



AUTOMOVIL



Bandini y Amon (italiano y neozelandés), sentados sobre el Ferrari que ganó las «24 Horas de Daytona». Amon ganó en Le Mans, sobre un Ford.



En 1966, Ford obtuvo el primer puesto indiscutible en el campeonato mundial de constructores. En las famosas «24 Horas de Le Mans», tres «MK-II» pasaban unidos insolentes, la línea de llegada. Fue el gran triunfo europeo de los americanos. Mac Laren y Amon llevaron el bólido vencedor. Poco duró el éxito.

La última imagen de las 24 Horas de Le Mans 1966 —la instantánea de un acto mortal— ha quedado fijada para siempre en la historia del automóvil.

Uno tras otro, los potentes «Ferrari P-3» se destrozaron durante la noche; los tres «Ford MK-II» victoriosos, soberbios e insolentes dinosaurios de batalla, traspasaron unidos la línea de llegada, bajo la lluvia, y se detuvieron ante Henry Ford II, que se hallaba en su tribuna como Julio César en el Coliseo. Este inmodesto desfile de los tres monstruos rugientes era deliberado. Su sentido era claro: «¡Vae victis! Italianos, no se os ha batido: se os ha aplastado, hundido, humillado. Eclipsaros, hombrecillos; haced "spaghetti", pero no bólidos. Estas son cosas de personas importantes!»

El año pasado, Ford —que había gastado en tres temporadas más dinero que Ferrari en toda su historia— ganó las grandes carreras de prototipos y obtuvo el primer puesto indiscutible en el campeonato mundial de constructores. Todo esto por vender Taunus. En pleno desarrollo, el orgulloso Comendatore Ferrari parecía haber perdido voz y voto en el capítulo. Pero el deporte del automóvil es más que esto.

La última imagen de las 24 Horas de Daytona, en los Estados Unidos —la instantánea de un acto mortal— ha quedado fijada para siempre en la historia del automóvil. Era el 5 de febrero. El destino volvía a repetirse, pero al revés.

Uno tras otro, los potentes «Ford MK-II» prototipos se destrozaron durante la noche. El resultado de la carrera fue una venganza shakespeariana, una solemne recuperación del cetro, un golpe de penacho implacable, diente por diente y, para un ojo, los dos ojos. Victoriosos, los tres «Ferrari 330 P-4» rojos, con el habitáculo en forma de gota de agua, traspasaron unidos la meta, llegando a la parada en escudrilla. El primer Ford, un «GT-40» de reserva, llegó con dos horas de retraso, detrás de los «Porsche».

Daytona —la primera prueba que cuenta para el campeonato del mundo de constructores— no es más que Daytona, es decir, un «ersatz» de Le Mans, como Sebring, como Monza, como Nurburgring. Para Le Mans todos los constructores se ponen a trabajar laboriosamente, dando a luz monstruos cada vez más terroríficos. Pero en América, el Waterloo de Daytona —difundido por todas las televisiones— ha sido recibido como una bofetada.

Todos los sostenedores de Ferrari y de sus excelentes mecánicos celebraron jubilosamente el tropiezo de la caballería brutal de los pura-sangre americanos: pero el fracaso de Ford, paradójicamente, es demasiado total para no tener apelación. Sobre cuatro fallos mecánicos, tres son debidos a transmisiones fatigadas. Los Ford murieron de una común indigestión de poder. Síntoma significativo: tenían miedo de ser batidos y se inflaron, se hincharon hasta a punto de estallar.

Antes de Daytona, Ford había procedido a ensayos ultrasecretos, de los cuales habían sido proscritos incluso los responsables del circuito. Parece ser que los superprototipos de Ford, los famosos «J cars» de cambio automático y carrocerías de aluminio como los aviones, no tenían capacidad. Entonces se colocó en los clásicos «MK-II 7 litros» los nuevos motores previstos para Le Mans. 450 HP, 500 HP, 550 HP o más, quién sabe. Era demasiado para las cajas de cambio y los embragues.

Más ligeros, los Ferrari tenían capacidad. Han sido los nuevos «P-4» los que han ganado. Se parecen a los «P-3» destrozados en Le Mans, pero con numerosas modificaciones: bloque de motor revisado, tres válvulas por cilindro, embrague, bielas y distribución reformados, alimentación por inyección directa, sistema Lucas, nueva caja de cambios con cinco posiciones, nuevos chasis, frenos mejor refrigerados, etc. Resultado: 450 caballos en 8.000 revoluciones por minuto y 320 kilómetros por hora en velocidad máxima. Posiblemente, Ferrari encontró de esta forma las proporciones exactas de la delicada síntesis peso-resistencia-potencia. Este fantástico trabajo ha sido realizado en Maranello desde Le Mans. Y se decía que el Comendatore estaba al borde de la quiebra, agriado y descorazonado por el cilindro compresor Ford...

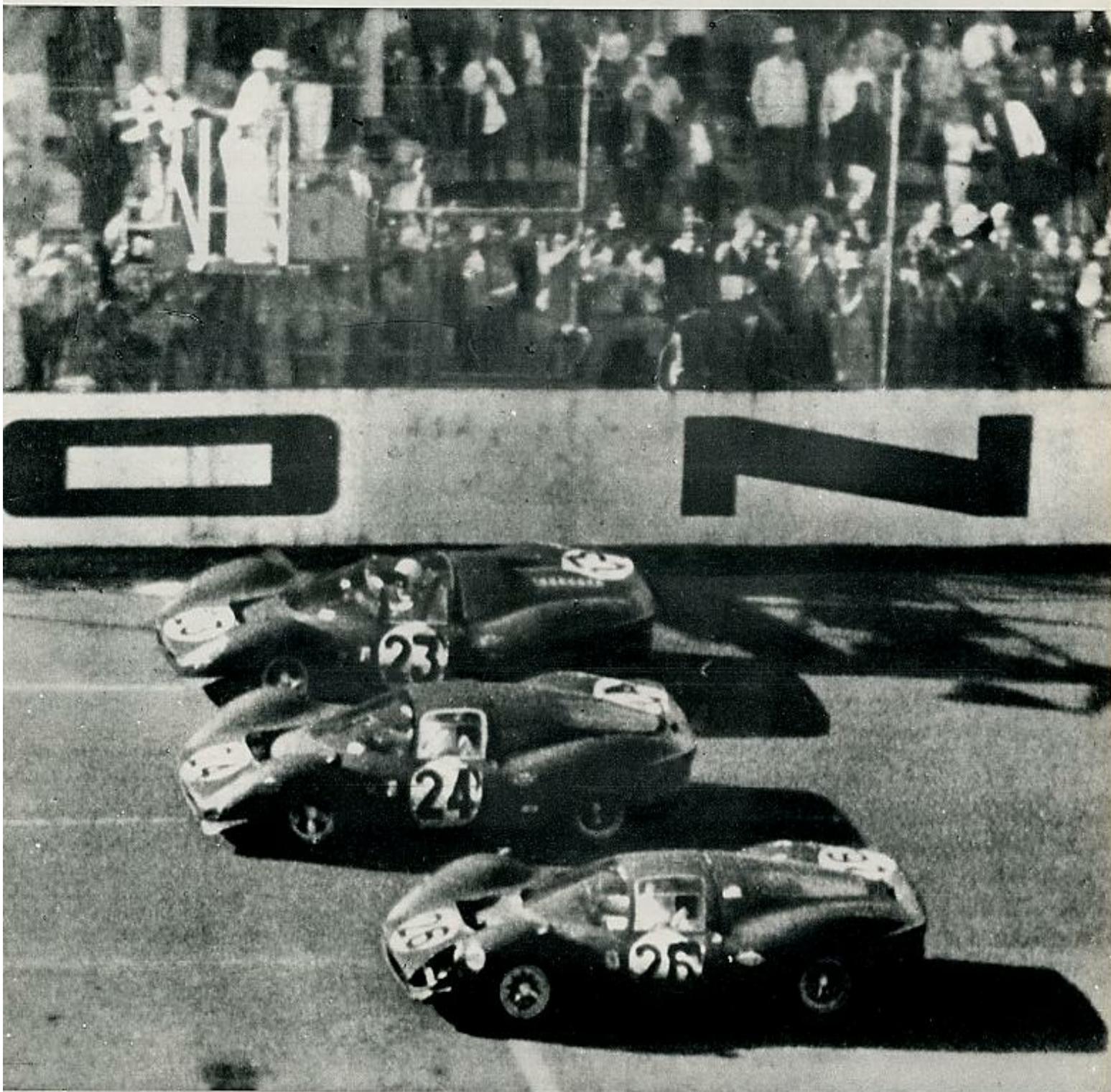
El viejo león se ha despertado y contrataca en todos los frentes: en prototipo, con los «P-4»; en carretera, con los «Dino»; en pista, con los «F-1» y los «F-2». Han sido contratados nuevos pilotos y, en particular, el joven fenómeno Chris Amon, de veinticuatro años. Es él quien había ganado en Le Mans con un Ford, y de nuevo triunfa —con Bandini— de forma inolvidable en Daytona. Pero todavía queda más. Maquavelico, Ferrari juega por la banda en la línea de la ambición americana y hace dinero: ha firmado un contrato fabuloso con Firestone, la gran fábrica de neumáticos, quien ha financiado, en parte, la revancha italiana. Se hablan de varios centenares de millones de liras. Shell paga también. Y asimismo el imperio Fiat, ligado a Ferrari para construir el «Dino». El Comendatore es el porta-estandarte de Italia: Italia está agradecida.

La próxima batalla tendrá lugar en Sebring (USA) el primero de abril próximo. No hay que ser un maníaco de las carreras automovilísticas para frotarse las manos ante el espectáculo: habrá deporte de verdad. Ford y Ferrari, por supuesto. Pero también Chaparral, cuyo coche puntero derrapó en una balsa de aceite cuando estaba dentro de la danza de Daytona a más de 190 kilómetros por hora; pero también la formidable Lola «70 MK-III» con motor Aston-Martin, los «Porsche» más rapaces que nunca, los «Matra» con motor B. R. M. 2 litros, el «Alpine» dotado del nuevo «Gordini» 2,6 litros... «Jaguar» queda para el año próximo. No importa. En junio, el betún arderá sobre el circuito de Sarthe...

JEAN-FRANCIS HELD

(Fotos: CIFA y EUROPA PRESS.)

LA VENGANZA DEL COMENDATORE



Los Ferrari tomaron la revancha de Le Mans en la propia USA. Los Ford «MK-II» quedaron desbordados uno tras otro durante la noche en Daytona, el primer Ford llegaría con dos horas de retraso. Los tres Ferrari «330 P-4», rojos, entraron juntos. En abril, Ford y Ferrari lucharán de nuevo sobre el circuito de Sebring (USA).