

Automovilismo

LA FORMULA 1, MUJER PERFECTA

Lanzados a casi trescientos kilómetros a la hora, todos los Fórmula 1 ofrecen un aire común de familia. Es lo que yo pensaba, hace aún pocos días, en Kyalami (África del Sur), mientras se corría el «Grand Prix» del automóvil. Si acudí a la magnífica competición de Kyalami fue porque este año nos prometía la buena dosis de pimienta de que los Fórmula 1 andaban necesitados. Este tipo de competición, a fuerza de querer ser exacta, dura, depurada, a fuerza de querer reunir, carrera tras carrera, todos los dictados de los teóricos, terminó por ser un asunto para iniciados. Para el público, incluso para los más enterados, no siempre resultaba divertido. La Fórmula 1 viene a ser un poco la poesía lírica del automovilismo. Un tanto fatigados por su

mios, con su cilindrada limitada a tres litros, no son las más rápidas. Pero con 450 CV. y menos de 550 kilogramos sobre la báscula, resultan los más agudos, los más rigurosamente eficaces entre todos los automóviles concebibles. Absolutamente nada de superfluo, nada de accesorio, en un monoplaça. Todo ha sido sopesado, concebido, terminado para atacar a fondo durante una hora, justo el tiempo de devorar 300 kilómetros de pista. No se economiza un Fórmula: todos los parámetros están tensos, explotados hasta los límites de lo posible. Solo en su máquina, que se le ajusta como un traje, el piloto ve sus enormes ruedas girando, batiendo en torno a sí. Jamás espera, ni mide, ni temporiza, como en las competiciones de resistencia. Siempre al

dad, con cierto predominio sobre la parte delantera, propendían fuertemente a resistir al viraje. En las curvas, el morro tendía a derrapar hacia el exterior, bajo el efecto de la fuerza centrífuga. Un hombre como, sobre todo, Fangio conducía de modo impresionantemente espectacular estas difíciles máquinas: cuando el vehículo, en el límite de adherencia en curva, se le iba, soltaba el acelerador y daba un volantazo para obligar a la parte trasera a dar un bote que le volviera a empistar. Después, una pequeña corrección de volante, a fin de limitar el deslizamiento, y ya estaba enfilado. Espectacular maniobra que enardecía el corazón de los aficionados.

La revolución Cooper, hacia 1959, lo cambió todo.

El motor central, situado justo detrás de la cabeza del piloto, ha hecho descender el «momento polar de inercia» concentrando las masas en torno al centro de gravedad. Los vehículos se hacen casi neutros en curva. Stirling Moss ha sabido perfeccionar el derrapaje simultáneo de las cuatro ruedas, con el que ganaba segundos admirables y daba placer contemplar. En fin, los progresos de suspensión y, sobre todo, de neumáticos han permitido a virtuosos científicos como Clark llevar la economía hasta límites inverosímiles, sin perder ni una décima de segundo en deslizamientos parásitos. Hace quince años, una fuerza centrífuga inferior a un «g» hacía derrapar a los vehículos. Hoy, los ligeros y poderosos bólidos encajan fácilmente 1,5 «g» y se mantienen en línea sobre sus poderosas morcillas aplastadas, de 40 centímetros de anchura. Esto es hermoso, pero los cronómetros apenas dicen nada al corazón.

Con los frenos ocurre algo parecido: por muy sofisticados que fueran, los tambores se calentaban y obligaban a los pilotos a improvisar. Ahora, los discos permiten marchar a fondo, puede apretarse el pedal como una bestia en el instante supremo, y la cosa va sobre ruedas. De ahí estas tolerancias de seguridad increíblemente finas de hoy.

Otro factor que en apariencia contribuye a restar interés a los grandes premios es la similitud de los vehículos entre sí. Los monoplaças actuales son, todos ellos, más o menos hijos del Lotus 25, diseñado en 1962 por el gran Colin Chapman. Los creadores de bólidos parecen tener miedo de salir de las sendas clásicas: para José Rosinski, antiguo campeón de Francia y ensayista de «Sport-Auto», tal prudencia es algo inherente al carácter artesanal de la Fórmula 1. Bordar hasta el infinito sobre temas conocidos resulta menos caro y más seguro que buscar otras soluciones. Lo importante es ganar de inmediato, jugando —en la medida de lo posible— sobre seguro. Esa especie de casi monopolio de Ford no se explica de otra manera.

Por evidentes razones de marketing, muchas grandes marcas se in-

teresan en la competición. De ahí poner cincuenta ingenieros de lo más selecto sobre un proyecto de bólido, va el canto de un duro. Por ejemplo, Ford ha delegado sus poderes deportivos a dos magos ingleses, Costin y Duckwoerth. Potentísimo, firme, el V-8 Ford-Cosworth equipa los Lotus, los Brabham, los Mac Laren, los nuevos De Tomaso y, sobre todo, los nuevos March. Cada constructor-artesano se paga los Cosworth a precio de oro... puede luego consagrarse... al resto. Así economizará estudios que cuestan millones y se evitará no pocos disgustos. En el fondo, todas las revoluciones que han convertido a Kyalami en un circuito tan excitante se deben al V-8 Ford o no Ford: esa es toda la cuestión.

Así, el pasado año, Stewart —de la «cuadra» Ken Tyrrel— obtuvo el Campeonato Mundial sobre Matra-Ford. Entre tanto, el joven y diminuto equipo Matra, apoyado por Simca-Chrysler, ha puesto a punto haciéndolo competitivo, su propio motor V-12. Es un hermoso motor pero Stewart estima que, para ganar, es necesario tener un motor Cosworth detrás de la cabeza. El cocinero y su diabólico «manager» Ken Tyrrel han dejado, pues, el Matra para sustituirlo por el March, marca inglesa que pega hoy muy fuerte.

Por la misma razón, el rapidísimo Chris Amon, desconfiando del nuevo doce cilindros de su ex patrón Ferrari, ha fichado también por el March. Exactamente igual que el italo-americano Andretti, ex vencedor de Indianápolis, y que Siffer De pronto, eficazmente atraído por las miras made in Fiat, el joven prodigio belga Jacky Ickx entra como primer piloto en Ferrari. El francés Beltoise, por su parte, vuelve a ser número uno en la Matra, con Petero de segundo. De Tomaso entra en la danza. Alfa Romeo compra chasis Mac Laren para su nuevo motor, mientras que, por su parte, Mac Laren sigue con su motore Ford. Se ha visto claramente que Brabham tiene los dientes más alargados que nunca. En cuanto a BRM, el último de los no-Ford se muestra mucho más competitivo que el pasado año.

Siempre según José Rosinski, el orden de valores indispensable para ganar en Fórmula 1 se establece, sin ninguna fantasía, de modo siguiente: ante todo el motor. Después, el piloto. Detrás, los neumáticos. Luego, las cualidades de director de carrera. Y, por fin, el chasis. El año pasado, Matra más Ford, más Stewart, más Ken Tyrrel más Dunlop, lograron el «cocktail» ideal. Todo vuelve a replantearse. Después de Kyalami, tanto las «cuadras» como las marcas buscan combinaciones invencibles. Cada hombre tiene aquí su parte, pero absolutamente nadie la totalidad del éxito. Como diría Apollinaire, «tú tienes los más hermosos brazos, yo los más bellos pechos, juntas las dos haríamos una mujer perfecta». Esta mujer perfecta aparecerá en los próximos «Grands Prix». Pero nadie conoce todavía su nombre. ■ JEAN FRANCIS HELD

JACK BRABHAM



JIM CLARK



GRAHAM HILL



J. M. FANGIO

austeridad, los fanáticos llegaban ya a preferir aquellos otros prototipos, salvajemente enfrentados en la pelea, más ardiente, de las 24 Horas de Le Mans.

Frecuentemente se dice que la Fórmula 1 es la suprema aristocracia del automovilismo. Sin embargo, en la hora actual, los bólidos de «sport» y los prototipos como el Ferrari 512-S, los Porsche 914 y los Matra 650 no son menos nobles. Estos son purasangres de dos plazas, con faros y carrocerías envolventes, cuya arquitectura se asemeja a la de los Fórmula 1. Es más bien su función, el espíritu del monoplaça, lo que les confiere toda su originalidad. Las máquinas de los grandes pre-

sprint, siempre desencadenado y en pleno paroxismo, desde el principio hasta el fin. Es el puro conducir, en la pura mecánica, entregado a la pura aceleración. He aquí lo que el público viene a buscar a las tribunas de los grandes premios, y lo que, en virtud de la historia y del progreso técnico, salta ante sus ojos, cada día con intervalos más breves.

Hace todavía una quincena de años, las carreras de Fórmula 1 eran más fáciles de comprender. Los bólidos de entonces, con su motor delantero y el depósito de esencia detrás, tenían un «momento polar de inercia» elevado. Al estar sus masas repartidas lejos del centro de grave-