivia, y peleándola con Oscar Gálvez hasta el abandono del ídolo de Ford) y la instalación del estilo Fangio, con el cuidado de la mecánica por sobre todo.

9. II Gran Premio Internacional San Martín 1949. Mar del Plata, Maserati 4CLT

El primer triunfo internacional ante los ases europeos, para demostrar no solo que se podía vencerlos, sino que ese estilo Fangio era conquistador. De punta a punta, con el escape roto, a fondo cuando había que cuidarse de Gigi Villoresi o de Alberto Ascari, con la cabeza cuando no era imprescindible castigar la máquina,

8. Gran Premio de Monza de 1949. Monza, Ferrari 166C

Ya había triunfado Fangio en Europa pero ésta, la primera vez con un auto de la mítica marca, tuvo sello consagratorio: vencer a Villoresi, Ascari y Bonetto en su propio terreno tuvo mérito fundacional de una carrera de éxitos. De esa victoria a la Alfa Romeo hubo un paso. (¡Ah! Ojo, que el Museo consiguió una copia de ese famoso contrato que Fangio le firmó en blanco a la casa del trébol después de su triunfo en San Remo 1950)

7. Grand Prix de Italia de 1953. Monza, Maserati A6GCM

Resultaron ser 80 vueltas a fondo, Alberto Asca-

ri se equivocó al final y Fangio no: pasó por el hueco que dejó la Ferrari en trompo y logró su primer triunfo después del accidente de 1952. Ya había sido campeón mundial pero ese triunfo le confirmó que estaba en plenitud y que podía lograr mucho más.

6. Grand Prix de España de 1951.

Barcelona, Alfa Romeo 159

La victoria del primer título. A esa altura del año, la Alfetta no era más que la Ferrari 375 V12. Las gomas jugaron su papel, pero Fangio mostró determinación para pasar al frente cuando se le presentó la oportunidad, avanzando desde atrás. Un triunfo poderoso además de inobjetable

5. Grand Prix de Inglaterra de 1956.

Silverstone, Lancia-Ferrari D-50

Fangio y Ferrari siempre fueron apellidos antagónicos, pese a una circunstancial colaboración. Por eso el rol de este triunfo, con un auto que nunca fue un preferido del Chueco, y que lo obligó a una remontada desde el sexto lugar, derrotando a todos los ingleses en su terreno. Ese día, quizás, Moss y la Maserati 250F fueron más rápidos: acaso por eso la victoria tiene este mérito.

4. Carrera Panamericana 1953.

México, Lancia D24

El triunfo más memorable de Fangio sobre autos sport, en una carrera azarosa y veloz, al volante de una joya mecánica. Cuatro días, más de 3.000 kilómetros, rivalidad interna y hasta tragedia le dieron una épica dimensión a la carrera que el balcarceño ganó casi con suficiencia. Además, fue su primera gran victoria tras el accidente de 1952, la confirmación de que el as estaba intacto.

3. Grand Prix de Mónaco de 1950.

Monte Carlo, Alfa Romeo 158

La primera victoria en el Mundial de Conductores y

una demostración de sagacidad que, a caballo del triunfo, quedaría grabada como uno de los más fenomenales atributos del argentino. Una foto antigua, una sensación distinta, el alerta del peligro: un piloto no es solamente un conductor. Un múltiple accidente elimina a nueve pilotos en la primera vuelta. Fangio sigue los signos de su intuición, pasa raspando ¡y gana por una vuelta!

2. Grand Prix de la República Argentina de 1955. Buenos Aires, Mercedes-Benz W196

¿Más mérito que éste? Un hombre de 44 años resistiéndose a derretirse bajo el sol que demuele a pilotos una y dos décadas más jóvenes. Y así durante tres horas de “soñar y sufrir” como lo catalogó el propio Fangio. Quedó en la historia como la Carrera del Calor. Un ejemplo de coraje y maestría en dosis iguales.

1. Grand Prix de Alemania de 1957. Nurburgring, Maserati 250F

Ya se conoce la anécdota. Fangio saca ventaja a Hawthorn y Collins, la pierde en los boxes, sale casi un minuto atrás, y bate nueve veces el record de vuelta del circuito más difícil del mundo para ganar y, de paso, conquistar su quinto título mundial. Es el pico más alto de rendimiento deportivo de Juan Manuel Fangio. Lo más importante. Logrado cuando hasta el propio balcarceño creía que su estrella había empezado a declinar. Una hazaña nunca jamás repetida. Por eso es la número 1 de las victorias.

42

Stirling Moss

¿Hamilton, Button? Nada que ver. Para los ingleses no hubo nada igual, y todavía sostienen que fue el

mejor de la historia. Los números conspiran contra ese deseo, porque Stirling Moss (1929) no fue apodado el Campeón sin Corona irresponsablemente. Subcampeón mundial entre 1955 y 1958, y tercero entre 1959 y 1961, tuvo tres grandes contras en su camino al éxito: fue contemporáneo de Fangio, era mejor corriendo de atrás que resistiendo la presión en la vanguardia, y siempre prefirió manejar coches ingleses, aunque no fueran tan buenos, que autos italianos de color rojo (verbigracia Ferrari) porque alguna vez el Commendatore lo desairó. Ganó 16 Grands Prix y por lo menos otras 40 carreras de F-1 sin puntaje, y corría todo lo que estaba a tiro: monoplazas, coches sport, autos de turismo... En los sport fue, indudablemente, el mejor de todos, pero esas carreras nunca tuvieron la valoración profesional ni la exigencia de la F-1, aunque el inglés ganó por más de 20 minutos de ventaja las Mil Millas italianas de 1955, a un promedio record. Competitivo y analítico, fue un virtuoso que podía sacarle el rendimiento máximo a cualquier máquina, aunque -como muchos de los coches que corrió- estos no fueran los mejores, patentó una técnica conductiva que luego llevaría hasta el límite Jim Clark. *“A diferencia de Alberto Ascari, que buscaba la punta de entrada, Moss era un luchador que sabía cuando tomar el liderazgo”* lo juzgó Fangio.

43

Campeón gay

Dos meses después de ganar el campeonato Mundial de Fórmula 1 de 1958, Mike Hawthorn perdió el control de su Jaguar en la rotonda de Guildford, al sur de Londres, el 22 de enero de 1959. Seis días después, fue

enterrado en el cementerio de Farnham, su ciudad natal.

Se produjo una colecta espontánea y el dinero se destinó a erigir un gran memorial de homenaje en su tumba. En ese entonces se escribió: *“Consagrado a la memoria de John Michael (Mike) Hawthorn, primer piloto inglés campeón del mundo”*. Una inscripción más abajo –que puede quedar oculta a la vista si las flores son abundantes- reza, en inglés: *“a gay gallant sportsman”* que puede ser traducido como *“un deportista galante y –ateniéndose a la estricta traducción de la palabra “gay”, muy en boga en la Inglaterra de los ’50- alegremente desprejuiciado”*.

Hawthorn no era homosexual: adicto al sexo con mujeres, después de su muerte se descubrió incluso que había tenido una aventura secreta en Francia la noche previa a un Grand Prix y de ese affaire nació un varón. Recién en los ’60 grupos homosexuales de San Francisco comenzaron a usar la sigla G.A.Y. (*“good as you”*, “bueno como tú”) para referirse a sí mismos como una inteligente forma de reafirmación, y la dichosa palabra adquirió entonces otra connotación... al punto que en 1994 hubo un conato destinado a remover la ambigua inscripción del monumento. Pero todavía puede leerse en las claras y frescas mañanas de Surrey.

44

Las Suecas

Después de casi 50 años de organizar Grandes Premios, y desde 1937 exclusivamente para TC, el ACA comenzó a abrir el juego en 1957 para darle cabida a una incipiente industria nacional de automóviles. El Gran Premio Standard recorría los mismos caminos pero los

coches que se aceleraban eran los que se usaban de manera cotidiana para ir a trabajar o hacer las compras. A los europeos les fascinaba una idea como ésta, de cuatro, cinco o seis mil kilómetros de pisar sin respiro, porque ese concepto de carrera había dejado de tener racionalidad en Europa tan lejos como 1903, después de la tragedia de la París-Madrid. La carrera era tan “rara” que cuando el ACA quiso incluirla en el calendario internacional de la FIA, en 1960, ¡no encajaba en la tipología disponible!

Empezaron a descolgarse vía Atlántico. NSU en el '59. Volvo en el '60. Mercedes Benz en el '61. Que era como si Ferrari viniese hoy a correr en TC2000, más o menos.

Como director deportivo trajeron a Karl Kling, que había sido compañero de Juan Manuel Fangio en Fórmula 1. Y lo sumaron a Fangio, de paso. Ganaron cómodamente en 1961, con Walter Schock al volante. Y como, ya en ese entonces, las carreras de autos eran una herramienta esencial para, como se dice hoy, “*construir imagen de marca*”, en 1962 incluyeron en el equipo a dos chicas. Las suecas Ewy Inge Anne Rosqvist y Ursula Wirth, dos asistentes de veterinaria, que como antecedentes contaban algunos rallies en conjunto, y que en un país sexualmente reprimido como la Argentina podían adiestrar ejércitos de ratones sin demasiado esfuerzo ni toneladas de exuberancia a la Anita Ekberg.

No vale la pena demorar el final de semejante cuento de hadas: ganaron las Suecas, como se las popularizó, propinando un rudo golpe al espíritu machista. “Una vez que triunfaron estas señoritas (95-56-94 y 96-55-97) resolví, pese al disgusto por la superación del sexo opuesto, felicitarlas personalmente –escribió el humorista Juan Carlos Colombres, “*Landrú*”, en “*Tía Vicenta*”- Me dirigí a la llegada, sentía un ardiente de-

seo de verlas. Y las ví. Pero quedé decepcionado. Estas señoritas no corrieron desnudas”.

Pero sin ánimo de hacer revisionismo, habrá que subrayar algunos elementos. Mercedes-Benz había traído cuatro autos, dos 300SE más potentes y dos 220SE. Las Suecas manejaban uno de éstos: a priori no tenían posibilidad de ganar. Pero al cabo de la primera etapa, Buenos Aires-Carlos Paz, los autos más poderosos del equipo estaban fuera de carrera (Eugen Bohringer con el motor roto y Carlos Menditeguy descalificado) y en la segunda etapa, Carlos Paz-San Juan, Peter Kühne volcó fatalmente al cruzársele dos ovejas en el camino. En resumen, cuando quedaban cuatro etapas y cerca de 4 mil kilómetros de carrera por delante, las Suecas eran el único Mercedes en carrera. Todo el esfuerzo se encolumnó tras ellas. Ewy, la que manejaba, era la impulsiva; Ursula, la que le cantaba la hoja de ruta (cerca de 2.500 anotaciones para todo el Gran Premio), le bajaba los humos. Algunas versiones dadas a este autor relatan que, como las Suecas abrían el camino por ser las punteras, más o menos un kilómetro delante de ellas viajaba otro Mercedes particular, conducido por nada menos que Fangio, abriéndoles el camino, como tutelándolas. Nobleza obliga: ganaron a 126 km/h de promedio, venciendo las seis etapas de la carrera. Paradoja: detrás de ambas se clasificaron los Volvo del equipo oficial. O sea: vencían las Suecas o triunfaban los suecos...

“La Nación” tituló: *“Dos apellidos difíciles para un triunfo fácil”*. Y Karl Kling repuso: *“Debió ser al revés: los apellidos son fáciles, el triunfo fue difícil”*. Pero al año siguiente, con todo el equipo completo en la llegada en Arrecifes, fueron apenas cuartas. *“Mercedes nos dio un auto más débil”* dice hoy Ursula en su página web *“porque no les convenía que dos chicas volvieran a derrotar a los hombres”*.

Ewy dejó de correr en 1965 al casarse con un je-rarca de Mercedes. Sobrevivió dos matrimonios y, a los 80 años, vive en Estocolmo. En 2008 se filmó “La no-
via del rally”, basada en su vida. La periodista Gunilla Jonsson la entrevistó para el diario “Expressen” y allí reveló un par de secretos. *“Nunca choqué ni me salí del camino –admitió– Y tomaba la píldora anticonceptiva para regular la menstruación y que no me afectara en las carreras, un tema del que aún hoy no se habla”.*

Ursula hacía lo mismo. También dejó las carreras en 1965 al casarse. Hoy tiene 75 años y fue dueña de una escuela de manejo para mujeres, hasta que se jubiló. Vive en una casa del siglo XVII y se dedica a la pintura. *“Antes manejaba 10 mil kilómetros por año, ahora solo 1.500”.*

45

Una Ferrari azul y blanca

Nadie imagina que una Ferrari pueda ser de otro color que el rojo escarlata tradicional, o a lo sumo el amarillo, el color del tradicional símbolo del Cavallino Rampante. De los 4.000 autos que Maranello fabrica anualmente, más del 50 por ciento son rojos, y el resto se reparten entre el amarillo, el azul metalizado o el gris.

Lo que pocos no saben es que, alguna vez, se consagró campeona ¡una Ferrari azul y blanca!

En 1964, Enzo Ferrari se disgustó con la CSI (el brazo deportivo de la FIA, por entonces) porque no le homologaron la berlinetta 250 Le Mans. Claro, había que tener 100 ejemplares construidos pero, bueno, jamás lo estaban... Como la Federación Italiana no presionó sobre la CSI para ayudarlo, Ferrari juró jamás

volver a usar el rojo Italia en sus autos.

Pero el campeonato mundial de Fórmula 1 se definía en América del Norte y John Surtees, su piloto, tenía serias chances de ganar el título. ¿Cómo se resolvió el dilema? El representante de Ferrari en Estados Unidos, Luigi Chinetti, tenía su propia escudería, la North American Racing Team (NART, para la cual alguna vez corrió Néstor Jesús García Veiga...) y sus propios colores... azul y blanco. La NART anotó las V12 de Surtees y Lorenzo Bandini como propias, y las pintó con sus colores. Surtees fue segundo en Estados Unidos y México, y ganó el título. A la carrera siguiente, el GP de Sudáfrica de 1965, las Ferrari eran, nuevamente, rojas...

46

Jim (Lotus) Clark

Si alguna vez el auto y el piloto fueron una unidad, eso sucedió cuando Jim Clark corría. No sólo porque siempre condujo coches Lotus, sino porque el coche siempre se comportaba exactamente como que él quería. Clark lo hacía todo sin esfuerzo. Era capaz de marcar el mismo tiempo con el mismo auto puesto a punto de dos maneras radicalmente distintas, y a la vez fijarse dónde estaban los fotógrafos para dedicarles un derrape. Manejaba de manera muy delicada, suavemente. John Surtees lo criticó argumentando que no le gustaba correr con ruedas alrededor, que funcionaba sólo cuando partía en punta. Pero era habitual: de sus 72 carreras en el Mundial de F-1, largó 33 en pole-position. En la clasificación de Nurburgring '67, le sacó ¡nueve segundos! al segundo. Daba una primera vuelta muy rápido, amedrentando al resto, y luego regulaba la ventaja. Odiaba

Spa-Francorchamps, pero allí ganó cuatro veces consecutivas el GP de Bélgica, la última bajo un diluvio. Sus performances fueron excepcionales: en Nurburgring '62 se plantó el motor en la largada y quedó último, pero en los últimos 12 kilómetros de la primera vuelta ¡pasó 16 autos! y terminó cuarto. Su mejor carrera fue la de Monza '67, cuando se le pinchó una goma yendo en punta; paró a cambiarla y perdió la vuelta, pero la recuperó, retomó la vanguardia y su victoria fue segura... hasta que se quedó sin nafta a dos vueltas del fin. Ganó 25 carreras del Mundial –una más que Fangio– y por lo menos el doble de carreras de F-1 sin puntos, y hasta las 500 Millas de Indianápolis en 1965. Es cierto, sólo conquistó dos títulos mundiales, en 1963 (7 victorias en 10 carreras) y 1965, pero perdió los de 1962 y 1964 (éste, en la última vuelta de la última carrera) a causa de dos tornillos mal ajustados por los mecánicos, y en 1967 perdió el torneo pese a haber ganado más carreras que nadie.

“¿Clark fue mejor que Fangio? -se preguntó una vez Stirling Moss- Sólo se puede ser el mejor de su tiempo. Jim fue, sin duda, el mejor de su época”. Una época que se añora. En la que podían suceder episodios como el siguiente:

Reunión en Lotus, 1965. Están presentes los más altos directivos de Ford, discutiendo el programa para Indianápolis. Todo pasa por el tamiz de los números y cuando parece haber acuerdo, uno de los ejecutivos de la compañía gira y enfrenta a Clark, que ha permanecido en silencio durante todo el mitín.

-Bueno, lo único que nos falta ahora es tu decisión. ¿Vas a correr esta carrera para nosotros?

Silencio. Clark se estira en el asiento, mira sus zapatos, no contesta.

-¿Cuál es el problema? ¿Los motores? ¿El dinero? ¿Coincide con otra carrera?

Más silencio.

Los ejecutivos comienzan a repasar los ítems, buscando descubrir el motivo de tan embarazosa pausa cuando Clark tosió.

-Hum... bueno, para ser perfectamente honesto, se trata de mi madre...

-¿Tu madre?

-Sí, ella siempre se preocupa cuando voy a Indianapolis porque ha escuchado tantas historias terribles sobre el circuito...

47

Fantasmas

Clark creció en Eddington Mains, una casa de 200 años en la granja familiar, cerca de la frontera entre Escocia e Inglaterra. Cuando tenía ocho años, vio una noche a los pies de su cama a una señora mayor vestida de gris. Por la mañana le contaron que muchos años atrás algo terrible había sucedido en la casa y que la Dama de Gris perseguía la maldición de la casa. En 1964, el joven Jackie Stewart y la estrella de rally del momento, el irlandés Paddy Hopkirk (que corría con un Mini Cooper), se quedaron a dormir en Eddington Mains, y Clark le asignó a Hopkirk el cuarto de la Dama de Gris... Al día siguiente, le preguntó qué tal había dormido:

“¡Como un tronco! Me tomé unos cuantos tragos y caí frito!”

Durante su último año de campaña, en 1997, el piloto australiano Kevin Waldock, que corría en los V8 Supercars, la categoría más fuerte del automovilismo de su país, trabó relación con un fantasma. Un fantasma femenino. Y tanto se entusiasmó con su nueva conquista,

que para competir en los 1.000 Kilómetros de Bathurst –la carrera más importante de Australia– mandó poner en su Ford Falcon EF una butaca a la derecha. No porque se corriera con acompañante, como en el TC de hasta 2007, sino para que el fantasma pudiera sentarse allí y conversar con él durante la carrera. Su copiloto John Smith no dijo nada agradable acerca del peso adicional (de la butaca, claro). Nunca se supo si el fantasma había tomado parte de la prueba o cumplido algún papel relevante en torno a las causas del abandono de la máquina, que no llegó a la bandera a cuadros...

El primer autódromo del mundo data de 1907, se llamaba Brooklands y estaba ubicado a pocos kilómetros del centro de Londres. Después de la Segunda Guerra no se remodeló y pasó a utilizarse en otros menesteres. Pero también empezó a reportarse la aparición de una figura fantasmal vestida de piloto, con mameluco blanco, antiparras y casco de cuero. Y el sonido de un motor de competición había sido escuchado por los obreros de una fábrica cercana. La historia se publicó en la *“Gaceta de Brooklands”* y al leerla, un buen número de seguidores comenzó a aportar sus propias experiencias con el fantasma, a quien habían visto cerca de un cobertizo en el que, muchos años atrás, se guardaba un Talbot 4,5 litros.

Ese auto era propiedad de Percy Lambert, el primer piloto en recorrer cien millas en menos de una hora. El 31 de octubre de 1913 intentó, fatalmente, batir el record mundial de velocidad en Brooklands cuando una cubierta estalló. Le había prometido a su novia retirarse del automovilismo cuando batiera ese record.

John Pulford, del Museo de Brooklands, escribió: *“Mucha gente ha declarado haber visto su cuerpo sin cabeza vagando por el sitio”*. John Wall, miembro de la Brooklands Society, ha confirmado que la puerta exte-

rior de la oficina en la puerta principal se abre por su cuenta, *“una oscuridad arremolinada y el horrendo sonido de un choque y la fragmentación fue oído por el vigilante del club-house”*.

Espeluznante, ¿verdad? Pero para historias de fantasmas en el automovilismo, ninguna mejor que la del circuito de Bolívar.

48

Poltergeist

En 1993, el Automóvil Club de Bolívar invirtió 300 mil dólares/pesos convertibles en pavimentar casi tres kilómetros de caminos vecinales para levantar un circuito rutero en el cual organizar carreras de TC.

Pero pronto el rumor empezó a correr. El pavimento había sido volcado sobre un antiguo cementerio indio, de la época de la sangrienta colonización de la Pampa bárbara.

La apertura fue programada para abril. La lluvia y la niebla impusieron otra idea. Se postergó para tres semanas después.

Después de una noche de lluvia constante y una mañana de niebla pesada, la carrera de TC volvió a postergarse.

Recién se pudo correr el 11 de agosto: niebla, sí, pero no lluvia. Hubo entusiasmo: se programó otra carrera para el 17 de octubre.

La lluvia comenzó a derramarse a las 23 del sábado 16 y no amainó. La carrera se suspendió a la madrugada.

Nueva fecha: 14 de noviembre. La tormenta estalló el viernes 12 y el sábado se decidió, una vez más,

suspender la competencia. El domingo brillaba el sol, pero no hubo carrera. La reprogramaron para la semana siguiente. A la medianoche del domingo 21, el cielo rebosaba de estrellas. Tres horas más tarde, diluvió. Y por quinta ocasión en la temporada, la carrera de TC en Bolívar debió suspenderse.

Todo por culpa de la maldición india.

¿No se la creen? Por las venas de Bobby Isaac, campeón en 1970 de la NASCAR en Estados Unidos, corría sangre india. En las 500 Millas de Talladega (el óvalo más veloz de la Unión, retratado en “Ricky Bobby”, la irreverente película de Will Ferrell sobre automovilismo), el 12 de agosto de 1973, sintió “voces” que lo instaban a abandonar la prueba si no quería morir: es que el superóvalo había sido construido sobre un antiguo cementerio indio. Con 37 victorias, 50 pole positions y un título en su haber, y pese a que era el líder de la prueba, Isaac obedeció el llamado.

Pero no lo respetó para siempre. Volvió a competir más tarde en una categoría amateur. Hasta que le dio un ataque cardíaco durante una carrera en el Hickory Motor Speedway, el 14 de agosto de 1977. Tenía 45 años y le faltaban 25 vueltas para la bandera a cuadros.

49

TC modelo '66

El Campeonato Argentino de Turismo Carretera de 1966 merece un lugar único en la memoria del automovilismo local. Con una carrera más que en 1965, fue el más extenso de los sesenta y pico torneos que se llevan disputados desde 1939: entre el 20 de febrero y el 11 de diciembre se disputaron 36 competencias, inclui-

da el Gran Premio por la Patagonia, que invitaron a las robustas cupecitas de entonces (más los primeros Falcon oficiales e, incluso, un Renault Gordini preparado por Oreste Berta) a recorrer en carrera un total de 22.285 kilómetros: tantos como media vuelta al mundo.

1966 albergó a la última victoria en TC de los hermanos Emiliozzi, en Colón; al triunfo postrero del Chevytú, en manos de Jorge Cupeiro, en San Antonio de Areco, o al de Carlos Menditeguy en Tres Arroyos; al primer triunfo de un Ford Falcon (el modelo más vencedor de la historia del TC), con Nasif Estéfano en Mendoza; a la prueba inicial del TC en el óvalo asfaltado de Rafaela y a la última carrera de la Galera de Olavarría. Vio a 19 pilotos distintos cruzar victoriosos la meta, una notable muestra de incertidumbre asociada con la paridad.

Pero, por sobre todo, representó el cenáculo de un estilo de correr que se había corporizado en el TC de los '60, cuando el piloto-mecánico era vencido por la estirpe de los volantes de alcurnia, herederos de fortuna y apellido, que conocían los caminos de tanto desandarlos en sus propios campos cuando no hacían tertulia en el 05 de Paraná y Vicente López. Era el TC de los Bordeu, los Casá, los Alzaga, los Menditeguy, los Sauze, los Perkins, los Viale... los que no corrían con engrasados mamelucos sino con pantalón de hilo, camisa a cuadros, mocasines, guantes con las puntas recortadas y, única concesión a la seguridad, un casco.

Aquel de 1966, cerrado a la disputa entre Juan Manuel Bordeu y Eduardo Casá, entre la Coloradita de Chevrolet y el Tractor de Ford, se transformaría en su máxima expresión, y también en el último campeonato del TC tradicional de la cupecita y la tierra: el advenimiento de los Torino compactos en 1967 y el terrible accidente de la Vuelta de Balcarce de 1968 barrerían con la lógica de aquel TC tradicional.

Fue un año de entusiasta cabalgata por las rutas del país. El 2 de diciembre, el día en que se largaba el Gran Premio desde Mercedes (dos días después de haberse casado con la actriz Graciela Borges), Juan Manuel Bordeu había acumulado 87 puntos; Eduardo Casá tenía 75. Bordeu había corrido 20 carreras y ganado 9; Casá había disputado 23 pruebas, pero solo había triunfado en dos, aunque había llegado en 20 y en 18 terminó entre los cuatro primeros. Había siete posibilidades a una de que Bordeu le ganara el título a Casá. Había 4.187 kilómetros para dirimirlo.

A General Pico, cabecera de la primera etapa, llegó primero José Manzano; Bordeu entró octavo, Casá fue undécimo. A poco de salir rumbo a Zapala, casi 900 kilómetros hacia el Sur, el embrague de la Coloradita acusó fatiga, otra vez en La Pampa. Los auxilios tardaron una hora y 40 minutos en reparar el daño. A Zapala arribó 38°, y en la general se había colocado en el 24° puesto, mientras Casá estaba cuarto.

Esa noche, en la cena, Bordeu acordó que había que salir a fondo, abandonar las especulaciones, tratar de de amedrentar al rival a pura velocidad. Pero en la montaña, rumbo a Esquel, Casá acepta el desafío y le saca media hora más a su rival y, peor aún, ya está segundo en la general. El campeonato cambia de manos. Parece irremediable.

-Por la ley de la compensación, Casá tendría que parar... -el que opinaba así era Juan Manuel Fangio, aliñado con Bordeu.

El balcarceño hunde el pie en el acelerador aunque la lluvia caiga sobre Esquel. El agua no lo intimida. En cambio, un charco rebelde moja el magneto del Ford F-100 de Casá. Ese mismo auto que había corrido casi indestructible a lo largo del campeonato, parado por una simple mojadura. ¡Y le lleva dos horas volverlo a

poner en marcha! ¡Fangio había acertado otra vez!

En Trelew, el panorama es otro. Casá y Bordeu son sexto y séptimo, separados por apenas 16 minutos, a más de dos horas del líder Pairetti.

Bordeu siente el campeonato en el bolsillo pero también la necesidad de estampar su propiedad: gana la etapa a Bahía Blanca, la misma en la que, al caer de un lomo de burro, el Tractor rompe el brazo de dirección y gracias a que un espectador cede el de su auto particular, consigue arribar 40 minutos retrasado. Ahora sí, la discusión está terminada. O casi: Bordeu se golpea la rodilla derecha empujando el coche para sacarlo del Parque Cerrado. Le duele tanto que camina renqueando.

-No sé si voy a poder frenar, Juan... Me va a doler -se queja con Fangio.

-Un coche de carrera no necesita frenar- lo aliena el Chueco.

En esa última etapa, a Necochea, la Coloradita va ganando cuando se detiene definitivamente en Olavarría, como si los fierros hubieran querido protagonizar el simbólico gesto de reclamarle a los Emiliozzi la corona que le habían arrebatado. “¡Y ya lo ve!!/¡y ya lo ve! -cantaba la hinchada en Necochea- ¡Es el año Chevrolet!”.

Habían pasado 25 años desde la última vez que un auto de la marca ganara el título: El último campeón con Chevrolet había sido el mismo Fangio, en 1941...

50

Jackie Stewart

John Young “Jackie” Stewart (Dumbarton, 1939) fue el perfecto profesional. ¿Cómo puede entenderse, si no, que una persona disléxica pueda consagrarse en

tres ocasiones como campeón del mundo? El escocés es la personificación del esfuerzo, del trabajo insistente y persuasivo de las condiciones innatas hasta la superación. Una anécdota prueba tal capacidad: odiaba al Nurburgring (al punto de confesar que siempre que llegaba allí sentía que no sabía si saldría vivo) pero en 1968, en condiciones deplorables para correr (lluvia y niebla, como si las 172 curvas del circuito alemán no fueran ya peligrosas con piso seco) manejó con el virtuosismo de los dioses y ganó ¡por cuatro minutos de ventaja! En Mónaco '71, a bordo de un tren expreso que lo llevaría a su segundo título, quemó los libros al marcar un record de vuelta un segundo más rápido que su propia pole-position, pese a disponer sólo de los frenos delanteros. Consiguió su tercer título con una magnífica demostración en Monza '73, cuando se le pinchó una goma en las primeras vueltas, paró a cambiarla, remontó como un poseído y terminó cuarto. La moderna cruzada por la seguridad, nacida hace 30 años, es su obra intelectual. Deslumbraba más por su exactitud casi quirúrgica que por excepcionales arres-tos, y con 27 victorias, ganó casi una de cada tres carreras que corrió en el Mundial de F-1.

51

Puesta nomás, caballeros

En 1967 ocurrió un hecho singular. Separadas por poco más de un mes, dos carreras, una en Italia, otra en la Argentina, terminaron con victoria repartida, “*ex aequo*” (“por igual” en latín), como figura en los reportes de la época. El 21 de mayo, el inglés Mike Par-kes y el italiano Ludovico Scarfiotti, cada uno en una

Ferrari 312, tardaron 1h40m58s4 para ganar el Grande Premio di Siracusa, una carrera de Fórmula 1 sin puntos para el Mundial. Con débil resistencia (al tercero le sacaron dos vueltas en 56), completaron el último giro a no más de 80 km/h y buscaron cruzar al unísono la meta para homenajear la memoria de su ex compañero de escuadra, Lorenzo Bandini, muerto once días antes. El 25 de junio, el santafesino Carlos Reutemann y el azuleño Oscar Mauricio Franco, cada uno con un Fiat 1500 –pero no del mismo equipo–, no se sacaron ventaja, corriendo a más de 165 km/h en una prueba de Turismo Mejorado en el óvalo de Rafaela.

¿Casualidad? No tanto: pudo haber tenido que ver con la manera en se cronometraban las carreras, a la décima de segundo; el record de vuelta del Grand Prix de Inglaterra de 1954 fue compartido por siete pilotos porque los cronometristas tomaban tiempos sin partir los segundos en diez pedazos. A todos ellos (Ascari, Behra, Fangio, González, Hawthorn, Marimón y Moss) se les tomó 1m50s... Esa carrera es histórica también por otro detalle: nunca hubo tantos pilotos argentinos tan bien clasificados, cuatro entre los seis primeros: José Froilán González (ganador), Onofre Marimón (tercero), Juan Manuel Fangio (cuarto) y Roberto Mieres (sexto).

52

Gana uno, ganan dos

En 2002, 35 años después de Siracusa, Michael Schumacher quiso intentar algo similar con las Ferrari y esperó a su compañero Rubens Barrichello sobre la meta del GP de Estados Unidos, para cruzarla juntos. Lo hicieron. Pero los cronógrafos de precisión vieron

once milésimas a favor del brasileño: 1h31m07s934 para Barrichello, 1h31m07s945 para Schumi. Con el cronómetro de Siracusa, habría sido puesta...

Ni que hablar del Grand Prix de Italia de 1971, que produjo la diferencia más apretada entre primero segundo y en el que los cinco primeros terminaron en apenas 61 centésimas. Con un cronómetro a la décima, el ganador Peter Gethin (1h18m12s60), el escolta Ronnie Peterson (1h18m12s61) y el tercero Francois Cevert (1h18m12s69), podrían haberse repartido el triunfo entre tres.

Ayrton Senna le ganó el GP de España de 1986 a Nigel Mansell por apenas 14 milésimas. Con un reloj a la décima de segundo, los dos emplearon 1h48m47s7. Pero con la lupa de las milésimas, la marca de Senna fue de 735; la de Mansell, 749.

Sin embargo, en el mismo circuito y con cronógrafos de precisión, once años más tarde se produjo otro acontecimiento singular. En la definición del Mundial de F-1 de 1997, en apenas minutos, Jacques Villeneuve, Michael Schumacher y Heinz-Harald Frentzen (el alemán usando auto, motor y neumáticos distintos a los de sus rivales) marcaron el mismo tiempo en la tanda definitiva de clasificación, 1m21s072. El canadiense se quedó con la pole-position por haberlo marcado primero. Estadísticamente, la posibilidad de que tres pilotos vuelvan a repetir un resultado así es de una en millones de millones de carreras. Los cronógrafos de hoy pueden cronometrar hasta la diezmilésima de segundo.

53

De bandera verde

El 11 de setiembre de 2005, los Ford de Juan Manuel Silva y Rafael Verna recibieron más o menos apañados la bandera a cuadros, al cabo de la 12a carrera de TC de ese año, en el autódromo de Buenos Aires. No había meta pintada en el asfalto, y Silva clamaba haber ganado por una trompa. Algunas fotografías parecían darle la razón. Pero el cronómetro daba vencedor a Verna por 16 centésimas. Hubo discusiones sobre dónde terminaba la carrera: ¿bajo la bandera o en línea del cronómetro? Recién dos horas después de terminada la prueba se confirmó a Verna como vencedor. Más tarde se supo la causa: los sensores que registran el paso por el control tenían que ser ubicados en el pasarruedas trasero derecho detrás de la rueda. El Ford de Verna lo tenía ubicado delante de la rueda. Su trompa había perdido, pero su sensor no... El consuelo de Silva fue ganar el título a fin de año, transformándose en el primer campeón de Turismo Carretera en no haber corrido nunca en ruta: tuvo que ir a competir en el rally Dakar para experimentar en ese terreno. A Norberto Fontana, campeón de TC al año siguiente, le sucedió lo mismo.

54

Montecarlo, 1968

Jean-Marie Jacquemin tiene 26 años en el momento en que está sentado en el restaurant del hotel Bristol, en Monte Carlo. Nació en Huy, muy cerca de Lieja, en Bélgica, y siempre que puede respira automovilismo.

mo. Es piloto amateur, navegante y tiene vínculos serios con el Royal Motor Union, una especie de automóvil club de Lieja. No está en la Riviera para jugar en el Casino, sino para colaborar con un compatriota suyo, Lucien Bianchi –que ese mismo año de 1968 correría en Fórmula 1 y ganaría en Le Mans- en la conducción de un portentoso Citroën DS21 en el tradicional Rally del principado. Esa tarde sucede algo extraordinario. El y Bianchi han ido a probar su máquina por los caminos de cornisa alpinos, pero otros dos integrantes del equipo –un varón, Jean Claude Ogier, y una señorita, Lucette Pointet- aceptaron la invitación de una comitiva de ultramar, que aterrizó en Francia con un auto blanco, más grande todavía que el DS21. Ogier y Pointet salieron a conducir después del almuerzo ese auto blanco, fabricado del otro lado del océano. Tiene motor estadounidense (Tornado de la American Motors Company), caja de velocidades alemana (ZF), diseño italiano (¡Pininfarina, nada menos!) y hasta nombre peninsular pero esa gente jura que se construye en la Argentina.

Cuando arriba la hora del balance, mientras Jacquemin repasa sus propias notas, oye lo que Ogier tiene para decirle al grupo de sudamericanos: *“El auto es mejor que un Mustang, pero no tiene chance en Monte Carlo –opina- Quizás un rally de tierra, con caminos anchos...”*.

Y Jacquemin recuerda que la hermosa carrera que organizaba su club, el Royal Motor Union, era algo así: una maratón de tres días y medio por autopistas y anchos caminos de tierra, entre Lieja y Sofía con regreso. Solo que desde 1965, y por razones de seguridad, la Marathon de la Route, como se llamaba oficialmente la prueba, había sido “confinada” a un circuito cerrado. El más difícil de todos, a apenas un centenar de kilómetros de Lieja. El Nurburgring. Y la dura-

ción era, significativamente, la misma. 84 horas. Entonces, alzando la voz por primera vez en la tarde, Jacquemin se dirigió al grupo de argentinos:

-Creo que tengo la carrera ideal para su auto. ¿Les interesa que les envíe los reglamentos?

Dieciocho meses más tarde, en agosto de 1969, los Torino deslumbraban en Nurburgring.



El Mago de Alta Gracia

Oreste Antonio Santiago Berta (1938) no ha sido, a mi juicio, reconocido como se debe por su tarea. Después de Fangio, es el personaje más influyente de la historia del automovilismo argentino y, sin duda, el que más extendió la mística de un auténtico ingenio de carácter nacional.

Salvando las proporciones, Berta es a la Argentina lo que Enzo Ferrari a Italia; y si no tuvo su propio Maranello fue porque vivió la mayor parte de su vida en la Argentina. Si hubiera emigrado a la península, por ejemplo, y teniendo en cuenta lo que allá lograron, cada uno en su medida y en su tiempo, Alejandro De Tomaso u Horacio Pagani, entonces el paralelo entre Berta y Ferrari no suena tan descabellado. De todas maneras, si hacen falta, aquí hay diez razones adicionales para sostener el argumento:

1. Fue el único constructor argentino que diseñó y fabricó en el país un coche de Fórmula 1 Internacional, el BA3 F-1. Su único "pecado" fue hacerlo cuando la economía argentina marchaba pese al pleno empleo rumbo al colapso del Rodrigazo, en 1975. Por esa razón no logró hacerlo debutar ni tuvo continuidad el proyecto.

2. Ideó y llevó a cabo en 1971 un motor de competición para categorías internacionales, que pudo haber sido utilizado en Fórmula 1, un V8 de 3.000 cm³ que en su máxima expresión superó los 400 HP.

3. Construyó el Berta LR, un auto maravilloso de la categoría Sport Prototipo, que compitió contra los productos europeos más exquisitos, como Porsche, Ferrari, Alfa Romeo o Matra. Lo llevó a correr a los 1.000 Kilómetros de Nurburgring de 1970, y el decano de los periodistas de aquel momento, el patriarcal Denis Jenkinson, escribió en la bíblica Motor Sport: “De particular interés fue la aparición del Berta argentino (...) un coche prolijo”. Ese LR fue un adelantado porque llevaba motor Cosworth V8 cuando nadie había pensado en ese impulsor para carreras de larga duración. Cinco años más tarde, el DFV V8 ganaba las 24 Horas de Le Mans... Además, Berta fue el único argentino en construir un auto de carreras en fibra de carbono, al estilo de los F-1: fue en 1988, para la Fórmula 3.

4. Dominó cada categoría a la que ingresó a competir: el TC, con los Torino del equipo IKA y luego los del equipo Di Palma (4 títulos en cinco años); los Sport-Prototipo, con los Berta-Tornado (dos títulos con Di Palma en 1971 y 1972); la Mecánica Argentina Fórmula 1 (dos títulos con García Veiga en 1973 y Di Palma en 1974); la Fórmula 2 Argentina (tres títulos con Beamonte en 1978, De Guidi en 1979 y Yoyo Maldonado en 1980 y 1982) y su variante continental, la F-2 Codasur (cuatro títulos consecutivos de Maldonado entre 1983 y 1986); hasta la escolar Fórmula 4 (en la que Gustavo Sommi peleó el título de 1979 con un Berta-Renault); también el TC2000 con Renault (siete títulos en una década, seis con Traverso y uno con Guerra) y con Ford (cinco títulos con Martin, Cingolani y Ponce de León -3- entre 1997 y 2003). Una cuenta rápida da

27 títulos en poco más de tres décadas...

5. Dos de las cuatro categorías más importantes del automovilismo argentino, el Turismo Competición 2000 y la TopRace, usan hoy exclusivamente motores fabricados por Berta, un cuatro cilindros en línea de 2.300 cm³ basado en un block de Mazda, en el caso de la primera; un V6 de 3 litros a partir de un block de Jaguar en el caso de la segunda. Además, salvó a la Fórmula 3 Sudamericana de la desaparición, fabricando un motor más barato que los japoneses o alemanes que había que importar para correr

6. Proyectó y construyó el único túnel de viento que existe en Sudamérica para autos de competición.

7. Hasta el momento que la Ford se retiró de la Fórmula 1, Berta fabricaba piezas en Córdoba para los motores de esa marca en la categoría. *“No tuve más nada que ver con la F-1 después de que rechacé una oferta importante en 2000 para encargarme de una parte importante de los motores Jaguar”.*

8. Es el único en tener pista de prueba propia en su Fortaleza de Alta Gracia, inaugurada a comienzos de 2007. En Fórmula 1, Ferrari es el único equipo que tiene pista privada... una vez más el paralelismo. *“Siempre hemos desarrollado la ingeniería de nuestra empresa para estar al nivel de lo mejor del automovilismo mundial –le explicó a este autor el día de la inauguración, en febrero de 2007- Cuando vimos la inversión que había que hacer, millonaria en dólares, mis hijos no estaban tan convencidos... o no tenían ganas de gastar tanta plata. Pero esta pista la hicimos para toda la industria automotriz argentina”.*

9. Fue el precursor en la instalación de un dinamómetro de roldo, para probar la dinámica de los autos a más de 200 km/h... sin que el auto se mueva un centímetro. *“Según la empresa que lo construyó, es el más*

eficientemente instalado del mundo” me contó en 2007.

10. Todos esos logros los pergeñó sin haberse graduado jamás de ingeniero pero sabiendo mucho más que la mayoría de ellos.

Un monumento, sí. Lo mínimo que merece.



Niki Lauda

Niki (Andreas Nikolaus para el registro civil de Salzburgo) Lauda y el Nurburgring de 22 kilómetros y 176 curvas no eran realmente muy amigos.

En 1975, el austríaco había conseguido batir, con su Ferrari de Fórmula 1, el record de los siete minutos para una vuelta, pero al año siguiente ya consideraba al circuito como demasiado peligroso, y en un encuentro de la Grand Prix Drivers Association (GPDA) había sugerido un boicot al anciano Ring que tantas vidas se había cobrado ya desde 1927.

Lauda estaba ganando el Mundial de ese año. Había vencido en Brasil, en Sudáfrica, en Bélgica, en Mónaco, en Inglaterra... y no podía arriesgarse a no correr el Grand Prix de Alemania, aunque algunos círculos reaccionarios lo desafiaban: *“si Lauda está aterrizado, que deje la Fórmula 1”*.

Al llegar al circuito, el jueves previo, un macabro espectador le mostró una fotografía de la tumba de Jochen Rindt. El domingo, un periodista de su confianza le contó que el Reichsbrücke, el puente más grande sobre el Danubio, había sido arrastrado por la corriente. Lauda pensó que era un malísimo presagio. ¿La fecha? 1º de agosto de 1976.

La llovizna moja el asfalto del Ring. Lauda parte

desde la primera fila con neumáticos para el agua; James Hunt, el autor de la pole-position, se juega por los slicks. Pagó la apuesta del inglés: tras la primera vuelta, Lauda se detuvo a cambiar las cubiertas. Salió a fondo. Y al llegar a Bergwerk, siete kilómetros después de la línea de partida...

57

Bergwerk, 1976

En 1996, veinte años después del accidente, lo entrevisté para la revista “El Gráfico” en Viena. Rescato algunas de sus respuestas:

-¿Le molesta cuando la gente quiere hablar de su accidente en Nurburgring?

-No, porque eso pasó hace mucho tiempo. Superé el problema muy rápidamente ya que cinco semanas más tarde estaba corriendo otra vez. Si no lo hubiera afrontado así, no habría sido capaz de volver a correr o a ganar. Así que ¿por qué no he de afrontarlo ahora?

-Usted volvió al lugar del accidente el año pasado, manejando un Mercedes W196 de 1955. ¿Qué sintió en Bergwerk, la curva en la que tuvo el accidente?

-En aquella época las emociones me resbalaban, porque estaba totalmente ocupado en recobrar me, en mantenerme vivo. Tuve que esforzarme tanto para salir a flote y regresar, que no me detuve nunca a pensar en eso, no se trataba de sentimentalismos sobre la vida o la muerte sino de salvar mi vida... No tenía tiempo de reponerme para hablar de otras cosas. Además, regresé rápido y, aunque perdí el título por un punto, al año siguiente volví a ganarlo, de manera que nunca tuve la oportunidad de preguntarme “¿qué hubiera pasado si...?”.

Pero el año pasado hice una entrevista para la TV austríaca en dónde manejé el Mercedes. Ellos iban filmando toda la vuelta y paramos en esa curva para la entrevista. Lo primero que me vino a la cabeza fue: "¡Carajo! Si hubiera muerto acá, ¿qué habría hecho los últimos veinte años?". No habría podido ganar otro título, retirarme, establecer mi compañía aérea, volver a correr, volver a salir campeón... Fueron 20 años de una vida muy entretenida. Recién en esa entrevista pude reflexionar sobre eso. Si hubiera muerto, me habría perdido esos veinte años de diversión, y eso sí que habría sido triste...

-Después de tanto tiempo, ¿se sabe realmente qué ocasionó el accidente?

-Es muy difícil de identificar, porque el auto quedó totalmente destruido, pero sospechamos que fue algo en la suspensión trasera izquierda. Una junta de magnesio que conectaba un brazo de la suspensión con el motor se debe haber roto, dejando suelta la rueda y provocando el despiste. Ya había pasado otras veces. En esa curva -que casi no es una curva, porque se toma a fondo- nadie puede despistarse porque sí...

58

Enjaulados

Los hermanos Aventín eran unos animales: Oscar era el Puma y Antonio la Foca. Con estos dos apellidos ganaron sus campeonatos de Turismo Carretera. Oscar Castellano conquistó sus tres títulos siendo el Zorro de Lobería (curioso, ¿no?), y lo mismo le sucedió al chaqueño Juan Manuel Silva, ampliamente conocido en los círculos del automovilismo argentino como el Pato. En Córdoba se consagraron el Chancho

Raies y el Coyote Villagra y de Zárate, sobre el Paraná, emergió el Pejerrey Belloso. De Lobería es, también el Mono (no el Lobo) Mariano Altuna. La Araña Gómez había decorado su Dodge con un fileteado negro simulando la telaraña. Así que, a diferencia de las rutas y caminos de nuestro país, ser un animal al volante no es sinónimo de tragedia sino todo lo contrario.

No solo en la Argentina: El León Nigel Mansell fue campeón mundial de Fórmula 1... y al temperamental Vittorio Brambilla (ese que cruzó ganador la meta, levantó los brazos para festejar, perdió el control del auto y chocó...) se lo conocía como “el gorila de Monza”.

59

Animales de verdad

Pero los animales de verdad, los que se cruzan en el sendero de los corredores, han generado las anécdotas más diversas, que habrían sido divertidas si las vidas de los infortunados animalitos no hubiesen estado en juego.

Cuando comentábamos para TyC Sports el campeonato australiano del V8 Supercar, en la carrera más importante del torneo 2004, advertimos una sombra estilizada y oscura cruzando por delante del Holden de Steven Richards. La trompa del auto, lanzado a 150 km/h, embistió la sombra lanzándola por el aire. Era en Australia así que, por supuesto... aunque no podíamos creerlo, era un canguro, que se había colado en la pista...

A Carlos Pairetti, una perdiz entrando por el parabrisas de su coche le hizo perder una carrera de TC prácticamente ganada en 1966. Y el pobre Pato Morresi (otro animal que manejaba muy bien) perdió el Gran Premio de

1986 cuando un pájaro se le metió por la toma dinámica y le destrozó el motor con sus huesos y plumas.

En México 1970, Jackie Stewart se llevó por delante, andando a 220 km/h, a un perro alsaciano que le destrozó la suspensión. Una y una: porque en 1969, atropellar una liebre no le impidió ganar el GP de Italia...

El genial Tazio Nuvolari se encontró inesperadamente con un ciervo en el Grand Prix de Donington de 1938, y 40 años más tarde, lo mismo le sucedió al sueco Stefan Johansson corriendo con su McLaren en el Grand Prix de Austria de 1987.

El autódromo de Pergusa, cerca de la ciudad de Enna, en Sicilia, rodea un lago. Es común que pequeñas serpientes abandonaran su habitat para cruzar la pista durante la carrera; en una competencia de Fórmula 3.000, se registró una invasión de ranas...

El francés Sebastián Loeb iba ganando el rally de Argentina de 2005 cuando se le cruzó un toro en el camino... El multicampeón de rally tuvo la suficiente sangre fría como para esquivarlo, aunque dejó un paragolpes marcado en el anca del animal que, asustado, eligió dejar libre la senda para los rivales del francés.

En muchas ocasiones para ganar es imprescindible acudir a la ayuda de un animal. Uno en particular. Uno que no está contemplado por el reglamento. "Meter el perro", le dicen... Sin embargo, a veces meter el perro puede tener consecuencias nefastas, como le sucedió a Marcelo González en 2005. El piloto de Tres Arroyos llegó como líder del Campeonato Argentino de Turismo Nacional Clase 2 a la última carrera del año, en Bahía Blanca. Pero en la disputa de la serie clasificatoria para la final, un perro comenzó a vagabundear en la pista y, sin estar informado de la eventualidad, González lo embistió rompiendo su auto. No pudo largar la final y así... ¡perdió el campeonato!

60

Carlos Reutemann

Se graduó en la mitología argentina como el Eterno Segundo del Deporte Nacional siendo que, de sus 146 carreras en Fórmula 1, ganó 12 Grands Prix y fue escolta en 13, es decir, resultó tan vencedor como escolta. Sin embargo, sus dos grandes derrotas -perder el Grand Prix de la Argentina de 1974 tras quedarse sin nafta en la última vuelta, y perder por un punto el Campeonato Mundial de 1981 después de puntearlo durante 13 de las 15 carreras- fueron las que signaron una historia, si no fantástica, al menos impresionante.

Es irrespetuoso pretender que Reutemann fue un mal corredor de autos porque nunca salió campeón. Nadie es mal corredor si sobrevive corriendo a 300 km/h a lo largo de una década en la que, según reconoce el propio santafesino, murieron nueve pilotos en Fórmula 1.

“La política es casi tan peligrosa como lo que era la F-1 en los ‘70 -le dijo al periodista inglés Jeremy Hart en julio de 1997-, ser político en Argentina es un riesgo”. Cinco años más tarde lo ratificó al resignar una precandidatura presidencial. Una segunda oportunidad para ser algo así como un campeón, que nunca se dio.

La sensación que la Fórmula 1 guardó de Reutemann es la de un corredor temible si estaba de humor, pero abúlico e inofensivo cuando los dioses le daban la espalda. No es un recuerdo aislado, sino el de muchos especialistas que lo vieron correr y pilotos que compartieron sus días de vértigo.

Sus virtudes eran obvias: rápido cuando estaban dadas las condiciones, de enormes conocimientos técnicos, prolijo y rendidor. Casi las mismas que caratulan su gobernación santafesina de 1991-1995. Las

carencias se advierten más sutilmente: Reutemann no tuvo siempre la suficiente fuerza psíquica para sobreponearse en condiciones inadecuadas o apremiantes.

Un seguimiento puntilloso de las 12 victorias de Reutemann en F-1 revela que la mayoría fueron victorias de punta a punta, que muestran cómo era de imbatible el ánimo que lo embargaba en las grandes jornadas. Pero sólo una se recuerda por su carácter combativo: la de Inglaterra en 1978, cuando pasó al puntero Niki Lauda mientras éste se entretenía con el rezagado Bruno Giacomelli. No quiere decir más que eso: que Reutemann valoraba una especial manera de correr, válida como cualquier otra, pero sólo en circunstancias muy especiales.

61

Vida al límite

Sid Watkins, médico de la Fórmula 1 desde 1978, escribe en su libro “Vida al límite”: *“Siempre encontré a Carlos un enigma difícil de poder conocer. Siempre parecía remoto y autocontenido”*.

Cuando Reutemann llegó a Ferrari y le dieron el status de N° 1 para castigar a Niki Lauda, el austríaco comenzó a despreciarlo. En la biografía de Enzo Ferrari, el periodista norteamericano Brock Yates cuenta que Lauda, preguntado si consideraba a Reutemann un coequiper o un rival, contestó *“ninguna de las dos cosas”*. Yates mismo lo cataloga como *“nunca un hombre totalmente feliz a bordo de un auto de carrera”*. Enzo Ferrari escribió en sus memorias: *“Es un hombre atormentado y tormentoso”*.

En su *“Meine Story”*, Lauda lo desdeña: *“Un per-*

sonaje frío e insípido. Cuando estuvimos en Ferrari, simplemente no nos soportábamos. Era imposible trabajar con él técnicamente porque siempre tenía una respuesta táctica que podía ser ventajosa para él. Un buen piloto, pero nada espectacular”.

Sin embargo, en esa entrevista personal con este periodista, en su oficina de Viena durante 1996, dijo: *“Con Carlos nunca tuve inconvenientes, el problema era con Ferrari, no con él. Nuestra relación era buena, aunque ahora que se dedicó a la política en Santa no sé qué, no he estado en contacto tan próximo”.* Y terminó: *“¿Qué te parece, podrá ser Presidente algún día?”.*

James Hunt, campeón del mundo en 1976, decía en 1974 de Reutemann: *“Tiene una tendencia a rendirse y no pelear”.* En su biografía, escrita por el canadiense Gerry Donaldson, argumenta: *“Bastaba ponerme atrás de Reutemann y mostrarle el auto una o dos veces en los espejos, para que me dejara pasar sin ofrecer resistencia”.*

En *“Williams, el negocio del Grand Prix”*, del periodista Alan Henry, Frank Williams -para quien corría Reutemann cuando casi gana el Mundial de 1981- dio una visión idílica del santafesino: *“Carlos es un hombre encantador. En perspectiva, creo que no le dimos el apoyo suficiente, debimos hacerle sentir más a menudo cuánto lo estimábamos. Tenía un terrible talento”.* Williams cree (lo dijo a la revista italiana *“Autosprint”*) que, de haberlo apoyado más, habría ganado el título.

Hasta que Michael Schumacher se lo batió en 2002, Reutemann poseía su propio record en la Fórmula 1: el de mayor número de carreras consecutivas sumando puntos. Fueron 15 entre Bélgica '80 y Bélgica '81. Tal vez de eso se trata ahora: de seguir sumando puntos... O como le dijo a Hart: *“Ganar en política precisa la misma estrategia que en Fórmula 1. Un buen pi-*

loto, un buen auto, buenos mecánicos. Si uno solo comete un error, no podés ganar”.

62

Sin nafta

El 13 de enero de 1974, Carlos Alberto Reutemann, por entonces encarando su tercera temporada de Grand Prix, fue protagonista involuntario de una de las decepciones colectivas más abrumadoras del automovilismo argentino. Ese día, luego de dominar a voluntad el GP de la República Argentina, perdió la que hubiera sido su primera victoria en la Fórmula 1 a causa de una defeción insólita: se quedó sin nafta en la última vuelta.

Muchas mitologías se tejieron sobre el episodio en particular. Pero no fue sino hasta 1997 cuando el diseñador de aquel Brabham impecablemente blanco que condujo Reutemann con extremada pericia aquella tarde, el sudafricano Gordon Murray, me contó en el lobby de un hotel porteño la verdadera historia:

“...Aquel fue un día muy intenso. Lole anduvo muy bien en el warm-up, la prueba de tanques llenos. Estábamos para ganarles a las Ferrari, a los Tyrrell y a los Lotus. Hay que imaginárselo: podía ser la primera victoria de Carlos, en su casa, ante su gente. Podía ser, también, el primer triunfo de Brabham desde que Bernie Ecclestone había comprado el equipo, dos años antes; y podía ser, también, la primera victoria de un coche que yo diseñaba: el BT44 era el tercer coche de F-1 que nacía de mi inspiración...”

“Los mecánicos comenzaron a chequear todas las piezas del auto, para verificar que todo anduviera perfecto, en uno de esos viejos garages que tenía el Autó-

dromo. Justo en el momento en que estaban procediendo a abastecer la máquina –no me acuerdo si entraban seis latas y media u ocho en el tanque- uno de ellos descubre con horror que la rueda trasera derecha se encontraba trabada en el portamazas. No giraba, ni la podíamos sacar. Entramos en pánico, envueltos en una desesperación que no era frecuente. Es que nunca antes habíamos estado tan cerca de una victoria”.

“Lo intentamos todo, pero era imposible destrabar la rueda. El tiempo nos corría, y se agotaba. Sabíamos que si terminábamos antes de que cerraran la calle de boxes, unos 20 minutos antes de la partida, en lugar de partir desde la tercera fila, como le correspondía por los tiempos de clasificación, Carlos tendría que largar desde el fondo... desaprovechando una magnífica oportunidad”.

“Por eso tomamos una decisión: quitaríamos la suspensión trasera derecha completa, y la cambiaríamos por la del coche de repuesto, el muletto, trabajando a todo tren para entrar a tiempo en la grilla. Finalmente lo logramos, respiramos aliviados y Lole fue para la grilla. En el garage había quedado una lata de 4 galones, unos 18 litros, que nunca llegamos a descargar en el tanque de nafta... Era la nafta que iba a cargarse cuando descubrimos el problema de la rueda. Nunca supimos que, por eso, estábamos destinados a no terminar la carrera...”

“Lole alcanzó la punta en la tercera vuelta, pasándolo a Ronnie Peterson, y comenzó a distanciarse, más y más. El público estaba enloquecido. Lole alcanzó a llevar una ventaja de 30 a 35 segundos sobre Denis Hulme, en el box estábamos eufóricos porque saboréabamos nuestro primero triunfo... Hasta que dejó de pasar”.

“Mucho se dijo acerca del desprendimiento de la toma dinámica de aire, pero esa falla, lejos de perjudicarnos, nos ayudó, porque de esa forma el motor tomaba menos aire, y como la relación de mezcla entre

la nafta y el aire era fija, el motor consumía menos nafta de lo normal. Sin esa falla, Lole habría abandonado varias vueltas antes”.

“Me sentí terrible. No sólo porque se nos escapaba la primera victoria, sino porque era en la Argentina, un país en el que tengo muchos amigos. Después de Buenos Aires fuimos a Brasil, en dónde no anduvimos ni bien ni mal, y luego a Sudáfrica, dónde Carlos demostró que él y el auto eran auténticos ganadores. Pero yo quería ganar en la Argentina, porque aquí nos habían apoyado mucho. Todavía me pregunto cómo pudimos perder aquella carrera...”

63

Malvinas

A propósito del Grand Prix de Las Vegas del 17 de octubre de 1981, cuando Reutemann perdió el título mundial de Fórmula 1 por apenas un punto ante el brasileño Nelson Piquet, el periodista británico Nigel Roebuck, presente en la competencia, escribió la siguiente en la edición de enero de 2012 de *Motor Sport*: *“Algo más que recuerdo de aquella tarde fue un comentario de otro piloto –uno que había fallado en clasificarse para largar la carrera. ‘¿A qué jugó Reutemann? Piquet tenía que pasarlo, todo lo que tenía que hacer era tirarlo contra un paredón y era campeón’. Me quedé sin palabras, y también Carlos cuando se lo mencioné. Ganar un título de esa manera, dijo, hubiera sido como no ganar nada. ‘Nadie se habría enterado’ dijo el otro piloto. ‘Yo lo habría sabido’ dijo Carlos”*.

Después de Las Vegas, Reutemann anunció su retiro, del que se arrepintió en diciembre de 1981. Pero

tras abandonar el GP de Brasil, se alejó definitivamente de la Fórmula 1, una decisión a la que años más tarde juzgó apresurada. Doce días más tarde, el 2 de abril de 1982, la Argentina recuperó el territorio de las Islas Malvinas. Ese día, la F-1 tuvo su primera sesión de ensayos válida para el GP de la Costa Oeste de los Estados Unidos, en Long Beach (California). Mario Andretti manejó el Williams n° 6. Alan Henry sugiere que siendo una figura de repercusión pública, la dictadura militar le anticipó a Reutemann lo que sucedería y que su posición como primer piloto de un equipo inglés sería indefendible. Frank Williams acepta que la idea cruzó su cabeza. Pero el 17 de diciembre de 1981, el día que la Junta Militar removió a Roberto Eduardo Viola de la presidencia de la Nación, Reutemann anunciaba en Santa Fe: “*Correré hasta Brasil. Y resolveré después*”. Leopoldo Fortunato Galtieri juró como presidente de la Nación cinco días más tarde. Reutemann tiene la última palabra al respecto. Nunca la ha pronunciado en público.

64

Alain Prost

Debe haber sido el piloto que menos errores cometió en su carrera deportiva, y eso sólo vale un puesto en el cenáculo. Pero, hasta Schumacher, nadie había ganado tantas carreras en el Mundial de Fórmula 1 como Alain Prost (Saint Etienne, 1955) y después de Fangio nadie consiguió más campeonatos: cuatro, en ocho temporadas (entre 1985 y 1993, sin haber corrido en 1982). Como piloto, Prost representó la superación de lo que había sido Lauda en el sentido cerebral de la cosa. Ganaba antes de que se prendiera el semáforo, cuidaba

el coche como sólo Fangio lo había hecho antes, tenía una condición sobrenatural para leer el desarrollo de la carrera: las gomas duraban hasta el final, la nafta alcanzaba hasta la bandera a cuadros, el motor no se rompía, las suspensiones no se torcían. Como Lauda, también transitó exitoso el camino que va desde la velocidad pura a la experiencia inigualable, y así le ganó el título de 1989 a Ayrton Senna, el gran rival de su carrera, el duelo que terminó de hacer popular al automovilismo de los '90. Si en el balance no derrotó al brasileño, pese a haber conquistado más triunfos y títulos, fue porque su cerebro tuvo un papel más protagónico que su coraje. Por eso, jamás funcionó como un extraordinario piloto bajo la lluvia: abandonó tras una vuelta de agua en Inglaterra '88 y Australia '99, y se desestructuró tanto en Donington '93 que paró ¡siete veces! a cambiar gomas. Esa imperfección, globalmente mirada, no le quita más que un mínimo de mérito a su campaña.

65

Ayrton Senna

Era la encarnación de la obsesión en el automovilismo deportivo. Perfectamente capaz de dar diez vueltas de entrenamientos y al llegar a boxes, relatárselas curva por curva a su ingeniero. Cuando ponía a punto su auto pensaba en inglés, porque así se podía comunicar mejor con los técnicos, pero cuando corría una vuelta rápida, lo hacía en portugués, para soltar rienda a su velocidad. Y a veces daba una vuelta completa a la pista conteniendo el aliento. Por eso era el último en irse, cada día, del circuito: buscaba la perfección. Salvo Nuvolari, Senna (San Pablo, 1960; Imola, 1994) debe haber sido el pi-

loto más veloz del siglo XX; a autos iguales, nadie podría haberlo superado con regularidad. De allí su record, que jamás será batido, de 65 pole-positions en 161 carreras del Mundial de F-1. En la clasificación de Mónaco '88 le sacó ¡dos segundos! a su coequiper Prost, ese día sintió que salía de sí y se veía como en una experiencia sobrenatural. Como Nuvolari, jamás soportaba la idea de la derrota. Ese era el motor perpetuo de su obsesionado talento. Corría como si cada carrera tuviera que demostrar a todos que no había otro superior. *“No quería ganarme -recuerda Prost- quería destruirme”*. Creía honestamente que Dios y la razón estaban de su lado, y cuando se sentía injustamente postergado se quebraba. Así llegó a tomar la ley del asfalto en sus manos, como cuando sacó de pista a Prost en Suzuka '90, ganando el título, porque entendía que un año antes el francés había hecho lo mismo deliberadamente (algo que Schumacher aprendió y perfeccionó). A diferencia de Nuvolari, bajo la lluvia era inalcanzable, y fue probablemente el mejor de todos. Así produjo momentos inolvidables, como Donington '93, en el diluvio. En la primera curva estaba séptimo; tres kilómetros después, al cumplir la primera vuelta, ya lideraba la carrera. Tres títulos mundiales, 41 carreras ganadas, casi tres mil vueltas en punta, son números sueltos que sostienen su recuerdo. Sólo fue pasajero de su coche en el accidente que le costó la vida.

66

Premoniciones

Solía hacerlo cada tanto: volviendo de Europa o de Australia, Senna se daba un paseíto por Argentina. Aquí nunca corrió Fórmula 1 sino karting e hizo amigos que

luego fueron figuras del automovilismo argentino, como Henry Martin, Luis Belloso o Gustavo Der Ohanessian. En fórmulas menores fue vencido por dos argentinos, Enrique Mansilla (en Fórmula Ford 1600) y Víctor Rosso (en Fórmula Ford 2000), pero ninguno de ellos alcanzó la F-1 y, mucho menos, ganó tres títulos mundiales.

Después de conquistar ese tercer título, en 1991, pasó una noche por Buenos Aires para poder cenar con su ídolo máximo: Juan Manuel Fangio. Jo Ramírez, el mexicano que era team-manager de McLaren y amigo personal del brasileño, cuenta que siempre creyó que la ambición del brasileño era “*ganar cinco títulos mundiales como Fangio*” y entonces retirarse. Era tanto el amor y el respeto que sentía por Fangio que no habría querido batir su record.

Dos años más tarde, en 1993, me tocó esperarlo en Ezeiza y aprovechar el viaje hasta el centro porteño para charlar de automovilismo en una entrevista que por entonces publicó “El Gráfico”. Una de las preguntas (todavía tengo la cinta, Gonzalito) era la siguiente:

—¿Nunca pensó que podía morirse arriba de un auto de Fórmula 1?

Senna respondió así:

—La muerte forma parte de mi vida. Eso me preocupa, ciertamente. La diferencia entre mi trabajo como piloto de Fórmula 1 y el de una persona más normal es que uno aprende a vivir con el peligro de una forma más íntima, más natural. Ser consciente del peligro de salirme de pista, de lastimarme, de matarme, hace que establezca limitaciones, límites que procuro no superar. Es como un sentimiento de preservación, porque sé que de ahí en adelante el riesgo es demasiado. Por eso es muy importante tener siempre presente el riesgo, el umbral de la salud, el golpe.

Esa charla tuvo lugar el miércoles 6 de octubre de 1993. ¿Y quien podía saber que a Ayrton, que parecía formidable, inagotable, indestructible, le quedaban 206 días, 6 meses y 24 días de vida? Retornó a San Pablo, corrió en Japón, ganó en Australia su último GP de F-1, Tina Turner lo convidó al escenario para cantarle “Simplemente el mejor”, pasó de McLaren a Williams, abandonó en Brasil, volvió a abandonar en Japón, marcó la pole-position en Imola...

Ya no quedan dudas: la autopsia oficial comprobó que Ayrton Senna falleció instantáneamente tras el brutal impacto del Williams-Renault contra el muro de la curva de Tamburello a las 14:18 del 1° de mayo de 1994. *“Causó múltiples heridas en la base del cráneo, produciendo insuficiencia respiratoria. Hubo aplastamiento del cerebro, al ser forzado contra las paredes del cráneo causando un edema, incrementando la presión intracraneala y causando muerte cerebral. La ruptura de la arteria causó la pérdida de sangre y obstrucción de los pasajes respiratorios, y la consecuente falla cardíaca”.*

La muerte cerebral fue inmediata. La doctora María Teresa Fiandri del Hospital Maggiore de lo pronunció muerto a las 18:40, cuando su corazón dejó de funcionar por tercera vez y ya no quiso reanimarlo. Más tarde se supo que el infortunado cuerpo del brasileño había perdido cuatro litros y medio de sangre.

El portugués Pedro Lamy disputó esa carrera. *“Yo creo que él murió instantáneamente en el accidente –me reconoció en 2007- Después de la carrera, todos nos decíamos ‘está bastante mal’, porque no queríamos aceptar lo que era evidente y nadie daba la noticia. Imola ’94 fue el peor fin de semana de la historia del automovilismo.”*

67

Beatle y tuerca

Adelaida, 1994. Damon Hill intenta explicar el accidentado sorpasso a Michael Schumacher que le costó el título mundial. Una voz suena desde el fondo de la sala, estentórea:

-¡Contales la verdad, Damon! ¡Te tiró a la m...!

No era un periodista, ni un fan cualquiera. Era George Harrison, el Beatle. Un auténtico fanático de los fierros...

La guitarra tiró más, y durante los '60, apenas si pudo dar una vuelta a Indianápolis en una limusina con Paul, John y Ringo, antes de un concierto, o una escapada al GP de Mónaco. Pero con la disolución de los Beatles, en 1970, George encontró la manera de canalizar su pasión. Empezó a frecuentar los Grands Prix, cultivó amistad con Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi y Jody Scheckter, y compuso una canción dedicada a la F-1, "Faster", usando el título de la autobiografía de Stewart. El video se puede ver en *youtube*.

Le gustaban los coches veloces, pero jamás corrió; solo se subió a un Lotus en el Gunnar Nilsson Memorial, en Donington 1979, cuando Fangio manejó un Mercedes, en homenaje al piloto sueco fallecido de cáncer. De esa época data su cercana amistad con Gordon Murray, diseñador de Brabham y luego en McLaren: Harrison fue uno de los primeros compradores del McLaren F1 que pergeñó el sudafricano.

En los últimos años, concurría a un par de Grands Prix por temporada y se hizo muy amigo de Damon Hill y de Gerhard Berger. Su último GP fue el de Australia 2000. Se cruzó con un joven volante británico que debutaba y lo saludó efusivamente. El padre del

piloto se enganchó más que su hijo en la conversación. Cuando Harrison siguió caminando, el joven Jenson Button le preguntó a su padre John, casi diez años antes de consagrarse campeón del mundo: *‘¿Quién era este señor que nos hablaba?’*.

Su última presentación musical en público fue en el 40° cumpleaños de Hill, en setiembre de 2000, en una sesión informal: el ex campeón del mundo y el ex Beatle tocaron la guitarra. Cuando Harrison comenzó un tratamiento contra su enfermedad en Suiza, Berger puso a su disposición su jet privado para los traslados.

68

Schumacher en números

Antes de su sorpresivo regreso a las pistas en 2010, Michael Schumacher podía describirse así :

250 Grand Prix de Fórmula 1.

91 victorias (una cada 2,74 carreras).

68 mejores posiciones de largada.

76 records de vuelta. 154 subidas al podio.

24.147 kilómetros (más de media vuelta al mundo) en la vanguardia.

Siete títulos mundiales. 5.544 días de campaña en la Fórmula 1, entre el 18 de agosto de 1991, día de su debut, y el más reciente 22 de octubre de 2006, jornada de su retiro efectivo, antes de una ausencia de tres años y medio.

Schumacher se subió a un vehículo de carreras (en su caso, un karting construido por su padre Rolf) cuando tenía tres años, en 1972, y no paró más hasta hace un par de meses. Treinta y cuatro años de exigencia pura.

El alemán de Hurth-Hermulheim, crecido en Ker-

pen, ídolo de Alemania pese a estar domiciliado en Suiza desde hace una década y media y sin ánimo de retorno, fue una bestia de competencia. Nacida para ser el primero, que en su libro quería decir, significaba, se traducía como el mejor. Alimentada por la probablemente más inmensa autoestima que se haya visto en el mundo de las carreras.

Sus logros son mínima consecuencia de la conclusión a la que había arribado mucho antes de debutar en la Fórmula 1, muchísimo antes de conseguir siete títulos del mundo: esa serena pero inquebrantable, casi maniquea convicción, rayana con la omnipotencia, de que nadie en el mundo era superior como piloto.

Desde lo técnico, la clase del alemán se basó en un particular modo de tomar las curvas sin tanta desaceleración previa, apoyado en una sensibilidad especial para tratar a los neumáticos, que le daban agarre allí dónde otros pilotos no podían procurárselo, a la entrada de las curvas de media y alta velocidad a las que apuntaba sin quitar el pie del acelerador y frenando bastante después (en términos de automovilismo, que quiere decir algunas centésimas de segundo más tarde) de haber comenzado a doblar. Schumacher unió en la práctica más hábilmente que la mayoría dos premisas casi utópicas en carreras de autos: disminuir la velocidad máxima del coche lo menos posible en las curvas, y hacerlo sin perder consistencia, una vuelta tras otra. Una vuelta tras otra.



La otra cara del éxito

Pero las estadísticas simplifican. Nos dicen qué

tan exitoso fue Schumacher. No qué tan grande ha sido. Numeran sus victorias (40 más que Alain Prost, 50 más que Ayrton Senna) pero nada nos dicen de su costado oscuro, sus maquinaciones, de esos momentos en que dejó de ser Luke Skywalker para transformarse, instantánea y brillantemente, en Darth Vader. No nos cuentan de su encerrona a Damon Hill ni de su choque a Jacques Villeneuve, con dos títulos mundiales en juego. Del apriete contra el paredón de boxes a su propio hermano Ralf en Nurburgring 2001 ni de su intentos de sacar fríamente de pista a Heinz-Harald Frentzen en Montreal 1998, a Mika Hakkinen en Spa 2000 o a Juan Pablo Montoya en Imola 2004, aquí apenas dos días después de haberse sumido en una absoluta tristeza a causa de la muerte de su madre Elisabeth.

“El episodio de Mónaco 2006 (cuando simuló un incidente para perjudicar a sus rivales) dañó irreparablemente su reputación –opinó el ex piloto de Fórmula 1 devenido en periodista Martin Brundle- Siete veces campeón del mundo, acredita 91 victorias, pero el hecho de que nos estemos preguntando cómo será recordado lo dice todo”.

“La gente que cuestiona sus tácticas y asegura que ensució al deporte en alguna manera, se olvida que ese territorio fue descubierto por Ayrton Senna, no puede endilgársele a Michael” señaló acertadamente el escocés David Coulthard, el piloto que sustituyó a Senna en el equipo Williams. Realmente el brasileño fue el primero en transformar su carácter temerario en un vertiginoso desprecio por la salud de los rivales. Schumi solo copió las mañas. Pero se cargó a cuestras la fama.

70

Fangio era mejor

Los pibes suponen hoy que Schumacher fue mejor corredor que Fangio porque ganó 7 campeonatos mundiales contra los 5 del balcarceño. Semejante lógica destructiva (por oposición a deductiva) deja de lado tanto la mitad de la historia del automovilismo (porque campeonato mundial hubo recién después de 1950) y porque, como las estadísticas realmente simplifican, los números hablan de éxito, no siempre de calidad.

La conquista de Schumacher avivó un debate instalado ya desde que el alemán ganó su cuarto título mundial. Por supuesto que es puramente retórica, como comparar a Pelé con Maradona en circunstancias del juego bien distintas.

Según Schumacher, *“Fangio fue muy superior a nosotros. Los autos son ahora mucho más seguros y él logró sus títulos a una tremenda velocidad teniendo en cuenta el nivel de tecnología de los coches de su tiempo.”* Esa relativa temeridad es lo que, en la reflexión del alemán, inclina la balanza hacia el argentino.

Y es que Schumacher realmente admira las condiciones en las que corrían Fangio y sus contemporáneos, como José Froilán González. Esa Ferrari de 1951 que Froilán llevó al triunfo en Silverstone cayó en las manos del múltiple campeón quién la manejó en el mismo circuito inglés bajándose asombrado del nivel de arrojo que consideró necesario para conducir esos coches, que ofrecían muy pocas garantías aun en casos de accidentes menores. Acostumbrado a los niveles actuales de tecnología en seguridad, y de exactitud, Schumacher inclusive se “asustó” cuando manejó una Ferrari de

1983, con chasis de aluminio y turbocompresor.

Sus records pueden ser notables pero están acotados a una era de esterilizada eficiencia en la que los volúmenes de coraje precisos son de menor capacidad. Su mérito, en todo caso, es admitir esa diferencia.

“Antes, cuando Juan ganaba y salía campeón, la incidencia del piloto en los triunfos era del 50 por ciento: el otro 50 era de la máquina -reflexiona Froilán-. Hoy, la influencia del corredor es menor. Yo creo que Schumacher tuvo solo el 25 por ciento de responsabilidad; el 75 por ciento restante corre por cuenta del coche y la tecnología”

Según el sobrino de Fangio, Juan Manuelito, que fuera dos veces campeón en los Estados Unidos, *“Juan impresionó por haber llegado a la Fórmula 1 ya maduro y ganó la mitad de las carreras que corrió, en autos vulnerables y competencias de tres horas. Schumacher, con su talento, le da emoción a una categoría menos romántica que la de los ‘50, con mayores exigencias, repleta de contratos y en la que la gente tiene menos contacto con sus ídolos”*.

“Para mí, no hay comparación posible –opinó Stirling Moss- Fangio sigue siendo el número uno. No solo tenía una habilidad supernatural, sino también una tremenda fuerza física y versatilidad. Y lo que es más era un caballero, tan ético en cada cosa que hacía”. Para Moss “los títulos mundiales no significan hoy lo que eran en nuestra época. Ahora se corren el doble de Grands Prix que en la época de Fangio, así que el record de victorias de Schumacher no tiene tanta importancia”.

Según el británico, *“Fangio tuvo que derrotar a mejores rivales. Schumacher no enfrentó el mismo nivel de competencia, y también tiene tendencia a cometer un error ocasional. Fangio no cometía errores, simplemente. Podía mantener su extraordinario ritmo y po-*

sición durante toda la carrera sin poner jamás el pie en el lugar equivocado”.

71

Kruuse no cruza

La policía no entiende mucho de automovilismo. Lo probó el vigilante de a caballo (un personaje tan propio del TC en las rutas como la banquina o el avión transmisor) que custodiaba la llegada a Neuquén del Gran Premio de 1935. La gente se agolpaba en las márgenes del camino para esperar al crédito provincial, Arturo Kruuse, de Zapala (que terminó ganando la competencia) y cuando se corrió la bolilla de que el piloto local estaba al caer, empezó a corear el nombre de su favorito:

-¡Kruuse, Kruuse!

Al vigilante lo agarraron despierto: pegó un tale-razo contra el anca del caballo y gritó, bien claro para que lo escuchara hasta el más rebelde:

-¡Acá no cruza nadie!

Y nadie cruzó.

En el ranking de policías bravas, la mendocina nunca baja del top-tres. Lo comprobó en antinflama propio el santafesino Raúl Guagliano, que le disputaba el Campeonato Argentino de Fórmula 1 en 1974 nada menos que a Luis Di Palma... Andaba la policía por los boxes del por entonces magnífico autódromo General San Martín cuando al llegar al box de Guagliano se produjo una discusión. El piloto fue entonces golpeado con los bastones, le tiraron de los pelos y lo metieron en el celular (que por aquel entonces no era un teléfono chiquito, de los que no existían aún, sino un camión-celda) pa-

ra llevárselo. Protestaron mecánicos, otros pilotos, dirigentes... y a Guagliano lo dejaron bajarse del celular para salir a la pista a tomar parte de la clasificación. Pero cuando la tanda terminó, lo sacaron del auto y se lo llevaron a la comisaría a declarar. Y en ese recinto, por supuesto, sin nadie que lo defendiera, volvió a cobrar. Y además le exigieron que se callara la boca *“porque si no en la próxima carrera no la contás”* lo amenazaron.

Los azules no respetan jerarquías... ajenas: un día, en pleno domingo teceísta en el Autódromo porteño, se llevaron detenido al comisario... deportivo, Eduardo Pereyra. ¡Casi no se larga!

Pero genial, genial, la del sueco Ronnie Peterson, aquel contemporáneo de Reutemann. Como había una larga cola en el circuito de Spa y tenía que entrar para correr el Grand Prix de Bélgica, se mandó por la banquina. Un policía adujo que le había pisado los pies, lo paró y lo llevó a la comisaría. Cuando se acercaba la hora de largar, los organizadores notaron que faltaba un coche... Pudieron convencer a la policía que soltara al pobre Ronnie, pero solo por la carrera. Peterson corrió, terminó a ocho vueltas del ganador y al bajarse del auto en los boxes, se lo llevaron con el antinflama puesto... Durmió dos noches en el calabozo.

Al creador de los legendarios Lotus, Colin Chapman, le sucedió algo parecido en la largada del Grand Prix de Holanda de 1965. Discutió con un policía, lo trompeó y se escondió en el box. El Lotus de Jim Clark ganó la carrera pero Chapman no fue al podio: la policía rodeó el box de Lotus. El ingeniero inglés se escapó hacia la torre de control y en el tumulto cobró hasta su mujer, Hazel. Tres horas después, se “entregó”, estuvo detenido una noche y solamente altas influencias lo salvaron de un juicio.

Pero no hubo cana como ése que en Caracas,

allá por 1957, detuvo al coche sport que tripulaba un señor ya calvo, entrado en años, increpándolo:

-¿Quién se cree que es? ¿Fangio?

Y sí, el tipo se creía que era Fangio. Porque lo era.

72

Historia de amor (II)

Cuando Barbro Edvardsson conoció a Ronnie Peterson (26 años, tres más que ella), en una discoteca de Orebro, la ciudad natal de ambos, a 160 kilómetros de Estocolmo, la capital de Suecia, en 1969, trabajaba como secretaria. El mismo piloto que había perdido el campeonato mundial de karting de 1966 a manos de una mujer, Suzanna Raganelli -y que había vengado la humillación conquistando el corazón de su vencedora- se enamoró perdidamente de su nueva conquista y mandó a paseo a la kartista. *“Era una mujer esbelta, muy elegante, a mí me daba siempre la sensación de estar adelantada a su tiempo”* refiere Cachó González Rouco.

Pero ella no se sintió del todo flechada. Aceptó un trabajo como au pair en Nueva York y pasó todo un año allí. Al regresar, Ronnie ya estaba en Fórmula 1. Todavía un joven alocado (tan loco que Mike Hailwood lo rebautizó “Mad Ronald”), entendía poco de técnica y de cómo poner a punto su coche: por eso manejaba rodeando los problemas para cultivar un estilo desbordante, espectacular, con el auto casi siempre de costado. Un acróbata al volante. Ella correspondió ese amor y lo ayudó a madurar. Ronnie pasó de dormir dos días preso tras el GP de Bélgica de 1970 a ser subcam-

peón mundial de Jackie Stewart en 1971 y, de paso, claramente derrotar a Carlos Reutemann en el Europeo de Fórmula 2. Liberales y llenos de vida, el carácter casi avaro de Ronnie no melló la relación, aunque el hecho de que ella perdiera un cronómetro caro durante una carrera de F-2 provocó una seria disputa. Pero se amaban profunda, intensamente.

Se comprometieron en la Navidad de 1973, después del mejor año del sueco en la Fórmula 1, cuando con el elegante Lotus 72D negro y dorado rebautizado como John Player Special en honor al auspiciante, gana cuatro Grands Prix. Ella recibía un sueldo por ser la cronometrista oficial del equipo. Un año más tarde, cuando Barbro esperaba una hija, decidieron casarse. Lo hicieron en abril de 1975, Nina Louise nació en noviembre. Solo que, con una hija a cuestas, Barbro dejó de acompañar a su marido a todas las competencias. La carrera de Ronnie entró en un declive y en 1978 retornó a Lotus después de pasar por March y Tyrrell, aunque su papel de segundo piloto de Mario Andretti lo hizo buscar una alternativa. Había arreglado con McLaren para el '79, ya que Reutemann iba a ocupar su lugar.

Así, sin hablarse con Andretti, llegó al Grand Prix de Italia, en Monza. Su auto titular se rompió y le dieron un coche pasado de moda. El irlandés John Watson marcó el mejor tiempo para largar. Ronnie se rompió las piernas en un increíble accidente en la largada, pero no parecía nada más grave que eso. Sin embargo, los médicos del hospital Niguarda de Milan lo trataron con tanta desidia que, de una manera inesperada, falleció a causa de embolia en las primeras horas del 11 de setiembre. Un shock terrible para la Fórmula 1.

Barbro lo tomó muy mal y se aisló con su hija. El sitio que Ronnie había dejado vacante en McLaren fue ocupado por Watson, a quien Bernie Ecclestone había

despedido de Brabham. Amigo de Peterson desde los días de la Fórmula 2, Watson siguió interesándose por todo lo que Ronnie había dejado. La butaca en McLaren. Su viuda. Se interesó realmente.

Comenzaron a verse. Y a salir. A mostrarse juntos. Cuando Watson fue subcampeón mundial en 1982 corriendo para McLaren, ella estaba con él. Pero al año siguiente, la relación sufrió un duro golpe cuando a Watson le fue ofrecido incorporarse al equipo Lotus. Que todavía pintaba sus autos de negro y dorado, como en los gloriosos años de Peterson. No se sabe muy bien qué pasó: si Watson no quiso aceptar para no dañar más la quebrada psique de Barbro o si ella le rogó que declinara la oferta porque todavía amaba a Ronnie. Lo cierto es que en la negativa se evaporó la campaña deportiva de John Watson en F-1, en dónde solo volvió a competir en una ocasión.

De nada sirvió. John no podía rellenar el vacío que la ausencia de Ronnie había provocado en el corazón de Barbro. Las depresiones se agudizaron, la angustia se tornó insoportable. El 19 de diciembre de 1987, menos de diez años después de la tragedia de Monza, con apenas 40 años, con un cóctel letal de alcohol y tranquilizantes, con Nina Louise del otro lado de la puerta, la sueca se quitó la vida en el baño de Grey Thatch, la casa del condado de Berkshire que Ronnie había comprado en 1973, cuando se comprometieron.

La encontró Watson. Hubo una investigación policial para determinar si efectivamente había sido suicidio, y el irlandés, que debió hacerse cargo de Nina, entonces de 12 años, hasta entregarla a los abuelos en Suecia, envejeció notablemente en pocos meses. Nunca se recuperó de la terrible experiencia. Hoy sigue a la F-1 como periodista.

Barbro fue enterrada junto a Ronnie en Orebro.

Nina estudió diseño, se instaló en Londres, dónde sus padres habían vivido, y en 2003 tuvo su primer hijo. Lo llamó Max Ronnie. En esos años se cruzó con un múltiple campeón de F-1 poco afecto a la memoria histórica. Ella se presentó. El le preguntó qué andaba haciendo su padre en esos días...

73

El destino

La crudeza del destino suele ser insoportable. En aquel accidente que disparó la ruleta de la tragedia en la que Peterson perdió la vida, hubo otro damnificado. Una rueda del Lotus del sueco voló por los aires y cayó sobre la cabeza del italiano Vittorio Brambilla, natural de Monza. Brambilla manejaba un Surtees.

A fin de año, la escudería inglesa dirigida por el campeón mundial de 1964, John Surtees (el único campeón del mundo sobre autos y motos), dejó de competir en la Fórmula 1, a causa de las dificultades económicas y de sus problemas de salud. El accidente de Monza no había colaborado en lo absoluto.

Brambilla solo pudo correr cinco Grands Prix más en la F-1 y murió de un ataque cardíaco en mayo de 2001, a los 63 años, cuando cortaba el pasto del jardín de su casa.

Surtees armó una nueva pareja con Jane, una de las enfermeras que lo cuidaba, y fue padre de Henry a los 57 años. Cuando Henry cumplió 14 años, Surtees comenzó a guiar sus pasos en el automovilismo, tratando de devolver el apellido a la Fórmula 1.

Más de treinta años después de aquel accidente en Monza, durante julio de 2009, en Brands Hatch (In-

glaterra), un auto de Fórmula 2 perdió una rueda, que voló por el aire. Pegó en la cabeza de otro piloto, que perdió instantáneamente el conocimiento, se despistó y murió medio día más tarde en la terapia intensiva del Royal London Hospital.

Era Henry, el hijo de John. Tenía solo 18 años. Otra vez una rueda enloquecida y suelta había caído sobre un Surtees. En esta ocasión, fatalmente. Esa crudeza es insoportable.

74

¡Forza Minardi!

Hubo un momento, hacia fines de la década del '90, en que todo el mundo en la Argentina parecía saber lo que era, o quería decir, un Minardi. El propio Giancarlo mostraba por entonces orgulloso encuestas que sindicaban a su marca –su propio apellido- como una de las 10 más famosas o renombradas o conocidas en todo el país.

Desde las épocas de Esteban Tuero (1999) y Gastón Mazzacane (2001), ser un Minardi en la Argentina es un sinónimo de falta de resultados, de desastre perenne, de cola de perro. La escudería Minardi debutó en la Fórmula Uno el 7 de abril de 1985, en el Grand Prix de Brasil, en Río. La dotación completa del equipo era de 16 personas, aunque sólo vinieron 12 a Sudamérica, incluido el piloto, Pierluigi Martini. Pero como para los reabastecimientos en carrera se necesitaban, precisamente, 12 hombres, y Martini tenía que quedarse al volante del auto, faltaba un operario... *“Me pidieron a mí, que estaba caminando por la calle de boxes –recuerda Miguel Angel Guerra-. Yo había manejado*

para Minardi en la Fórmula 2 y siempre tuve una buena relación con Giancarlo. El usó el crique delantero para subir la trompa del auto; a mí me tocó cambiar una rueda trasera...” Tras veinte años de operar más o menos de la misma manera, Minardi, el eterno cola de la Fórmula 1, el que les abrió sus puertas a los pilotos argentinos, dejó de correr en F-1 a fines de 2005.

Suerte de Armada Brancaleone de la Fórmula 1, la leyenda del peor equipo no ha sido nunca, verdaderamente, una maldad. En más de 20 años de Fórmula 1, Minardi compitió en 340 Grand Prix y sus autos recorrieron 126.087 kilómetros, casi tres vueltas al mundo. Sin embargo, jamás ganaron una carrera. De las 26.720 vueltas que cubrieron los coches de Faenza durante más de dos décadas en el Mundial de F-1, apenas si dieron una sola en punta: la 41ª del Grand Prix de Portugal de 1989, cuando el propio Martini (el piloto del debut, el más exitoso en toda la historia de la escuadra) aprovechó que los punteros paraban en los boxes a cambiar neumáticos, para cruzar la meta en la vanguardia. Fue la única vez.

En 21 temporadas de F-1, Minardi sólo sumó 38 puntos. Era evidente que el deseo de competir era mucho más fuerte que la decepción de no alcanzar nunca el éxito.

“¿Por qué seguimos corriendo? –me explicó una vez Gabriele Rumi, socio de Minardi en el 2000–. Porque queremos romperles el c... a los ingleses”, los “dueños” de la F-1 moderna, también beneficiados de alguna manera por la existencia del pequeño equipo italiano, según la curiosa versión de Paul Stoddart, el último dueño del equipo: *“Sin Minardi, alguna de las grandes escuadras tendría que ser la última. Digamos que los protegemos de la vergüenza de ser colas...”*. Ha sido el jardín de infantes de la Fórmula 1: pilotos como

Fernando Alonso, Giancarlo Fisichella, Mark Webber o Jarno Trulli debutaron allí. *“Minardi ha sido un ejemplo para un montón de gente –dijo alguna vez Alonso- No es el poder del dinero el que les ha dado semejante espíritu de lucha sino el poder de su gente. La Fórmula 1 de hoy es casi todo cuestión de negocio, pero en Minardi sigue siendo automovilismo.”*

75

Historia de amor (III)

Al principio, a Luis le interesaba la Panchi, la hermana de la Tana. *“Lo conocí cuando yo tenía 13 años y él, 16... Estábamos todas mis amigas, mi hermana y yo en una esquina y el venía, con una camisa blanca, abierta, en la moto del papá, que era patrullero de la policía. Por la otra calle venía un camión y me acerqué y le hice señas para que parara... De metida nomás”.* Así Luis Rubén Di Palma empezó a fijarse en María Cayetana Picoy Lo Valvo, la sobrina del primer campeón de Carreteras (luego TC). Arrecifes, a comienzos de los ‘60.

“Luis hacía locuras porque mi papá no nos dejaba ponernos de novios. Cuando empezó a practicar aviación, pasaba por arriba de casa y me gritaba ‘¡Tanaaaaaaaa!’. Yo salía al patio a verlo”. Se veían furtivamente a la salida del colegio, el primer beso vino tres años después de conocerse, “¡y fue en la mejilla!”.

Luis hacía cualquiera para llamar la atención de Tana. *“Era capaz de pegarle a un chico que me mirara. Su madre lo había abandonado a los 5 años, costó mucho que comprendiera que yo lo quería solo a él”.*

“Nos hicieron la vida imposible. Recién nos dejaron un poquito más tranquilos cuando yo terminé la secun-

*daría. Luis no sabía bailar y si caía a un cumpleaños, por ahí llamaban a mi papá para que me viniese a buscar. Vi-
víamos de cartitas... Yo le escribía todos los días y él me
contestaba. No tenía mucho vocabulario, pero escribía lo
que le salía del corazón. Diez años después de casados,
sacó a la ruta dos cajas llenas de cartas, las roció con ke-
rosene ¡y les prendió fuego! ‘El único que podía leer es-
tas cartas era yo –me explicó- No tengo ganas de que na-
die más las lea y no sé cuándo me voy a morir’. Al tiem-
po yo quemé las que me había mandado él... ¡Qué libro
pude haber hecho si las hubiera conservado a todas!’”.*

En poco tiempo Luis conquistó al automovilismo y el corazón de Tana. En 1964 se transformó en el ganador más joven de la historia del TC, con 19 años, y dos años después, cuando su novia tenía 18, se casa-
ron... de una manera muy peculiar.

*“No nos dejaban ponernos de novios y al final, ter-
miné embarazada. Ni soñar con contárselo a nuestros
padres. Decidimos casarnos. Yo solo había aumentado
cinco kilos, no se me notaba mucho. Nos casó un cura
muy amigo de Luis, que lo había contenido mucho de
chico. ‘Si no me casa él, me caso sólo por civil’ decía.
Pero se había ido de Arrecifes, y después de mucho pre-
guntar lo encontramos en San Antonio de Areco. Nos
casamos ahí, Luis tenía que correr en Necochea el do-
mingo”. La ceremonia fue el 29 de marzo de 1966, la ca-
rrera era el 3 de abril, Tana estaba en el séptimo mes de
gestación. “Pero con todos los nervios, me descompu-
se en Mar del Plata cuando íbamos para Necochea y Jo-
sé Luis nació al día siguiente de habernos casado”.*

Menos de un año después nació María Andrea. Luis se hacía cargo de su carrera, en fenomenal ascen-
so, Tana se ponía al hombro a la familia, que se trans-
formaría en una de las más fierreras de la Argentina.
“Yo hacía todo, ¿cómo no me rebelé nunca? Habría

ahorrado todo el dinero que Luis se gastó en las lanchas, en las motos. ¡El amor te hace ver todo en colores! Pero me siento una privilegiada porque no muchos se enamoran así”.

A poco de volver de Nurburgring, Luis embarazó a Tana de su tercer hijo, Patricio, que nació cuando su padre iba camino a su primer título de TC. Y un sábado de diciembre de 1972, al bajarse de su Berta de Sport Prototipo en el Autódromo de Buenos Aires, cuando estaba considerado el mejor piloto de la Argentina, supo por los altoparlantes del circuito que había nacido Marcos, el más chico.

“A mí, el automovilismo me gusta; que lo sufra es otra cosa. Luis era tan dúctil para manejar, tan excepcional, que nunca tuve miedo de que corriera. A mis hijos sí les tengo miedo: no sé para qué lado van a salir, ni cómo lo van a hacer, ni nada... Y con mis nietos me pasa igual. Luis te transmitía mucha tranquilidad en todo lo que hacía, como si fuese la cosa más simple del mundo lo que él estaba haciendo, tanto para manejar como para volar...”

Con la familia completa, Tana se dedicó a los chicos, Luis a vivir la fama y la fortuna a lo ancho de las tentaciones. No podía saber que el automovilismo nacional viviría su peor década, y que los éxitos, tanto deportivos como económicos, se harían más y más espaciados.

“Yo quise mucho a mi marido. Fue el gran amor de mi vida, el único novio y, hasta ahora, el único hombre que tuve en mi vida. Nunca encontré manera de mirar a otro hombre”. No fue recíproco. “Era un cristal, de transparente. Yo le decía: ‘¡Estás saliendo con esa mujer!’. Se le notaba. Las mujeres lo buscaban desfachadamente, del mismo modo que ahora los buscan a mis hijos. Una cosa es el ídolo y otra cosa es el hombre. Al ídolo lo van a rodear siempre 500 mujeres, lo

van a besar, se le van a colgar, lo van a querer... Hay que tener viveza suficiente para no pelear todos los días, porque sino es insufrible”.

Pese a numerosas aventuras e infidelidades, Tana resistió. *“Luis se crió solo, lo entendí siempre, traté de hacerle más livianas las cosas de su vida, en todos los aspectos: en los negocios, en salir a buscar publicidad para los autos, en contemplarle un montón de cosas... Solo una vez nos separamos, durante siete meses, cuando había pasado lo de Valentina...”.*

Fue a mediados de los '90, cuando ya eran abuelos. La chica se llamaba Fernanda Ortensi, era acompañante de Luis en los autos de carrera; él iba a verla en helicóptero desde su casa de Arrecifes hasta la de ella en Capitán Sarmiento. Valentina fue el fruto.

“La adoro a Valentina y ella a mí. Son cosas que, a veces, uno no puede perdonarle al hombre que amó toda su vida, pero sí puede amortiguar”. En 1996, después de la victoria de Luis en Rafaela, fui a hacerle una nota a Arrecifes; nos sentamos en un motor-home que estaba construyendo. Tana venía a traernos torta y café, y al rato apareció con un bebé en brazos: era Valentina. La estaba cuidando mientras su marido daba la nota...

“Un día, cuando ella tenía tres años, me acuerdo que la trajo a casa, en pleno invierno... Ella andaba en un cuatriciclo chiquitito por el jardín, mientras Luis estaba en el taller, y yo en la cocina. ‘Tené cuidado, porque no la vas a escuchar’, le avisé, y por las dudas, abrí un poco un ventanal. De golpe, ¡crash! Valentina, cuatriciclo, todo adentro de la pileta: Luis nunca la escuchó. La saqué, la traje, la sequé, la cambié y lo fui a buscar como una loca. ‘¡Pedazo de gill! –le grité- ¡No ves que Valentina se cayó? Andá a buscar el cuatriciclo ahora’. Porque yo al cuatriciclo ni lo toqué, jodéte”.

Valentina tenía cuatro años cuando su papá mu-

rió. A mí me duele todavía en el alma el llanto desconsolado de José Luis, su hijo mayor, en el sepelio. El nos va a contar qué fue lo que pasó esa tarde del 30 de septiembre de 2000, cuando el Robinson R-44 matrícula LV-WIF cayó en la estancia Lafuente, a unos 30 kilómetros de Carlos Tejedor

“Con Luis fuimos felices y tratamos, en lo posible de llevar adelante todo lo que pudimos nuestro amor, nuestro matrimonio... –cierra Tana, que sigue viviendo en la misma casa, desplegando una energía que conmueve- Tuve un matrimonio con un hombre bueno. Que él, de repente, haya sido un poco mujeriego, es otra cosa... Pero yo tuve un matrimonio buenísimo con él. A su manera y según su modo de ver, me amaba mucho; lo tomé como era y se acabó la historia. Mis amigas, mis hijos, a veces, me dicen que él ya murió y que puedo conocer a alguien más. Jamás lo engañé, hasta hoy, doce años desde que él murió. Nunca encontré manera de mirar a otro hombre, porque realmente lo amé mucho a Luis...”

76

La caída del ídolo

“El Viejo Di Palma no se mató por un error de pilotaje” Diez años después de la muerte de su padre, José Luis Di Palma develó las verdaderas causas del accidente que le costó la vida al ídolo arrecifeño. *“La Junta de Accidentes de Estados Unidos investigó la tragedia y a lo que más o menos se llegó como conclusión es que el Viejo se quedó dormido en pleno vuelo, porque estaba tomando unas pastillas para adelgazar que le habían hecho perder 14 kilos en los 20 días antes de su muerte.”* Según José Luis, el ídolo máximo de

Arrecifes *“no se dio cuenta de lo que estaba pasando”* y descartó cualquier error de pericia, pese a que *“esos helicópteros no son nada fáciles de pilotear, porque los márgenes de seguridad son bastante acotados. Pero mi viejo había sobrevivido a un par de caídas”*.

Di Palma viajaba solo en el helicóptero, cuya caída fue vista por un peón de la estancia, quien alertó a la policía. Fue el mismo José Luis el que, en aquella infausta tarde, confirmó a la policía que el helicóptero era el de su padre.

En ese reportaje de 1996 que le hice para “El Gráfico”, Di Palma relató cómo había sobrevivido a una caída anterior. *“Lo que pasa es que el helicóptero aceleró al revés que una moto (...). Por instinto le di potencia al helicóptero como si fuera una moto, así que en realidad corté el motor. Cuando escuché que se paraba, le di a fondo... como si fuera otra vez la moto, y lo paré del todo. Pero lo fui aterrizando y aunque se me dio vuelta, salí caminando. Hice una maniobra acrobática en las peores condiciones, lo puse en el suelo y me salvé.”* No sucedió lo mismo en el 2000.

“Mi viejo era un experto: sumaba 1200 horas en helicóptero y nueve mil y pico de avión. Volaba desde hacía más de 30 años. No era de volar alto, lo que tampoco habría sido un problema –relata José Luis, antes de revelar otro secreto–. Solía dormir a veces cuando volaba: le colocaba al comando una bolsita de arena de un kilo y medio para que no fuera tan sensible, y lo controlaba con la rodilla, mientras descansaba un rato.”

La investigación reveló que *“el golpe del helicóptero contra el piso, con el patín izquierdo, se produjo en un ángulo para nada pronunciado, como si el helicóptero hubiera venido bajando de a poquito”*. Otra indicación que sustenta la teoría es que *“el acelerador quedó en la posición en que estaba, en velocidad crucero.*

No hay nada que indique que el Viejo vino corrigiendo algún problema”.

José Luis destaca que cuando la Junta de Accidentes se abocó a la tarea, la familia acordó no guardar secretos, para poder llegar a la verdad. *“En esa época, mi viejo estaba preparando el Torino para poder volver a correr en TC. El trabajo era tal que, en el mes y medio anterior al accidente, sólo dormía entre dos a tres horas por día. Sumado a las pastillas que ingería para adelgazar, porque quería estar en estado para volver a correr, fue una combinación fatal. Yo soy el más convencido de que eso fue lo que pasó”,* subraya. *“¿La causa médica de la muerte? “Los múltiples traumatismos; la autopsia reveló que tres costillas interesaron el corazón.”*

77

Marcos

En 1999, cuando ganó su primera carrera de Turismo Carretera y no se había transformado aún en un *boom* mediático, Marcos Di Palma me concedió una entrevista de tres horas. Elijo entonces tres respuestas sobre su familia:

-Ser un Di Palma, ¿es beneficioso o perjudicial en el automovilismo?

-Las dos cosas. Es beneficioso para que la gente te abra la puerta sin haber hecho algo todavía. Pero es perjudicial cuando se creen que por ser Di Palma tenés que manejar bien. Para buscar sponsors es conveniente, sin embargo una vez arriba del auto...

-¿Cuál es el mejor de ustedes?

-Como piloto, el mejor es José Luis.

-Pero José Luis piensa que vos creés íntima-

mente que vos sos el mejor.

-No, no, yo puedo hacer unas maniobras arriesgadas y por ahí me salen. Pero él es el mejor, aunque no me gusta para nada su estilo, me parece frío, demasiado cerebral. Yo voy a pelear la carrera más que él, por ahí voy a parar a la tribuna. Patricio va bien, somos parecidos, los dos andamos palo y palo.

78

Turismo Competición 2000

El petróleo fue descubierto en 1859, en Titusville, Pensilvania, Estados Unidos, y recién en 1907 se perforó el primer pozo petrolero en la Argentina, en Comodoro Rivadavia. Insumo fundamental de la vida moderna, durante casi 30 años costó prácticamente lo mismo. Al término de la Segunda Guerra Mundial, el barril costaba 1,37 dólares, en marzo de 1947 trepó a 2,07, pasó a valer tres dólares en 1955 y llegó a 3,60 en 1970.

Pero en octubre de 1973, Egipto y Siria invadieron Israel, que con la ayuda de los Estados Unidos conjuró el ataque y ganó lo que se conoció como la Guerra del Yom Kippur. En respuesta, los países árabes productores de petróleo, liderados por Arabia Saudita y agrupados en la OPEP, decidieron reducir la producción y luego embargarla, creando una crisis de notables proporciones: el precio del barril se multiplicó inmediatamente por cuatro: el 15 de octubre de 1973 costaba 3,12 dólares; el 22 de diciembre, 11,65. El automovilismo sufrió el impacto: en enero de 1974 se suspendieron el Rally de Monte Carlo, las 24 Horas de Daytona y se habló de postergar el Mundial de F-1. El embargo se levantó en marzo, cinco meses después

de instituido. Pero el terror estaba instalado, los precios siguieron trepando (13,66 en 1977, 24 a fines de 1979) y la industria automotriz estadounidense, ya amenazada por la competitividad de los reducidos modelos que fabricaban los japoneses, dio final a una época: la de los autos sin restricciones de consumo.

En la Argentina pegó duro, agravado con el Rodrigazo de 1975, que incrementó el precio de los combustibles en un 175 por ciento. Las fábricas comenzaron a pensar en chico, a apuntarle a ese mercado, a querer disputarlo también en la pista. Si Fiat y Peugeot eran dueños del segmento, Ford y Dodge pretendían arrancárselo. Para colmo, el TC tradicional sufría los embates conjuntos de la crisis económica y la falta de escenarios adecuados para correr, de manera que la solución parecía cantada: un TC más chico, con motores de dos litros en lugar de tres, que compitiera solo en autódromos y no más en rutas.

Fue ante esa amenaza que la Asociación Corredores Turismo Carretera se emancipó del Automóvil Club Argentino y se llevó la música del TC a otra parte. Hace 30 años que siguen haciéndola sonar. Era 1979.

El ACA, entonces, con la anuencia de las fábricas, creó su propia división de dos litros, a la que, para conservar la sigla mágica, bautizaron “Turismo Competición”, con el 2000 atrás como símbolo de futuro y síntesis de mecánica.

Así nació el TC2000: la categoría más fuerte de fines de los '80 y principios de los '90, porque se expandía a través de la TV que el TC por entonces no tenía - ¿quién puede olvidar la desgarradora imagen de la Fuego del Flaco Traverso humeando en General Roca durante las últimas dos vueltas?— y porque sus pilotos eran exclusivos de la categoría. Cuando al TC2000 lo orientaban filosóficamente los pilotos -Traverso, Bessone, Maldo-

nado— a los que solo podía verse corriendo allí, la disciplina rozó la gloria. Esa fue la era dorada del TC2000. Cuando el juego se abrió, los pilotos comenzaron a competir en dos (o más disciplinas); cuando la categoría se corporativizó, los motores de cuatro válvulas por cilindro la encarecieron y los equipos comenzaron a manejarla en desmedro de los pilotos, comenzó a desinflarse. El TC le sacó mucha ventaja desde la crisis del 2001/2002 en adelante y, a mi criterio, el TC2000 —transformado ya en una categoría de equipos, antes que de pilotos, con una excesiva, aunque probablemente necesaria, uniformidad mecánica— todavía no ha recuperado el lugar que merece. Acaso con el SuperTC2000, los motores V8 y los fantásticos golpes de escena que puede producir (como el callejero de Buenos Aires) lo consiga.

79

El Flaco

Durante muchos años seguí la campaña de Juan María Traverso en El Gráfico. Ese período coincidió quizás con la era de mayor brillo del Flaco en el automovilismo argentino, cuando ganaba todos los domingos, con una pátina de invencibilidad que, se me ocurre, fue bien reflejada en aquellas páginas. Después yo dejé la revista y, simple coincidencia, el Flaco dejó de ganar tan seguido.

Cuando la campaña del Flaco estaba en el crepúsculo, volvimos a unirnos con El Gráfico (en ese momento, ya en otras manos) para proyectar un especial biográfico. Pero Traverso se adelantó a los planes e inesperadamente decidió su retiro, en agosto de 2005.

Ese día, escribí lo siguiente:

“La fama de Juan María Traverso la cimentaron las polémicas, las declaraciones desmedidas y las maniobras discutibles, su amistad con Carlos Menem y Alfredo Yabrán; su prestigio lo acicalaron las hazañas conductivas, como cuando ganó una carrera con el auto en llamas (TC 2000, General Roca, 1988), cuando le ganó un puesto en la raya a un rival con el auto en tres ruedas (TC 2000, Pigüé, 1986), cuando ganó los dos títulos más importantes del automovilismo en el mismo año (campeón de TC y TC 2000 en 1995), cuando ganó un rally después de que Menem le avisara, diez horas de la largada, que le cedía su auto para correrlo (Argentina, 1988), cuando le sacó la victoria a un rival en la última vuelta ‘acostándole’ el auto en la entrada a una curva (TC 2000, San Juan, 2001).

“Con seis títulos en Turismo Carretera (1977, 1978 y 1999 con Ford; 1995, 1996 y 1997 con Chevrolet), sólo fue superado por Juan Gálvez (9) y dejó atrás a Oscar Gálvez (5); es el tercer piloto más ganador de la historia del TC, logrando 46 victorias.

“Con siete títulos en TC 2000 (1986, 1988, 1990, 1991, 1992 y 1993 con Renault, 1995 con Peugeot), es el hombre-record de la segunda categoría de la Argentina: nadie ganó tantos títulos ni carreras (fueron 68), nadie marcó tantas pole-position o records de vuelta, nadie sumó tantos puntos o corrió tantas pruebas como el Flaco.

“Con tres títulos en Top-Race (1998 con Mercedes-Benz, 1999 con Peugeot, 2003 con BMW), completó su vitrina de coronas, aunque éstas no fueran del lustre de las primeras. Corrió Fórmula 2 en Europa en 1979 sin mayor éxito, pero esa experiencia le sirvió para transformarse en un piloto casi imbatible bajo la lluvia. Incurrió en el rally y hasta le peleó, en ese terreno, un campeonato regional a Carlos Menem (h) en 1991.

“Consumó más de una maniobra entre el borde de lo legítimo y lo legal, y salió airoso simplemente por

llamarse Traverso. Exprimió a los que trabajaron con él hasta quitarles la última gota de rendimiento; su historia muestra picos de rendimiento seguidos por caídas abruptas: eso sucedía cuando los equipos se hartaban de su manera de ser. Ahora se hartó él y, aunque diga otra cosa y por la razón que fuera, el automovilismo va a extrañarlo”.

A las pocas semanas fui a entrevistarlo a su casaquinta de Ramallo para ese especial que, con el Flaco fuera de las carreras, prometía otra relevancia. Había unos amigos con él, y él me presentó así:

-Este es Pablo Vignone, el periodista que siempre me criticó...

Estoy convencido de que nunca dejé de tratarlo honestamente.

80

Amigos en el Infierno

De aquel reportaje, me quedo con estas respuestas:

-Para ser el mejor, ¿necesariamente hay que ser despiadado?

-Y... Como dijo Fangio, hay que tratar de ser el mejor, no creérselo. Pero si interpreto la mente de Fangio, te diría que íntimamente él pensaba que era el mejor. Y eso es ser despiadado.

-¿Admitís que podrías haber sido más ejemplar como deportista?

-No, no. Fui demasiado bueno para lo que soy, para el carácter que tengo. ¿La verdad? Podría haber sido mucho peor.

-Senna decía “el miedo me mantiene vivo”.

¿Qué fue el miedo para vos?

-El miedo era saber que ponías en riesgo tu vida, que vos la tenés en tus manos, vos la manejas. De 1 a 100, cuando vos tenés 80 por ciento a favor, tenes un 20 por ciento de miedo. Y cuando tenés 50 y 50, estás medio cagado. Por eso digo que era para corajudos, porque el que dice “no tengo miedo”, miente. Yo tuve miedo todas las carreras. ¿Qué es lo más importante en la vida? La vida de uno, de acá a la China. Después viene la familia, la plata, el laburo, según la escala de cada uno. Si vos estás 30 años administrando tu propia vida, de ahí para abajo, la escala de valores la tenés más clara que la gran mayoría. La gente que no administra su propia vida a veces pone en primer lugar no su vida sino su plata... Cuando vos encontrás un corredor de autos genuino, para ese tipo lo más importante no es la guita, sino el pellejo.

-¿Qué adjetivo le cae mejor a tu temperamento: polémico, soberbio o desalmado?

-Polémico parece el más suave... Soberbio, no. Parezco soberbio pero no lo soy. A la vista, mis actitudes parecen soberbias, pero yo digo lo que pienso, que es distinto. Siempre dije lo que pensaba. Cualquier persona que diga lo que piensa automáticamente lo encierran por loco, pero es un soberbio.

-En algún momento te vas a ir de acá. En ese instante, ¿entrás al Paraíso o al Infierno?

-Ja, ja, ¿y lo vas a poner? Y... al Cielo.

-En ese caso, que te imaginás que dice San Pedro cuando llegás?

-San Pedro no sé, pero yo le digo, “maestro, ¿no me deja ir un ratito al Infierno? Es que mis mejores amigos y amigas están todos allí...”

81

Velocidad

Correr, correr, ¿cuánto se puede correr? Decía Enzo Ferrari que la maravilla del automóvil es que permite multiplicar al infinito el grado de libertad del ser humano. *“Durante 4.000 años, desde la invención de la carroza con ruedas por los sumerios –escribe el reputado historiador inglés L.K.Setright en su libro “Drive out”- la máxima velocidad de los viajes por tierra, sobre distancias mayores a las que un hombre podía recorrer a caballo durante el día, no llegaba a los 8 km/h. Aún el emperador Napoleón, viajando a toda prisa desde Vilnius (dónde había dejado su ejército a salvo tras una retirada segura de Moscú) a París en 1812, no pudo mejorar el promedio, empleando 312 horas para su viaje de 2.400 kilómetros”.*

No transcurrió demasiado tiempo entre la entronización del vehículo como medio de conquista del espacio y el tiempo, y los primeros ensayos para ir más, más, más rápido. Ya en 1898 empezaban a tabularse las plusmarcas: el 18 de diciembre de ese año, el conde Gaston de Chasseloup-Laubat marcó lo que se considera el primer record de velocidad de la historia del automovilismo, corriendo un kilómetro en Yvelines, cerca de París, a **63,13 km/h**. Lo curioso es que el auto del conde era un Jeantaud... ¡eléctrico! La disputa con el belga Camille Jenatzy para ver quién merecía el título de hombre más veloz del mundo fue tan enconada que hasta llegaron a batirse sucesivamente el record en el mismo día, el 17 de enero de 1899, y en solo cuatro meses lograron que la marca superara los 100 km/h: el 29 de abril, Jenatzy marcó **105,88 km/h** con su Jamais Contente (otro auto eléctrico) y el record duró tres años.

Un siglo más tarde, el record mundial de velocidad sobre ruedas había crecido exponencialmente: lo detenta el piloto de combate británico Andy Green conduciendo el Thrust SSC, una megamáquina de una potencia equivalente a los 223 kiloNewton, propulsada por dos turbinas Rolls-Royce de avión caza que consumían, en sintonía, 18 litros de combustible ¡por segundo! El 15 de octubre de 1997 corrió a la supersónica velocidad de **1.228 km/h**, en el desierto de Black Rock, en Nevada. Estados Unidos.

El Jamais Contente se puede ver hoy en el Museo de Compiègne, en Francia; el Thrust SSC descansa en el Museo del Transporte de Coventry, Inglaterra.

El valor de la libertad se ha incrementado, en un siglo, más de diez veces. El precio, en cambio, en millones. Richard Noble, el constructor del Thrust SSC, lleva adelante el proyecto Bloodhound SSC, combinando una turbina, un cohete y un motor Cosworth V8 de Fórmula 1, para alcanzar los 1.600 km/h en una recta polvorienta en Sudáfrica, con Green (que se pasó el 2011 bombardeando Libia para la OTAN) al volante. Noble calcula que con diez millones de libras podrá hacer correr su monstruo, de una potencia similar a 180 autos de Fórmula 1, a comienzos de 2013.



Velocidad en círculo

¿Y qué hay de la velocidad en las carreras? Un Fórmula 1 puede correr a casi 350 km/h en línea recta pero no por mucho tiempo, aunque existen pistas, como la de Monza, en Italia, en la que un piloto de F-1 tiene el acelerador apretado a fondo durante el 90 por

ciento de la vuelta de 5,8 kilómetros. No es casual, entonces, que el record de la carrera más veloz de la historia del Mundial de Fórmula 1 sea el GP de Italia de 2003, disputado en ese circuito, que ganó Michael Schumacher (Ferrari) a **247,585 km/h** ¡de promedio!

La vuelta más rápida de un Fórmula 1 fue, durante 17 años, la pole-position del GP de Inglaterra de 1985, en Silverstone, que Keke Rosberg (Williams), clavó en **258,968 km/h**. En 2002, finalmente, Juan Pablo Montoya le batió la marca, también con un Williams, dando una vuelta a Monza a **259,789 km/h**.

Pero la Fórmula 1 había andado más rápido cuando no se llamaba así: el 30 de mayo de 1937, la Avusrennen en Berlín, fue ganada por Hermann Lang con un Mercedes-Benz W125 carrozado por necesidad aerodinámica pero esencialmente un coche de Grand Prix, un F-1 de hoy, (y que corrían con la esvástica pintada en el apoyacabezas...) a **261,623 km/h** de promedio. Con su Auto-Union, Bernd Rosemeyer marcó el record de vuelta a **276,320 km/h**.

La Avusrennen fue la carrera más veloz de Europa durante más de 20 años. Ahora el record es propiedad del francés Sebastian Bourdais, que el 11 de mayo de 2003 ganó la German 500, en el Eurospeedway de Lausitzring, Alemania (¡a 80 kilómetros de Avus!) con un Lola-Cosworth de Indycar propiedad de Paul Newman, a **275,042 km/h**. El mismo Bourdais había señalado la pole-position a **316,8 km/h**...

Indianápolis, un rectángulo de esquinas redondeadas, el autódromo en funcionamiento más antiguo del mundo (data de 1909), es otro templo de la velocidad. Allí, el holandés Arie Luyendijk marcó la pole-position de las 500 Millas en 1996 corriendo 4 vueltas seguidas (más de 16 kilómetros) a **385,051 km/h**.

Sin embargo, la carrera más rápida de la historia

de Indycar fue la Toyota 400 disputada el 21 de setiembre de 2003 en Fontana, California, que Sam Hornish Jr. ganó, después de 200 vueltas y varias paradas en los boxes para recargar combustible y cambiar neumáticos, a **333,368 km/h** con su Dallara-Chevrolet.

En ese mismo California Speedway de Fontana se registró la vuelta más rápida de la historia del Indycar, cuando el brasileño nacido en París Gil de Ferran corrió con su Reynard-Honda a **388,541 km/h**, el 28 de octubre de 2000. En *youtube* se puede ver cómo es que un auto vuela bajito...

Hasta que en 1990 construyeron dos chicanas para aminorar la velocidad por razones de seguridad, la recta de Mulsanne en Le Mans –donde año a año desde 1923 se corren las 24 Horas para autos sport tenía ocho kilómetros de largo: una abierta invitación a apretar el acelerador a fondo y a sacar las bielas a tomar aire envueltas en humo blanco. En 1988 se registró la máxima velocidad: un WM francés con motor Peugeot V6 de 900 HP y ruedas tapadas marcó **405 km/h**, conducido por el gallo Roger Dorchy.

En 1971, el inglés Jackie Oliver dio una vuelta de práctica a **250,457 km/h**, con un venerable Porsche 917 (probablemente el mejor auto de carrera de la historia). Catorce años después, en 1985, el alemán Hans Stuck marcó, para señalar la pole-position, la vuelta más rápida dada al circuito de más de 13 kilómetros de largo: **251,815 km/h** con un Porsche 962C de 700 HP. En 2008, cuando el circuito contaba ya con tres chicanas más y un dibujo más sinuoso, Stephane Sarrazin se acercó a menos de 5 km/h de la marca de Stuck, señalando **247,160 km/h**... con un diesel, un Peugeot 908 FAP HDi de 730 HP.

El último dato: el record mundial de velocidad para el cuarto de milla (las “picadas” oficiales de la

NHRA, el máximo organismo en los Estados Unidos) es de **543,166 km/h**. Lo marcó en 2005 un Schumacher; no Michael, sino Tony, nacido en Long Grove, Illinois.

83

Orgía local

En la Argentina, el culto por la velocidad se desarrolló pronto: había demasiado terreno libre. El 23 de octubre de 1909, Pedro Givert ganó el Campeonato del Kilómetro, disputado en el camino de San Justo a Morón, corriendo con un Dietrich a **146,341 km/h**. ¡Hace más de cien años!.

Indianápolis brillaba en Estados Unidos y sus destellos los captaba Rafaela, a través de su Club Atlético (el mismo que compite en los campeonatos de fútbol de AFA). Desde 1926 en adelante comenzó a coquetear con sus óvalos de tierra compactada y sus 500 Millas, hasta que 40 años más tarde, asfaltó el circuito, que pasó a convertirse en el templo argentino de la velocidad por excelencia.

Cuando el TC nació, en 1937, las rutas argentinas eran sendas apenas y Angel Lo Valvo ganó la primera carrera, aquel Gran Premio de casi 7.000 kilómetros, a **85,530 km/h** de promedio. ¡Ja! Casualmente el mismo año en que Lang vencía en la Avusrennen a **261,623 km/h** y Wilbur Shaw ganaba las 500 Millas de Indianápolis a **182,750 km/h**. Claro que Lang estuvo 35 minutos al volante, Shaw condujo 4 horas y 25 minutos, y Lo Valvo manejó durante 80 horas y 36 minutos. Ese mismo año, Carlos Zatuszek ganó las 500 Millas Argentinas en Rafaela, con piso de tierra compactada, conduciendo un Mercedes durante 5 horas y tres minutos (media hora

más que Shaw en el Norte), a **158,968 km/h**.

Con coches esencialmente de Turismo, el TC fue mejorando promedios con la preparación de sus motores, el acortamiento de las carreras y la generalización del asfalto. En 1955, Juan Gálvez ganó la Vuelta de Tres Arroyos a **185,377 km/h** (¡en ruta abierta!) y en 1963 Dante Emiliozzi superó la barrera de los 200 al quedarse con la Vuelta de Necochea a **203,526 km/h**. La década del '60 consagró al azuleño Oscar Mauricio Franco como el más veloz tras vencer la Vuelta de Chivilcoy de 1969 a **227,181 km/h** con su Liebre III-Tornado.

En Rafaela, el promedio de las 500 Millas, disputadas con autos de la llamada Mecánica Argentina Fórmula 1, se disparaba con el óvalo asfaltado: Carlos Alberto Pairetti ganó la edición 1968 con su Destéfano-Chevrolet a **217,266 km/h**.

Esa ráfaga fue sepultada cuando los coches de Indianápolis vinieron a correr a Rafaela, en febrero de 1971. La vuelta del texano Lloyd Ruby para señalar la pole-position de las 300 Indy sigue siendo la más veloz de la historia del automovilismo en el país: **278,861 km/h**. Ese mismo año, Luis Di Palma señaló la pole de las 500 a **243,392 km/h** con un Berta-Tornado. Pero dos años más tarde, el 17 de noviembre de 1973, Néstor Jesús García Veiga pulverizó los relojes, clavando **249,222 km/h**, con otro Berta-Tornado. Oficialmente sigue siendo la vuelta más veloz del automovilismo argentino.

84

¡A fondo, a fondo!

Los records de velocidad en el TC se aceleraron en los '70, cuando la categoría abandonó definitiva-

mente los caminos de tierra (Juan Alberto Occhionero ganó la Vuelta de General Pico de 1979 a **233,660 km/h** con la Chevy “Siete de Oro” que fuera de Roberto Mouras) pero se atascaron en 1986: ese año Pedro Doumic ganó el Gran Premio en La Pampa a **248,777 km/h**. Aunque las dudas sobre la medición de la distancia total de la carrera arrojan sombras sobre la rigurosidad de la cifra.

Desde que el TC dejó definitivamente las rutas en 1997, solo siete carreras gozaron de un promedio superior a los 200 km/h, cinco de ellas en los últimos dos años, exclusivamente en dos circuitos: Buenos Aires y Rafaela.

En 2004, un habitante de esa ciudad, René Zannatta, quiso dar a fondo una vuelta en el óvalo, sin chicanas, con un auto de TC: a bordo de un Chevrolet preparado por Pablo Satriano marcó **235,841 km/h** de promedio para la vuelta. Pero el registro no es oficial.

Dos años más tarde, el 15 de julio de 2006, Matías Rossi marcó la pole-position para la carrera de TC en Rafaela a **208,962 km/h**. Pero el accidente que al día siguiente les costara la vida a Alberto Noya y a su acompañante Gabriel Miller, que motivó la suspensión de la carrera (y, de paso, terminó por abolir una de las míticas instituciones del automovilismo argentino, la del acompañante de TC), condujo a la retraza de las chicanas del circuito, para recuperar margen de seguridad, y así Rafaela dejó de ser el autódromo más veloz del país.

Ese privilegio le corresponde hoy al circuito 12 del autódromo “Oscar y Juan Gálvez” de Buenos Aires. El record del 2011 en Rafaela fue de **205,528 km/h**, señalado por Juan Marcos Angelini; en el coliseo porteño, el séxtuple campeón Guillermo Ortelli anduvo a **214,957 km/h**. Con casi 400 HP en el motor, un auto

de TC alcanza más o menos los 270 km/h de máxima en ese trazado.

Rafaela ya no es el templo del vértigo. Pero en 2005, el TC2000 se animó a correr las 100 Millas en el óvalo sin chicanas (que se usaba por primera vez en 23 años), una decisión que produjo escalofríos entre los pilotos, quienes hasta último momento se mostraron reacios a exponerse a semejante riesgo: *“Gané sin disfrutarlo. Sentí mucha tensión, me bajé mal del auto, no tuve confianza en ningún momento”* declaró Gabriel Ponce de León un año después de vencer marcando un record de vuelta de **244,467 km/h**. *“El 99 por ciento de los pilotos no quería correr”* confesó Emiliano Spataro, el mismo que marcó la pole-position a **247,859 km/h**.

Ese día los TC2000 anduvieron a 270 km/h de máxima, pero no lograron a batir el record de la vuelta más veloz del automovilismo argentino. Esa la había dado en noviembre de 1973 Néstor Jesús García Veiga, con un Berta-Tornado de Mecánica Argentina Fórmula 1, a **249,222 km/h**. Un record que permaneció vigente durante casi 40 años...

En 2012, en el callejero porteño y con 360 HP en el motor V8 de su Peugeot 408 de Super TC2000, Facundo Arduso llegó a caminar a **242 km/h** en plena Avenida 9 de Julio, a la altura de la intersección con Tucumán. Los autos usaron una sexta marcha muy corta para restringir la velocidad: podrían haber superado los 250 km/h en condiciones ideales. En agosto, el mismo Arduso consiguió batir el record de García Veiga en Rafaela, girando una vuelta en el óvalo sin chicana a **264,817 km/h**. Y al propio Ponce de León le cronometraron una velocidad máxima de **306,383 km/h** manejando un Honda Civic de Super TC2000 aerodinámicamente balanceado, con cubrerruedas y sin espejitos retrovisores...

85

Danica Dorada

Danica Sue Patrick (30 años) estaba comenzando a ser considerada la Anna Kournikova del automovilismo, una bella atleta -no tanto como la tenista rusa- generadora de un enorme interés mediático que, sin embargo, no se traducían en resultados. La rusa dejó el circuito profesional del tenis femenino sin haber conseguido un título que la redimiera; a Danica se le estaban acabando las monedas de la alcancía que se había llenado en las 500 Millas de Indianápolis de 2005, cuando tuvo un disparo de victoria que erró el blanco del podio por poco: tenía 23 años, lideró la carrera durante 19 vueltas y perdió la punta recién a ocho giros del final, para terminar cuarta. Lo terrible fue que el equipo le pidió por radio que cuidara el combustible; ella redujo el ritmo y se dejó pasar; al final de la carrera, los ingenieros descubrieron que todavía quedaban en el tanque 10 litros de metanol: podía haber ganado... Pero nunca le contaron la verdad sino hasta tres años después.

“Siempre creí que podía ganar. Esa no era una preocupación. Para mí, lo frustrante era contestar la pregunta ‘¿cuándo vas a ganar tu primera carrera?’” De brillante pelo negro, adicta a ser fotografiada en trajes de baño (una práctica por la que ganó hasta 7 millones de dólares en 2008), supo ser recia en la pista cuando las condiciones lo exigían:

- Al final de una carrera en 2007 se pegó unos empujones con Sam Hornish, después de un incidente en el asfalto;
- En Milwaukee 2007, después que Dan Wheldon la cerrara y la sacara de pista, lo persiguió en los bo-

xes, lo agarró de un brazo y lo pechó;

- En Indianápolis 2008 casi se tira de las mechas con la venezolana Milka Duno, una residente en Miami que, sin embargo, cuenta con el favoritismo de Hugo Chávez.

- En la misma carrera, Ryan Briscoe la chocó en un reabastecimiento y ella lo corrió por la calle de boxes...

Solo le faltaba vencer: se tomó 50 carreras para ello. Fue en Motegi, Japón, el 20 de abril de 2008. Nunca reincidió.

Pero su victoria solo tiene parangón con dos antecedentes femeninos:

- El subcampeonato mundial de rally de Michelle Mouton en 1982, manejando un Audi Quattro (el primer coche de rally 4x4) tras ganar tres rallies por el Mundial, en Portugal, Grecia y Brasil. En 2012, Mouton es la manager del Campeonato Mundial de Rally.

- La victoria de Desiré Wilson en Brands Hatch, Inglaterra, en 1980, con un Williams Fw07, la única de una mujer en una carrera con autos de Fórmula 1 (aunque fuera por el campeonato británico).

Decidió no competir más en IndyCar a partir de 2012, pero hacía tiempo que Danica había perdido el potencial para transformarse en la primera mujer en ganar las 500 Millas de Indianápolis. Esa hubiera sido la victoria dorada.

86



Hola, lanina

Con solo 17 años, la joven lanina Zanazzi acababa de hacer historia en el automovilismo argentino, logrando la victoria en una carrera de Fórmula Super Re-

nault (monopostos de F-3 con motores de 250 HP) en Río Cuarto, el 20 de junio de 1999, contra varones de mayor poderío físico y experiencia, como por ejemplo Martín Basso o Ezequiel Toia. Fue un boom y terminó, cómo no, en el programa de Susana Giménez. Dos perlas de aquella noche memorable:

-El viento me iba pegando en la cara –relataba lanina, trayendo a colación una experiencia normal en cualquier coche monoposto, del estilo de un Fórmula 1. Sin techo, obvio.

-¿Cómo? –repuso Susana, sorprendida- ¿Ibas con la ventanilla baja?

La entrevista va terminando. Le toca a Susana hacer una de las preguntas que la producción le escribió para que se luzca:

-¿Cuál es la próxima carrera?

-Ahora vamos a San Juan –explicó lanina en la jerga propia del automovilismo, implicando que la carrera siguiente era en el magnífico autódromo El Zonda de aquella provincia.

-¿¿¿Van corriendo todo el camino hasta San Juan!??-fue la reacción. (Hace 40 años, era así...)

87

Coraje

¿Es doblar a 250 kilómetros por hora?

No. Tener coraje es haber dejado un pedazo de cuerpo, trozos palpitantes de humanidad en la curva, literalmente hablando, y aún así seguir intentándolo, doblando, corriendo. No sentirse doblegado. Por eso son dignos de aplauso estos casos:

1. Jason Watt era un promisorio piloto apuntando a la Fórmula 1 cuando, filmando un corto publicitario en su país, Dinamarca, cayó de la moto y el 80 por ciento de su cuerpo quedó paralizado. Eso sucedió en 1999. Desde entonces vive en silla de ruedas, a la que periódicamente abandona para subir a una plataforma móvil mucho más veloz... En 2000 había vuelto a correr, con un auto de turismo especialmente preparado, con controles en el volante. En 2001 fue subcampeón danés y en el 2002 llegó al título. Lo conocí ese año en Copenhague: *“Al principio había perdido la voluntad de seguir viviendo, sí. Cuando manejaba un monoposto, estaba acostumbrado a sentir el auto con el culo, como la mayoría de los pilotos. Ahora ya no puedo. Así que empecé a usar más mi cabeza y cuando me acostumbré a los controles, resultó como siempre”*. Sigue compitiendo: en el 2008 fue sexto en el torneo de su país.

2. Alex Zanardi era campeón y millonario cuando perdió ambas piernas en un horrible accidente en Lausitzring (Alemania) el 15 de setiembre de 2001. *“Todavía no sé bien qué pasó –cuenta en su autobiografía- Apenas sentí algo. Cuando miré adelante ví que faltaba la trompa del auto... y mis piernas”*. El sacerdote de la IndyCar le dio la extremaunción. Sobrevivió a tres paros cardíacos y seis meses después usaba dos prótesis. En 2006 volvió a manejar un auto de Fórmula 1. *“Esta vez no me voy a romper las piernas –bromeó porque ya no las tengo...”*. Hoy es piloto oficial de la BMW en el Mundial de Turismo, maneja un 318i con comandos especiales y en seis años ganó tres carreras contra otros ex pilotos de F-1 como él, como Gabriele Tarquini o Nicola Larini.

3. El caso de **Adrián Gustavo Hang** es conmovedor. El santafesino protagonizó otro espantoso accidente en Monza (Italia) en una carrera con autos de

Fórmula 3, el 15 de abril de 1996, cuando lo cerraron tirándolo contra un guard-rail a 240 km/h. Hubo que amputarle ambas piernas por debajo de las rodillas: *“Solamente le pedía a Dios que me dejara vivir –me contó en la primera nota grande que dio tras la piña, ya en Franck, su pueblo natal, en Santa Fe, con dos prótesis colocadas, cuatro meses tras el accidente- Le pedía que me quitara el dolor y me diera otra oportunidad”*. Por entonces ya calculaba volver a subirse a un auto de carreras. Lo hizo, ¡y cómo! En 1999 se consagró campeón argentino de Turismo Nacional Clase 2, y en 2003 –patrocinado por la ortopédica RTM que produce sus prótesis- ganó el título de la clase N4 del Campeonato Italiano de Turismo (CIVT), a los 31 años, incluida una victoria en Monza, el mismo trazado donde menos de una década antes había sufrido la desgracia. *“Ganar es una satisfacción personal, pero después entendés que tiene una significación mayor por lo que representa para los que están en una situación similar o peor”* reflexiona. En julio de 2009 ganó su última carrera, con un Citroen Xsara de la Clase 3 del TN, en Olavarría. Alguna vez me había dicho: *“El automovilismo me dio un montón de cosas, quizás me quitó otras, me llenó de y tristezas y de amarguras pero nada se compara con los gestos de solidaridad que yo siempre sentí de parte de mis competidores”*.

4. Gianclaudio “Clay” Regazzoni quedó parálitico al chocar su Ensign contra el Brabham del sanjuanino Ricardo Zunino, en el GP de los Estados Unidos (Costa Oeste) de 1980, en Long Beach. Ocultaba bajo su cinturón cinco victorias en F-1 y un subcampeonato en 1974. No solo volvió a correr (¡compitió inclusive hasta en el París-Dakar, la última ocasión en 2005!) sino que estableció una escuela de manejo para conductores discapacitados. ¡Y seguía acelerando, eh! En

1995, corriendo el Rally Por las Pampas en Córdoba, con Néstor Straimel de navegante, mandó a ambos al hospital. Eso no le impidió continuar viniendo a la Argentina a competir en las tradicionales Mil Millas Sport. *“¿Quejarme? Uno ve chicos con cáncer y se siente avergonzado –decía- Tuve años de buena vida que ellos no tendrán. No puedo caminar, pero puedo manejar mi Ferrari, tengo mi escuela para gente discapacitada, todavía puedo ir a las carreras. Ya no me siento un desesperado”*. Murió el 15 de diciembre de 2006 en la autostrada A1 Milan-Bologna cerca de Parma, acelerando su Chrysler Voyager hasta incrustarse en la cola de un camión. Tenía 67 años.



Seb Loeb

Se aproximaba el Rally de la Argentina de 2009, válido para el Mundial, y el panorama pintaba para bostezo. Era el quinto rally del año y el francés Sébastien Loeb había ganado los cuatro primeros, en Irlanda, Noruega, Chipre y Portugal. Más: había ganado las cuatro ediciones anteriores del Rally en Córdoba. Más aún: había conquistado los últimos cinco títulos mundiales, el quinto tras vencer en 11 de los 15 rallies de 2008. ¿Qué podíamos escribir que causara interés?

Antes del rally, publiqué lo siguiente: *“Es el mejor piloto del mundo. Es cierto que lleva a su lado a un señor que lo conoce desde hace décadas y que le va cantando curva por curva. Pero también es indudable que manejar un coche de rally de más de 300 HP, por caminos en general angostos, de tierra, de barro, de hielo, de nieve y, ocasionalmente, de asfalto, durante largos*

tramos en los que no se repite el terreno ni los peligros, resulta un arte más peculiar que conducir un Fórmula 1 de 750 HP en un circuito prolijo que se reitera cada minuto y medio". Y cuando terminó la primera etapa del rally, me apresuré en anunciar que *"con una sutileza en la ruta que engaña a los fanáticos que confunden vehemencia con rapidez, Loeb aplastó a sus rivales"*.

Nada fuera del guión. Al cabo de las tres etapas, Loeb gana en la Argentina por quinta ocasión consecutiva, logra su quinto triunfo en el año sobre cinco, el número 52 de su historial (sobre 118 disputados), y Citroen nos ofrece a los periodistas argentinos la chance de una rueda de diez minutos con el imbatible francés. Quizás la última chance para escribir algo distinto a lo que vinimos contando en los últimos años...

Nos vamos sentando: quedo último y la silla disponible es la que está a su derecha. Marie-Pierre Rossi, la attaché de prensa, pide que hagamos la charla en inglés, para no traducir mucho desde el francés... Pero Seb se sienta y hay como una suerte de intimidación general, otros no se sienten tan cómodos preguntando en inglés, y entonces pongo yo primera.

-Desde abajo se ve un poco... aburrido -me animo a decirle, pero me arrepiento al instante. *¿Aburrido? ¡Viene de jugarse la vida!*

Sin embargo, su respuesta es igual de inesperada.

-Yo sé que es aburrido cuando gano siempre -me admite- *Pero ¿qué puedo hacer? Mi trabajo es ganar, no perder... Desde afuera parece más fácil, pero créame que adentro del auto la cosa no es tan sencilla.*

No era posible imaginárselo, no en ese momento al menos.

Pero quizás sí dos semanas más tarde, cuando pinchó un neumático en Italia y perdió el invicto.

O al mes, cuando en Grecia tuvo lo que llamó "el

peor accidente de mi vida”, destruyendo su C4.

O en Polonia, cuando chocó contra un árbol y perdió la punta del campeonato

O en Finlandia, dónde se retrasó al tragarse un pozo...

O en Australia, dónde tras haber ganado lo penalizaron porque una pieza de la jaula antivuelco de su auto no estaba homologada y, por lo tanto, perdió el primer puesto...

Su trabajo era no perder... pero después del comentario tardó seis meses en volver a ganar: lo hizo recién en el Rally de España, en octubre de 2009. Solo con dos victorias en los últimos dos rallies del año, esa de España y Gales, Loeb se aseguró su sexto título mundial consecutivo por apenas un punto de ventaja. Le había encontrado una alternativa al aburrimiento.

(En 2010 ganó su séptimo título, con 8 victorias en trece rallies, y en 2011 conquistó el octavo lauro consecutivo, con 5 victorias. Al ganar el Rally de Argentina por séptima vez consecutiva, en 2012, lideraba nuevamente el Mundial e iba por su noveno título).

89

Concentración

Rodolfo de Alzaga, el campeón 1959 del Turismo Carretera, declaraba que se subía al auto de carrera *“solo el domingo”* porque esa era su *“ley”*. Roberto Mouras, tres veces campeón de TC entre 1983 y 1985, no intentó nunca correr en TC2000 porque implicaba estar arriba del auto desde el viernes previo, y no tenía tanto tiempo ni ganas.

Los pilotos de hoy vivirían arriba de sus autos si

pudieran, entrenándose lo suficiente y más.

Matías Rossi, campeón argentino de TC2000 en 2006, 2007 y 2011, cuenta algunos de sus secretos: *“Uno de mis ejercicios preferidos es concentrarme en un punto real o imaginario en la pared, de tal forma de no ser consciente de lo que sucede a mi alrededor, ni siquiera de escuchar un sonido; el ejercicio acaba cuando algo me perturba. Al comienzo no podía superar los 40 segundos. Ahora llego a permanecer 4 minutos en ese estado”*. Otro ejercicio predilecto se hace en el auto de carrera pero con el motor apagado. *“Cierro los ojos y visualizo la pista, como si estuviera a punto de pasar por el control de la carrera. Llevo conmigo un cronómetro y en el momento en que ‘veo’ el control, lo aprieto: comienza a marcarme el ‘tiempo de vuelta’. Siempre con los ojos cerrados, hago todos los movimientos necesarios en el auto con el volante, el acelerador, el freno y la caja, como si estuviese dando una vuelta rápida, a veces hasta imitando el sonido del motor. Siempre con los ojos cerrados. Cuando ‘veo’ que completo la vuelta, cierro el cronómetro. Y el tiempo no difiere en mucho del real...”*.

Pero el más curioso ejercicio de concentración mental tiene que ver con la música. *“Escuchamos melodías y tenemos que determinar cuántos instrumentos están tocando... Empecé con dos, a veces puedo diferenciar hasta ocho...”*.



Reconocimiento

Una prueba más de que en el automovilismo comparar épocas solo sirve para formarse una idea aproximada del fabuloso avance de la tecnología o la

ciencia aplicada. En 1966, cuando corría el Gran Premio que definía el título de TC de ese año, Carlos Alberto Pairetti preparaba así cada etapa: *“En cada día de descanso entre una etapa y otra, yo me iba con un Chevrolet 400 a recorrer el camino del día siguiente. El Automóvil Club marcaba el trayecto con pintura celeste y blanca, pero para las curvas más peligrosas yo usaba pintura roja; después en carrera veía esas señales y sabía que tenía que levantar. Bordeu, en cambio, usaba pintura amarilla. El Chevrolet quedaba en el final de la etapa, para repetir la operación dos días más tarde, y yo me volvía en un avión que me prestaba el Banco del Oeste a la cabecera de la etapa... Ojo, que cuando las carreras eran en ruta, solo los domingos, yo me iba ya los viernes a reconocer el camino, recorríamos el circuito –que podía medir hasta 150 kilómetros- dos o tres veces y meta pintura roja...”*. Hoy las carreras se preparan de otra manera. Agustín Canapino estaba obligado a ganar la final en Buenos Aires, en la última fecha del TC de 2010, para ganar el título. *“Después de la serie, que gané, consciente de que solo me servía el triunfo, empecé a pensar cómo hacer para asegurarme la punta en la largada –cuenta el joven arrecifeño- Y para eso era necesario picar adelante: tenía que ir colgado porque sabía que en la zona de la Horquilla perdía entre tres y cinco décimas de segundo. Yo largaba adelante, junto con Norberto Fontana, y la clave era evitar que me ganara la frenada antes de la Ese del Ciervo. Entonces me encerré a ver las imágenes que habíamos registrado en la cámara que llevaba a bordo de mi auto: quería ver hasta dónde podía estirar la frenada. En la largada de la serie me había quedado corto y no quería que me sucediera lo mismo... Por suerte Fontana no me porfió mucho, frené cómodo en dónde había previsto y mantuve la punta”*. El resto fue correr 25 vueltas a 203,681 km/h

de promedio para ganar la competencia y coronarse, a los 20 años, 10 meses y 9 días, como el campeón más joven de la historia del Turismo Carretera.

91

Boca y River

* 10 ídolos históricos de Ford en Turismo Carretera:

Oscar y Juan Gálvez, Dante Emiliozzi, Juan Carlos Navone, Angel Rienzi, Nasif Estéfano, Héctor Luis Gradassi, Jorge Martínez Boero, Oscar Castellano y Omar Martínez,

* 10 ídolos históricos de Chevrolet en TC:

Julio Pérez, Juan Manuel Fangio, Domingo Marimón, Marcos Ciani, Jorge Cupeiro, Juan Manuel Bordeu, Carlos Alberto Pairetti, Roberto Mouras, Emilio Satriano y Guillermo Ortelli.

* Dos ídolos que fueron más grandes que las marcas: Luis Di Palma (que corrió con las cuatro que hoy compiten, pero solo fue campeón con Torino) y Juan María Traverso (quien, salomónico, ganó tres de sus seis títulos con Ford, y los otros tres con Chevrolet).

92

Volante a la derecha

Ahora que hablamos del deporte de los 22 y la pelota, está claro que hay fútbol de derecha y fútbol de izquierda. Por eso de que se juega como se vive, y que al resultado se puede arribar por distintos caminos, ponien-

do el acento en el plus de la estética (Menotti, Cruyff, Capa, Wenger, ahora Guardiola) o en la acartonada sequedad de la eficiencia (Bilardo, Parreira, Trapattoni).

Acaso porque el automóvil nació como un elemento suntuario, una distinción de clase, un símbolo del lujo, un capricho de clases altas, en el automovilismo es menos propenso al paralelo. Surgió como un deporte de ricos y sobrevivió décadas como entretenimiento aristocrático y de alcance limitado. El primer presidente de la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos (AIACR, el antecedente de la FIA) fue el barón Etienne Gustave Frèdèric Van Zuylen Van Nijevelt Van De Haar, más conocido como Etienne Van Zuylen, que duró en el cargo casi 30 años, entre 1904 y 1931, y no simpatizaba con la izquierda precisamente: era un barón del petróleo en Bélgica, estaba casado con una Rothschild. Y el conde De Dion, aquel de la París-Rouen, se sumó a la Asamblea francesa en 1902 como un bonapartista de extrema derecha.

Si la distinción se reduce a lo que transcurre en la pista (como en la cancha), encontraríamos símbolos de un presunto automovilismo de izquierda en aquellos pilotos que intentan adosarle una dosis de belleza al resultado. Uno no puede dejar de citar a corredores como Pechito López, Fontana, Matías Rossi, inclusive Marquitos Di Palma, o el genial Tito Urretavizcaya, o desde afuera gente como Tazio Nuvolari, Gilles Villeneuve, Nigel Mansell o Kimi Raikkonen.

Pero en un ambiente dónde predomina el ruido, el humo, los metales pesados y, por sobre todo, el dinero, ¿dónde encontrar automovilistas de izquierda?

Al Príncipe Paul Von Metternich, un aristócrata y políglota alemán presidente de la FIA entre 1975 y 1986, no le pesó su título de nobleza para pelear al lado de Franco en la Guerra Civil española contra lo que

llamaba “la amenaza comunista”.

Después llegaron Jean-Marie Balestre, fotografiado durante la Segunda Guerra Mundial con un uniforme de la Charlemagne, la división francesa de las SS alemanas y Max Mosley, el hijo de Sir Oswald (el creador del Partido Fascista británico), el mismo que, durante los disturbios racistas de Notting Hill en 1958, escribió los graffiti “Keep Britain White” “mantengan blanca a Gran Bretaña”, y expuesto en 2007 por haber participado de una orgía sadomasoquista. Eso, sin olvidar a Bernie Ecclestone, llamado el Zar de la Fórmula 1, un apelativo de connotaciones gruesamente derechistas, ex vice de la FIA, que en un mismo reportaje (en el Times londinense, el 4 de julio de 2009), expresó su admiración por Adolf Hitler (*“puesto a mandar, sabía hacer las cosas”*), por Margaret Thatcher (*“ella fue quien levantó a Inglaterra”*) y por las tiranías (*“a veces son mejores que las democracias, que no le han hecho demasiado bien a unos cuantos países”*), aunque luego pidió disculpas por lo desafortunado de sus juicios.

A Mosley lo sucedió en el cargo el francés Jean Todt, al que por sus métodos se lo había apodado, mucho tiempo atrás, “Napoleón”, sin que se supiera de la queja del dirigente por la manera en la que lo llamaban...

Lo describió sencillamente Jackie Stewart, tres veces campeón mundial de Fórmula 1, en su libro *“Faster”*: *“Los pilotos son (políticamente) conservadores. Para manejar un auto de carreras, uno tiene que ser conservador. No se puede ser radical, alguien dado a la espontaneidad y al entusiasmo”*. Como escribió el shakespeariano historiador Dr. Mike Lawrence, *“nadie espera encontrar trotskistas en el automovilismo”*.

Ni anarquistas. En 1898, el señor y la señora Borzacchini bautizaron Baconin a su recién nacido devotos como eran del líder anarquista Mikhail Bakunin. Pe-

ro con Mussolini en el poder, el ya piloto de carreras cambió en 1930 su provocativo nombre por el más tranquilizador de Mario Umberto. Al año siguiente corría para Enzo Ferrari, a quien hizo Commendatore nada menos que el Duce. Ferrari se afilió con cálculo y sin asco al Partido Fascista en 1934.

¿Algo que objetar en la Argentina?

No, la tendencia ha sido similar y varios ejemplos que abarcan casi un siglo lo atestiguan. Cuando empezó a correr, Juan Manuel Fangio era simpatizante del Partido Conservador; luego fue dos veces campeón de Turismo Carretera. Otro monarca de TC, Juan Manuel Bordeu, fue ministro de Deporte y Recreación de la gobernación de Buenos Aires, en el epílogo de la última dictadura militar. Fueron públicos los vínculos de Juan María Traverso, seis veces campeón de TC, con Carlos Menem y Alfredo Yabrán. Y Eduardo “Lalo” Ramos, hombre de campo y campeón de TC en 1994, fue concejal del partido de General Alvarado por la fuerza de Francisco de Narváez; en el 2008, a Ramos iba a alentarle a las carreras el dirigente ruralista Alfredo de Angeli... Héctor Ríos, uno de los más veteranos dirigentes de la ACTC, contó recientemente que cuando la entidad empezó a controlar sus propias carreras, recibieron amenazas del ministro del Interior de la dictadura, Albano Harguindeguy. Sin embargo, una fría mañana de 1992, cuando Ramos estaba en la pista y Ríos era oficial de la carrera, al micro de la ACTC subió Leopoldo Fortunato Galtieri. Diez años, antes, en abril de 1982, los dirigentes de la ACTC habían llevado sus autos de carrera desde el autódromo hasta la Casa de Gobierno para ofrecerle al entonces dictador disputar una competencia de TC en el recuperado territorio de las Islas Malvinas...

93

Volante a la izquierda

Esa conexión indisimulable entre automovilismo y capitalismo debe haber sido suficiente para impedir que la Unión Soviética, por ejemplo, que podía competir con Occidente en la carrera espacial y armamentística (hasta cierto punto), nunca construyera ni financiara ni preparara un coche de Fórmula 1.

Aunque entre 1963 y 1965 la Moskvitch preparó en Moscú un coche, el G4, que habría podido correr en F-1 gracias a su motor de 1.500 cm³, éste producía apenas 162 HP cuando lo usual para ese entonces eran entre 215 y 220 HP.

El alemán Manfred Von Brautchtsch, cuyo tío había sido mariscal de Hitler, quiso quedarse a vivir en la Argentina después de la guerra, pero no le bancaron un par de maniobras no muy claras, pese a que en el país de posguerra tantos alemanes tuvieron cabida, y salió disparado: terminó siendo dirigente deportivo de la Alemania Democrática. Sin embargo, más allá de ese caso (en rigor, el único vencedor de Grand Prix con simpatía por el sistema comunista, aunque las condiciones no fueran simultáneas), no se conocen piloto con abiertas tendencias políticas de izquierda.

Lo más parecido al caso fue Bruno Giacomelli.

El italiano (82 carreras en Fórmula 1 entre 1977 y 1983) fue campeón europeo de F-2 en 1978, el año en el que las Brigadas Rojas mataron a Aldo Moro. Esa popularidad deportiva se mezcló una tarde en la tapa de un diario importante con un titular que decía, más o menos, "*Crece el Partido Comunista*"; en rigor, fuera de la URSS, el PC peninsular era el más fuerte de Europa. Una gran foto de Giacomelli fue publicada próxima al

titular, como destacada del suplemento deportivo, pero la asociación quedó. Al poco tiempo, unos periodistas ingleses que sabían poco italiano le preguntaron qué pensaba del PC, y Bruno contestó: *“los comunistas hicieron mucho por la gente más pobre y por los campesinos en Italia”*. Nada más.

Sin embargo, al poco tiempo, el piloto fue contratado por la Alfa Romeo. ¿Cuál era el rumor? Que el sindicato de trabajadores de la casa de Milan había producido una insoportable presión para tener a uno de los suyos en el equipo. ¿No era la manera más lógica de colaborar con la causa de un cuadro ejemplar?

Giacomelli solo manejó dos años para la Alfa Romeo y su campaña en F-1 se estancó. Volvió recién en 1990, manejando el que se considera probablemente como el peor coche de la historia de la F-1, el Life W12. Con una curiosidad: uno de los sponsors del equipo era un ruso llamado Mikhail Pickovsky, de Leningrado, que puso sus logos (y la bandera de la todavía Unión Soviética) en la carrocería del auto... y en el buzo de Giacomelli. Un italiano sospechado de comunista con la hoz y el martillo en el antiflamea... Lo más cercano a un intelectual de izquierda en el automovilismo.

94

¡Qué debut!

El 14 de setiembre de 2008, al ganar el Grand Prix de Italia, en Monza y bajo la lluvia, Sebastian Vettel se convirtió, con 21 años, dos meses y diez días, en el piloto más joven de la historia en triunfar en Fórmula 1. En los dos años posteriores batiría varios records de precocidad, entre ellos el de ser el bicampeón mundial más joven, (24 años, 98 días). En la cacería posterior a aquel

triumfo por la nota con el muchachito, un periodista le puso el micrófono delante de la cara y ensayó algo así como “*debe ser el día más feliz de tu vida...*”.

–*Obviamente no estuviste allí cuando debuté sexualmente* – contestó el jovencito alemán.

95

Yankees, go boxes

Algunos tilingos todavía se desgarran las vestiduras cada vez que comparan la cantidad de pilotos brasileños que corren en Fórmula 1 con los argentinos que NO corren en la máxima categoría del automovilismo mundial, y lanzan ayes como si la carencia de tales ídolos revistiera la misma gravedad –en términos de una hipotética ausencia del Estado– que el hambre no resuelto en los bolsones de pobreza. Uno se pregunta: ¿Y por qué no comparan, por ejemplo, con los Estados Unidos?

¡Uh! Pisamos territorio minado. Un presunto equipo de los Estados Unidos falló en llevar a un piloto argentino, José María López, a la Fórmula 1, aún incluso cuando el gobierno argentino había comprometido un aporte de dos millones de dólares. Fue la última frustración nacional vinculada con la F-1.

Pero en las últimas 25 temporadas de Fórmula 1 (1985-2009), el marcador es el siguiente:

Argentina: 4 (Larrauri, Fontana, Tuero, Mazzacane).

Estados Unidos: 2 (Michael Andretti, Scott Speed).

Si fuera más allá, y sumara en términos de Grands Prix corridos, la cuenta sería:

Argentina: 47

Estados Unidos: 41

Si fuera un poquito más retorcido, aumentaría la cuenta de pilotos de Argentina a cuatro y medio, inclu-

yéndolo a López y su paso por el equipo Renault de F-1 como piloto tester, aunque nunca llegó a correr.

Ahora bien, ¿por qué no sorprende? Porque a semejanza de los Estados Unidos, y a una notable diferencia de Brasil (algo de lo que los tilingos nunca toman nota), la Argentina tiene uno de los automovilismos de consumo interno más poderosos del planeta. En serio. Si existen 10 potencias en ese plano (cantidad de competidores, de autos y equipos, de pistas, de fanáticos) estamos en ese cuadro de honor, sin duda, una calificación superlativa si además cotiza *per capita*. ¿Quiénes estarían en ese cuadro? Estados Unidos, Inglaterra, Italia, Alemania, Francia, Australia, quizás Japón... y la Argentina, líder absoluto en América Latina en materia de automovilismo. ¿Una prueba? Es el *único país en el mundo* que televisa tanto automovilismo por señal abierta –y desde 2012, gracias al Automovilismo para Todos- en dos de las cinco señales de aire en Buenos Aires. No hay otro deporte que se televisa con frecuencia en las pantallas abiertas en el país. Y en el mundo no hay otra nación –ni siquiera los Estados Unidos- que tenga tantas carreras en TV abierta. El dinero se usa para fomentar la actividad interna. No para financiar campañas internacionales de deportistas. ¿Y por qué debiera ser el Estado el financista? No lo es siquiera en Brasil... Solo una razón lo justificaría. Ya se verá.



De quintuples y séxtuples

En 2011 se cumplieron cien años del nacimiento de Juan Manuel Fangio. Los cinco campeonatos mun-

diales del Chueco se emparentaban, a la lejanía, con los cinco títulos de Guillermo Ortelli en el TC. Y al de Salto se podía encontrarlo en los boxes durante el aniversario: *“Para los pilotos de nuestra generación, que todavía competimos, Fangio es una referencia, una luz histórica. Lograr un título es difícil, pero reiterarlo habla de talento, de superación, ¡imagínense repetirlo cinco veces! Cuando veo los autos que manejaban en esa época, la verdad es que ellos corrían un riesgo superior, aunque es cierto que cada época tiene su desafío: ahora no hay tanto peligro, pero la competitividad es más grande”*.

Seis meses más tarde, Ortelli había aumentado la cuenta a seis, alcanzando a Traverso, a tres títulos de Juan Gálvez (9) y relegando a Oscar Gálvez (5). *“Mete un poco de miedo estar entre tantos monstruos. Quiero ganar más títulos pero no me obsesiona el record de Juan, porque no sé si llego. Cada vez es más difícil ganar campeonatos: los autos son todos iguales, los motores se sortean, se cargan kilos cuando ganás...”*. El secreto de Ortelli es su fantástica adaptación a un sistema que, más que velocidad o espíritu temerario por sobre el nivel de destreza indispensable, requiere regularidad y cuidado de máquinas que no se preparan para durar. En 2012, a mi juicio, el mejor de todos los pilotos argentinos es Matías Rossi. Pero Ortelli, junto con José María López o Norberto Fontana, integraría el Top-5.

97

Héroes

Pero ese es un drama que sufre el automovilismo de hoy en la Argentina: el recorte de la distancia con el ídolo. Era mucho más fácil identificarse con el ídolo

que podía hacer con una máquina de carrera lo que los comunes estaban impedidos de hacer –correr a más de 200 cuando el auto de serie apenas superaba los 120- que ahora cuando los corredores toman muchos menos riesgos y en ocasiones ganan en las pistas a un promedio menor al que se puede establecer viajando con el auto propio de Buenos Aires a Mar del Plata. Si no existe tarea ciclópea no puede germinar la admiración y eso le deja rápido lugar al desinterés. Por eso el Dakar despertó tanta pasión entre el público: recupera la dimensión heroica del deporte, es un muestrario de audaces que durante quince días van a afrontar una tarea que, en general, resulta imposible para el común. Como lo fue la Caracas en 1948.



¿Cómo corremos los argentinos?

“Después del fútbol, el automovilismo es el segundo deporte preferido de los argentinos”, opinó la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en marzo de 2012 cuando anunció el regreso de la Fórmula 1 al país para 2013. Pero ¿es realmente así? En términos de extracción social, seguro que el automovilismo es más popular que, por ejemplo, el tenis, y basta darse cita en cualquier serie de Copa Davis en el estadio Mary Terán de Weiss para comprobarlo. Pero no está atrayendo más público que una década atrás, sino probablemente menos. Aunque no existen estadísticas certeras para demostrarlo, es la sensación que se destila tras recorrer los circuitos de la Argentina en los últimos 20 años. A la definición del título del TC en 2011, en el autódromo porteño, concurrieron apenas 20 mil especta-

dores; a la del TC2000, en Paraná, solo tres mil... La carrera de SuperTC2000 de abril de 2012 en el callejero de Buenos Aires convocó algunos centenares de miles de espectadores, aunque la cifra precisa nunca se conocerá, y habrá que ver cuántos de ellos, en general legos en la materia, habrán de sumarse a las filas de los hinchas del automovilismo. Los rating televisivos, que solo miden una pequeña porción de audiencia (y no la más fierrera, la del interior del país), son inferiores a los de un lustro atrás, y aunque los 17 puntos que consiguió el SuperTC2000 en el callejero permanecerán como un hito, no estuvo muy lejos de los 13 o 14 puntos que el TC podía marcar en un buen domingo de mediados de la primera década del nuevo siglo.

99

Automovilismo celeste y blanco

Durante esos años, la gente común se aficionó al deporte a través de las selecciones nacionales, que las convocaban generosamente, ponían a disposición un espacio de identidad que era tan sencillo de ocupar y a menudo devolvían el esfuerzo del entusiasmo envuelto en la miel de algún triunfo. Así, al habitual fanatismo por la Selección Argentina de fútbol, que alcanza ribetes de paroxismo durante los Mundiales, se sumó la adhesión incondicional a la Generación Dorada, los muchachos de la selección de basquetbol subcampeones mundiales y campeones olímpicos; la Legión Argentina, varias veces finalista de la Davis y ganadora de un par de Grands Slams en este siglo; las Leonas, las chicas del hockey sobre césped que ganan en los Juegos Olímpicos y en los Mundiales; los Pumas, que más allá del dis-

cutible marketing del himno consiguieron un brillante tercer puesto en el Mundial de Francia de 2007 (y vendiendo en dos ocasiones a los locales) o, en menor medida, los pibes de los seleccionados del voleibol –que en 2011 consiguieron el mejor resultado en la Liga Mundial- o del handball –que por primera vez se clasificaron a unos JJOO. Por eso es válido preguntarse ¿qué ha hecho la selección argentina de automovilismo para ganarse el fervor del público? Nada, porque no existe tal cosa. Y mientras en los otros deportes el sostén corre por parte de las federaciones (la AFA, la CABB, la AAT, la UAR, entre otras) y en algunos casos además con el apoyo explícito de la Secretaría de Deportes y el novedoso Ente Nacional de Alto Rendimiento Deportivo, una sociedad entre la Secretaría y el Comité Olímpico Argentino, el automovilismo, con dos federaciones que fiscalizan automovilismo (una formal, la CDA del ACA, y la otra tácita, la ACTC), está huérfano de tales emprendimientos. Puede ser mucho más oneroso armar un equipo de pilotos argentinos a correr al exterior que un seleccionado de fútbol, de rugby o de tenis. Pero si la Argentina está en condiciones de recuperar un Grand Prix de Fórmula 1, un proceso que, según cálculos más o menos serios, requiere el concurso de 320 millones de dólares y que necesita del Estado para poder terminar de concretarse, quizás sería más saludable para esa popularidad -que la presidente reconoce con sensibilidad- destinar ese dinero a la formación de una selección argentina de automovilismo, que pagársela a un grupo capitalista británico que, de cada dólar que recibe, solo reparte 47 centavos entre los verdaderos protagonistas del circo. Modernos piratas.

100

Bandera a cuadros

El peor defecto, acentuado en los últimos años: el automovilismo argentino es un agujero negro que todo se lo traga, con peleas palaciegas o intestinas que creen estar disputándose la atracción de una audiencia similar a la población del país, atenta al beneficio particular (enorme o mínimo) mientras del otro lado solo se produce una impávida indiferencia. ¿Sugerencias finales? No que haya menos carreras, pero sí más variedad, que rompa con los formatos televisivos que imponen carreras de no más de 50 minutos. Más largas, o muchas pero más cortas. Que los autos de las categorías más importantes sean más difíciles de conducir. Que los que ejercitan la actividad tomen conciencia de que el automovilismo necesita reinventarse para mantener el nivel de popularidad que tuvo entre los '30 y los '60. Teniendo siempre presente que, salvo para una intensa minoría, no es el pan nuestro de cada día.

Índice

Prólogo	Ezequiel Fernández Moores	7
1	Carruajes sin caballos	9
2	La primera carrera	9
3	Manubrio y timón	10
4	A 17,65 km/h	11
5	Benz y Mercedes	13
6	Hermanos de goma	14
7	Tragedia	14
8	Piloto y mecánico	16
9	Alemanes en Argentina	17
10	ACA pasa algo	18
11	País herrero	19
12	El primer Grand Prix	19
13	Espejito, espejito	21
14	Control de alcoholemia	21
15	Autos antes que pilotos	23
16	Ford y Chevrolet	23
17	500 Millas criollas	24
18	Tazio Nuvolari	24
19	Un tal Enzo	26
20	Pruebas de clasificación	26
21	Historia de amor (I)	27
22	David de copiloto	31
23	Muertos de un lado... y del otro	32
24	Valor en servicio	34
25	La revancha	36
26	Veteranos	37
27	Sin aviones, con autos	39
28	¡A Caracas!	39
29	Los Marimón	41
30	Fórmula 1	44
31	Silverstone, 1951	44
32	Más contento que el Diablo	48

33	Oscar y Juan	49
34	¿Quién era el mejor? (I)	50
35	¿Quién era el mejor? (II)	52
36	Nunca Chevrolet	53
37	¿No será mucho Gálvez?	54
38	Capital Río de Janeiro	54
39	Grandes hits	55
40	Himnos	57
41	Diez triunfos de Fangio	59
42	Stirling Moss	61
43	Campeón gay	62
44	Las Suecas	63
45	Una Ferrari azul y blanca	66
46	Jim (Lotus) Clark	67
47	Fantasmas	69
48	Poltergeist	71
72	TC modelo '66	72
50	Jackie Stewart	75
51	Puesta nomás, caballeros	76
52	Gana uno, ganan dos	77
53	De bandera verde	79
54	Montecarlo, 1968	79
55	El Mago de Alta Gracia	81
56	Niki Lauda	84
57	Bergwerk, 1976	85
58	Enjaulados	86
59	Animales de verdad	87
60	Carlos Reutemann	89
61	Vida al límite	90
62	Sin nafta	92
63	Malvinas	94
64	Alain Prost	95
65	Ayrton Senna	96
66	Premoniciones	97
67	Beatle y tuerca	100

68	Schumacher en números	101
69	La otra cara del éxito	102
70	Fangio era mejor	104
71	Kruuse no cruza	106
72	Historia de amor (II)	108
73	El destino	111
74	¡Forza Minardi!	112
75	Historia de amor (III)	114
76	La caída del ídolo	118
77	Marcos	120
78	Turismo Competición 2000	121
79	El Flaco	123
80	Amigos en el Infierno	125
81	Velocidad	127
82	Velocidad en círculo	128
83	Orgía local	131
84	¡A fondo, a fondo!	132
85	Danica Dorada	135
86	Hola, lanina	136
87	Coraje	137
88	Seb Loeb	140
89	Concentración	142
90	Reconocimiento	143
91	Boca y River	145
92	Volante a la derecha	145
93	Volante a la izquierda	148
94	¡Qué debut!	150
95	Yankees, go boxes	151
96	De quintuples y séxtuples	152
97	Héroes	153
98	¿Cómo corremos los argentinos?	154
99	Automovilismo celeste y blanco	156
100	Bandera a cuadros	157

Pablo Vignone me pregunta si me siento el heredero de la rica historia del automovilismo argentino, de los Fangio, Gálvez, Di Palma, Mouras, Traverso... Y le tengo que contestar que no, que no me veo siendo el representante de todos esos monstruos en el deporte de hoy. Quizás más adelante, porque yo busco mis propios logros. Vivo el presente. Pero me cautivó esta loca historia del automovilismo condensada en Fierro Plus, porque conozco a Pablo desde hace muchos años, lo sé uno de los periodistas más serios del ambiente, me generan mucho interés las historias que relata y cómo las cuenta, y me siento muy honrado de que haber sido invitado a formular esta consideración. No me creo el heredero de esa historia, pero a medida que la conozco un poco más, me atrapa.

MATÍAS ROSSI

ISBN 978-987-1367-44-3



9 789871 367443

Foto: Daniela Vignone



PABLO VIGNONE

(Buenos Aires, 1963).

“Fierro Plus” es su tercer libro con Ediciones Al Arco, después de “Fierro Líquido” (2005) y “¡Partidazo! Los mejores encuentros de la historia de los mundiales” (2010). Además publicó “Traverso, una autobiografía autorizada” (2005), “Campeones del TC” (partes I y II) (2006), “70 años de TC” (2007), “Fangio, el hombre hazaña” (2007) y “Siglo Fangio” (2011). Editor de Deportes de Página/12, y de “El Maravilloso Mundo del TC” de Carburando, columnista de TyC Sports, visionauto.com.ar y El Gráfico, es docente en la escuela de periodismo deportivo DeporTEA. Su hobby, como no podía ser de otra manera, son los libros...