

Histórica 049

11 de Julio de 2008

Carlos E. Jalife Villalón

Ilustraciones: © Arturo Fregoso F.

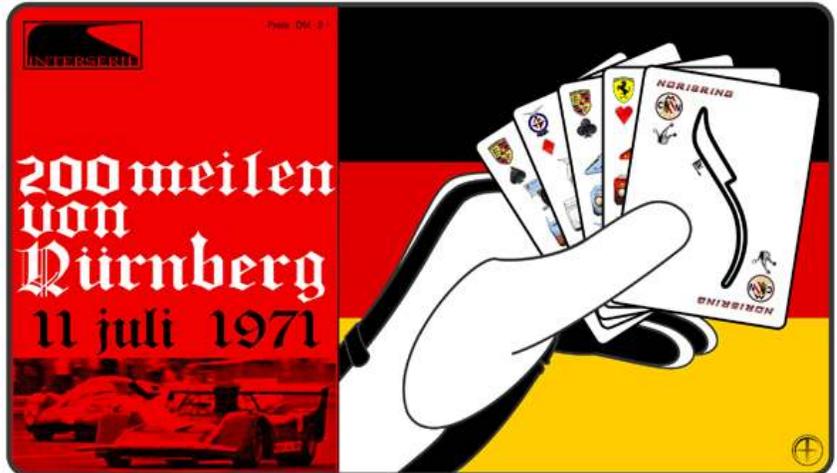
NdA: Buscando un tema distinto para este 11 de julio, 37º aniversario del accidente fatal de Pedro Rodríguez en el Norisring, decidimos -Arturo y yo- hacer algo diferente. Novela corta de cómo pudo haber sucedido la toma de una decisión, tiene elementos de verdad, pero no necesariamente fue así. Es un poco de ficción mezclada con datos fidedignos; la realidad no puede haber estado muy lejos de esto.

La Suerte Está Echada

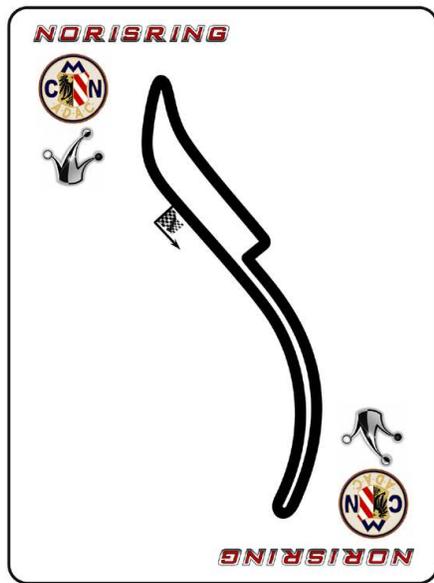


Ese martes el piloto regresaba de un ensayo exhaustivo en Silverstone, en el cual había sido el mejor de todos los que participaron con miras al Gran Premio británico, a efectuarse un par de fines de semana después. Su pareja estaba de compras y quedaron de verse en la casa en Bray-on-Thames; ella no había llegado así que para esperarla él se relajó y sentó en un mullido sofá de la sala. Se quitaba los zapatos cuando escuchó el repicar del teléfono. No tenía ganas de contestar, pero se levantó, tomó la bocina y escuchó al hombre al otro lado de la línea, quien le pedía reconsiderar su decisión de no acudir a su evento en Alemania e hizo una oferta más alta; además prometió un mejor auto para que compitiera acorde a su categoría. Tras prometer que lo pensaría y daría su decisión al día siguiente, el piloto colgó y regresó al sofá, mientras su mente se concentraba en la propuesta.

Una carrera de Interserie -el CanAm europeo- pero sin el dominio de algún equipo privado, como McLaren que en Norteamérica reinaba sobre todos los demás. El trazado del Norisring era un veloz circuito callejero en Nuremberg, poco complicado. Lo dibujó mentalmente: arrancaba en una recta muy larga hasta llegar a una horquilla sin chiste, de 180 grados aunque estrecha y que necesitaba una dura frenada; el regreso era otra recta que iba curvando levemente hacia la izquierda y luego una frenada más fuerte, otra vez, para entrar a la Ese frente a la tribuna de concreto, y aunque no muy peligrosa, era la curva más técnica del circuito, pues exigía abrirse mucho para poder tomar la salida con acelerador a fondo, incluso subiéndose a la acera para aprovechar al máximo el radio ampliado de lo que eran dos curvas de 90 grados unidas en un estrecho tramo. Seguía otra recta que se iba doblando a la derecha hacia la otra horquilla, una mucho más amplia y de unos 140 grados, que también exigía una frenada dura y en curva, pero en contraste tenía amplio espacio a la salida pues era casi del triple de ancho que la otra horquilla. Al salir pegado al riel la pista llevaba al conductor, tras un par de cientos de metros, a una curva amplia a la izquierda en la que no había necesidad de frenar y que desembocaba en la recta de meta, justo frente a las tribunas de concreto que permanecían como vestigio del Tercer Reich. Lo dicho, un circuito veloz, como el gustaban, pero necesitaba un auto con muchos caballos para aprovecharlo al máximo.



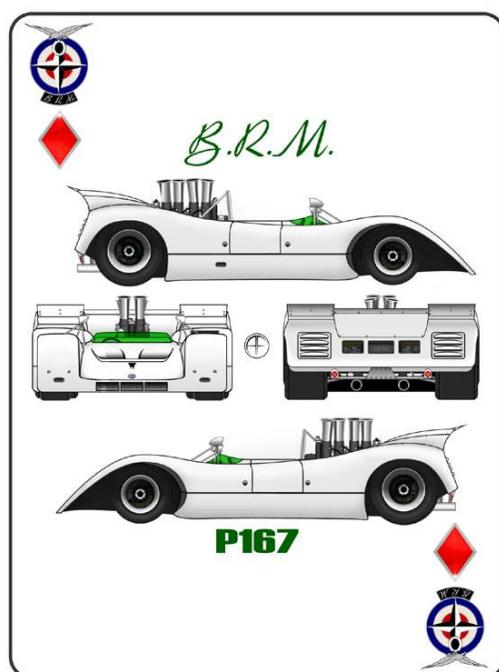
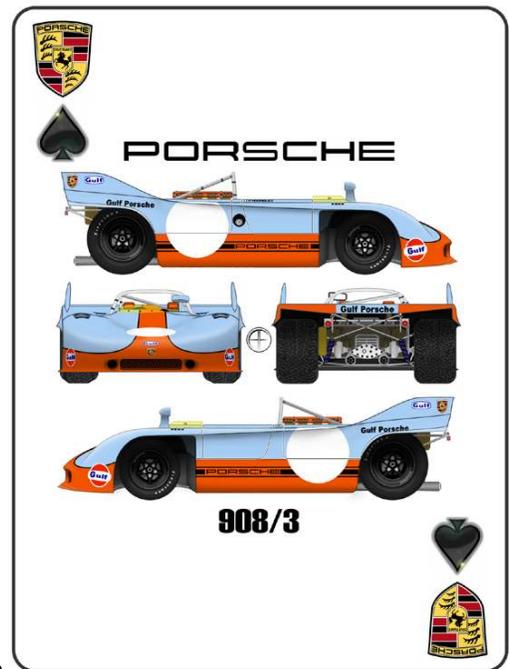
Él ya había competido el año anterior en las 200 Millas de Nuremberg y no era una carrera problemática, incluso no necesitaba mucha resistencia porque el organizador -su amigo del nombre raro que no podía pronunciar bien, Gernot- la dividió en dos series de 100 millas, unas 41 vueltas al circuito de casi 4 kilómetros, con recarga de combustible entre las series. Así se disfruta más la carrera, le había dicho Gernot, y damos oportunidad a que los pilotos se recuperen en la segunda manga si les fue mal en la primera. Y por ello, cuando lo vio en Le Mans un mes antes, él accedió a correr nuevamente en el Norisring; pero sólo si le conseguían un auto bueno. Como no le habían avisado, descartó ir a la carrera, pero esa semana Gernot estuvo llamando infinidad de veces para presionarlo y unos minutos antes le anunció que podría disponer de un prototipo del Herb Müller Racing. El campeonato de Interserie era poco reconocido, pero ofrecía buenas bolsas y no participaban muchos pilotos de F1 como aparecieran en CanAm, por eso él pensaba correrlo y ganarlo fácilmente con un auto bueno. Pero ya iban tres fechas transcurridas y no había corrido todavía. Recordó que en Mayo Arturo Merzario ganó la primera en Imola con un Ferrari 512M, y en 1970 él había dominado la carrera en su Porsche 917K hasta que un inglés se le trompeó en un prototipo chico sacándolo de la competencia. La segunda de 1971 fue en Zolder, donde él llegó con el nuevo BRM P167, pero el auto no quedó listo para el domingo y la victoria fue para Peter Gethin en un McLaren; la tercera prueba del Interserie se corrió el fin de semana anterior en Hockenheim, donde dominó el mismo McLaren pero manejado por Derek Bell, amigo y coequipero



de Gethin. Ni Arturo, ni Peter, ni el mismo Derek estaban a su altura, pero contaban con potentes autos que él no tenía y por ello pensó en lo urgente que resultaba ya echar a andar el proyecto de la Scudería Rodríguez, por fin su hermano menor Alejandro vendría con él a Europa a vivir el año próximo y ya había visto las opciones de fundar un equipo con Bernie, quien siempre estaba listo para un buen negocio. Y la gente de la marca de cigarrillos estaba presta para apoyarlo, marca que pronto se lanzaría en México, John mostraba amplio interés en que formara parte de su "World Championship Team"... aunque no fumara.

Ahora, con el telefonema de Gernot, las cosas cambiaron. Debía examinar minuciosamente las cartas presentadas por el destino. Lo primordial era el auto, las opciones se redujeron a cuatro:

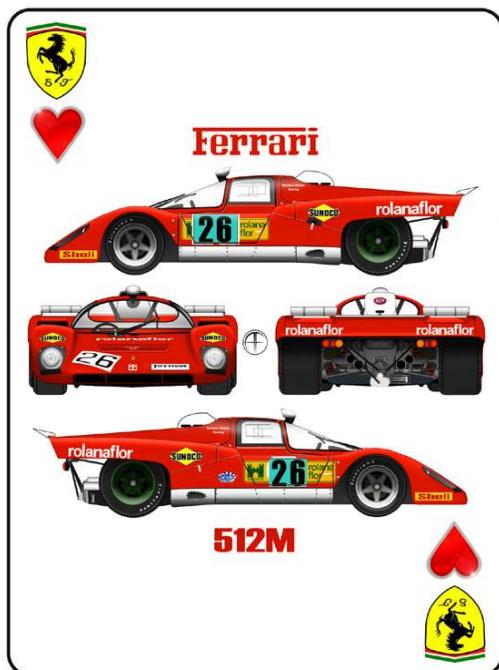
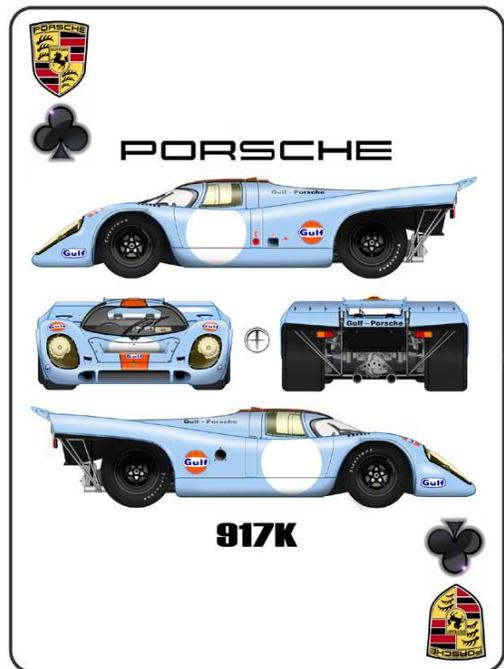
El primer candidato era la propuesta original, el Porsche 908/03 que Gernot le ofrecía, similar al que usó en el Campeonato Mundial de marcas con el equipo Wyer-Gulf-Porsche en la Targa Florio y en los 1000 Kilómetros del Nürburgring. Este ligero vehículo abierto resultaba un adelanto respecto al que le dieron en 1970 para competir en esta misma carrera: un Porsche 908/02 blanco del Richard Bröstrom Sport Racing, con el cual finalizó tercero; pero confrontando el motor tres litros del Spyder alemán con los enormes Chevrolet V8 americanos con que contaban los McLaren, sabía que era un arma insuficiente; absolutamente incapaz de competir también con los 5 litros de la fuente de poder que tenía su antiguo compañero Leo Kinnunen en su Porsche 917 Spyder. Y no era cuestión de dejarse ganar por Leo, quien además había quedado medio molesto porque por no ser suficientemente veloz lo substituyeron en el equipo Wyer para 1971. Aunque en realidad el cronómetro no miente, el finlandés le achacaba la culpa, hizo nota mental de subsanar la relación con Leo, no era mal tipo, y él lo que pidió era alguien que pudiera ser su par en velocidad, como Oliver, rápido y buen compañero. Aunque fuera un modelo directo de la fábrica en Zuffenhausen, que suministraba casi 360 caballos, el Porsche 908/03 no era para vencer en Norisring, a menos que lloviera, pero eso ya era pedirle mucho al destino. No, definitivamente esa carta no era la adecuada para un circuito tan veloz...



Luego pensó en el BRM P167, pero recordó las palabras de Tony en el dinamómetro diciéndole que los motores Chevrolet que pretendían usar no estaban listos. También resonó en su memoria la experiencia en Zolder, donde calificó, pero el auto falló al final del sábado y no arrancó el domingo pues no lo pudieron componer, tras volverlo cinco segundos más rápido entre las sesiones. El auto tenía mucho potencial, pero necesitaba más desarrollo y vueltas a fondo para sacarle los detalles; además, estando tan cerca del GP de casa ("el más importante de la temporada" había dicho Louis), Tony quería todo el esfuerzo del equipo en F1, sabiendo que toda la familia Owen estaría en las tribunas esperando una buena carrera, incluso una victoria de su piloto mexicano. Lástima, porque un esfuerzo sostenido de BRM podría hacer estragos en el dominio de McLaren. Él se sabía adelante en F1 de los pilotos con autos color papaya y podría estar también delante de ellos en CanAm con un equipo oficial respaldándolo; aparentemente la gente de Bourne no pensaba lo mismo y BRM entró tímidamente a la serie en 1970 por George, el millonario canadiense con

quien se llevaba tan bien que siempre estaba rodeado de amigas guapas. No, el P167 no era una carta que pudiera servirle en esta oportunidad europea, quizás más adelante en las carreras californianas de CanAm a final de año o en la propia Interserie, que podría usar para desarrollarlo y luego pelear las grandes bolsas en dólares que repartían en Norteamérica... descartado el BRM.

Sin reparar mucho su mente se fue a su auto favorito, el Porsche 917K. Lamentó enormemente cuando días antes el ingeniero John le dijo no tener tiempo de prepararle otro auto para Nuremberg, pues estaban alistando los suyos para las 6 Horas de Watkins Glen en las que cerraban el campeonato de 1971, y el contrato que tenían los de Wyer Automotive Engineering con Porsche. Ciertamente, ese era otro tema que tenían pendiente él y los alemanes, quienes dijeron tener mucho interés en platicar y conocer sus planes para 1972, pero no se habían sentado todavía. En CanAm el Porsche 917K ya había mostrado ser un rival de mucho cuidado, como el año anterior cuando él, Seppi y Brian en Watkins Glen les dieron un buen susto a los McLaren, pero un 917K que no estuviera preparado por la gente de Wyer no era tan bueno como podía serlo: un sueño hecho realidad. Sobre todo era un auto intimidante, rápido, con mucho torque, tanto que ocasionalmente en la caja de cinco velocidades era innecesaria la quinta. Con su reputación los demás pilotos sabían que él iba a rebasarlos, en el 917K la vida era mucho más fácil, nadie se atrevía a ponerse enfrente e inmediatamente se quitaban en cuanto lo veían aparecer en sus retrovisores o sentían encima las luces del auto. Con eso la mitad de la batalla estaba ganada, y para los que no se quitaban, siempre había hallado la manera de deshacerse de ellos; recordó los gritos de Seppi en Watkins Glen de 1970 diciendo "¡el pequeño bastardo me quiere matar!". No, el 917K no estaba listo y prefería no arriesgar con uno de esos autos de los equipos privados, nunca se sabe qué sorpresas se pueden hallar y qué tan competentes resulten. Otra carta a la basura...



Llegó a la opción final, un Ferrari 512M del Herbert Müller Racing. Pensó en el suizo, con quien corrió en la Targa unos meses antes; aunque no era tan rápido, era muy fino con el auto, hablaba muy bien alemán y sabía bastante de mecánica, siempre tenía impecables sus autos. Pero resultaba raro con ese pelo tan cortito, sobre todo en una era de pelo largo como este final del siglo XX. Eso lo hace sospechoso de "no-sé-que", aunque bueno, realmente la vida privada de los demás pilotos no le incumbía, pensó mientras acariciaba su larga cabellera. El Ferrari definitivamente era contendiente -demostrado ese año por Merzario al ganar en Imola - y los autos de Herb eran bastante rápidos. Él exigió un auto con posibilidades reales de ganar y el 512M cumplía el requisito. Además, a la gente de Porsche le iba a encantar que se subiera a un 512M para ir a fondo y poder compararlo con su 917K. Podría decirles en que era superior al Porsche, o donde había espacio para mejorar el 917, como lo hizo en 1970 con el 512S que usó en CanAm con el NART de Chinetti, sobre el cual siempre le preguntaban todos los ingenieros alemanes: Helmut, Peter... hasta el doctor una vez deslizó,

casualmente, la conversación hacia los autos de Maranello que eran muy distintos a los de Zuffenhausen, instándolo a hacer un comparativo. El vehículo italiano era una oferta que no podía rechazar para ir por la victoria absoluta y, de todos modos, Gernot ya había prometido una buena cantidad de dólares por correr, lo cual siempre ayudaba ahora que tenía en puerta su propio equipo.

Repasó muy bien las cartas en su juego y maduró: el 908 es muy lento; un 917 de Wyer no está disponible; el BRM no está desarrollado y sus motores todavía están en prueba; el 512 es suficiente para ganar. Aunque me tenga que esforzar un poquito contra los McLarens, eso hace más sabrosa la vida... voy a hablar con Gernot para solicitarle que Herb confirme la disponibilidad del auto escarlata, y ver si él también va a correr uno de los que tiene, será divertido ganarle en su propio coche, "Vini, Vidi, Vinci" -pensó... se levantó del sofá para tomar el teléfono. Mientras tanto, arriba en la ciudad de los dioses del automovilismo, simplemente se escuchó un largo suspiro y un murmullo que decía: "Alea iacta est", mientras una figurilla humana de barro era puesta en una barca que cruzaba el río Estigia.

