

Capítulo 11

Autódromo de Olot - Torremirona

El Autódromo de Olot - Torremirona es un proyecto que tiene su origen en el verano de 2006, estando todos de vacaciones en el Resort Torremirona Golf Club, junto a La Navata, cerca de Figueres (Girona).

Llevo ya algunos veranos en los que no hago especial propósito de leer, ni siquiera llevo libro alguno. Como descanso prefiero alguna actividad creativa de tema festivo o intrascendente. En años pasados utilicé el Dana para dedicarme a la investigación histórica amateur. Ese verano, sin embargo, preferí dedicarme a alguna cosa que implicara poder utilizar el portaminas. Sólo tenía que encontrar un tema no profesional que me permitiera ponerme a croquizar, y pensé entonces en diseñar un circuito de Fórmula 1.

¿Y cómo es un circuito de Fórmula 1? Desde hace ya bastantes años, las normas que rigen los circuitos de F1 son muy estrictas y limitan en gran medida sus características generales, con en fin de aumentar la seguridad. La longitud total no suele superar los 4,5 km, la pista tiene un gran ancho (17 - 20 m), las pendientes no suelen superar el 9% en sentido longitudinal, no existen peraltes laterales pronunciados, y existen por supuesto una serie de zonas de seguridad en torno a la pista que la separan en gran medida de las gradas u otros elementos. Ello unido a que la práctica totalidad de los circuitos desde Montmeló hasta hoy son obra de un mismo diseñador (el arquitecto Hermann Tilke) hace que muchas de las pistas modernas resulten parecidas entre sí y quizá, por qué no, también algo aburridas. Quizá las últimas invenciones del estudio (la curva 8 de Istanbul Park, la 1 de Shanghai, etc.) reflejen una tendencia hacia diseños más atractivos, pero lo cierto es que es difícil que hoy se puedan volver a diseñar trazados como Spa, el viejo Nurburgring, Laguna Seca, Watkins Glen o cualquiera de los ovals peraltados de los 50.

En cualquier caso, el primer trazado que hice trataba de ser un diseño de fantasía basado vagamente en circuitos modernos. Apenas sabía lo que ahora voy sabiendo de los circuitos clásicos. Pidiendo ayuda y consejo a Pedro y a Rubén, hijo de Karina; logramos dibujar el primer boceto.

Entusiasmado con el resultado, decidí publicarlo en el foro de la web de Pedro de la Rosa, donde sé que postean habitualmente una serie de auténticos expertos en fórmula 1 en general, y en circuitos clásicos y modernos en particular.

En el foro, en su día, había leído de hecho un "post" acerca de un antiguo circuito hoy abandonado, el de Sitges - Terramar. Se trata de un antiguo oval clásico, con peraltes de hasta 60°, que tiene la particularidad de tener las dos curvas peraltadas unidas no por rectas clásicas, sino por sendos tramos curvos de radio muy amplio. El autódromo (denominación clásica que recordaba el origen de muchos circuitos junto a aeródromos, como Anderstop o Silverstone) parecía ser muy técnico ya que no debía permitir hacer descansar al volante en ningún momento. La pista, situada cerca de Sitges en la carretera hacia Terramar, se encuentra hoy totalmente abandonado y forma parte hoy de una finca rústica; no parece que entre en ningún plan restaurarlo de algún modo.

Siguiendo, por tanto, la idea del Autódromo de Sitges - Terramar, publiqué el nuestro bajo el nombre de "Autódromo de Olot - Torremirona", firmándolo como creado por "Rubén Álava, Pedro Martín Jr., y Pedro Martín Sr".

Inmediatamente, empezamos a recibir comentarios. Al principio tímidamente, luego con más enjundia. Me criticaron las enlazadas en bajada, que yo había considerado interesantes, pues cortarían el "ritmo". Primera vez que me fijaba en ello; el trazado necesita ritmo, sin zonas que "adormezcan" el discurrir en demasiados puntos. Así, básicamente, un circuito tipo debía incluir una recta larga de meta, y tres o cuatro puntos "lentos" ('horquillas' o curvas cerradas) espaciados regularmente, entre los cuales el fluir debía ser progresivo y continuo; en el fondo, no debe ser demasiado diferente de una composición musical. En nuestra versión inicial, las horquillas enlazadas en "z" eran una zona muy lenta y larga, innecesaria.

Por otro lado, nos hacían algunas sugerencias, "¿por qué no incluir una parabólica como la Peralta de México o una curva parecida a la 1 de Shangai?" Bien, la cosa se ponía ya algo más técnica. Tenía localizada la curva de Shangai, pero, ¿cual es esa Peralta de México? ¿Qué circuito es ése?

El circuito Hermanos Rodríguez de Ciudad de México es un trazado clásico que se utilizó para F1 en los años 50*. Es un circuito antiguo, y la superficie, en malas condiciones (especialmente en la Peralta), provocó en 197* el veto de los pilotos, liderado por Ayrton Senna, que condujo a su supresión del calendario. La curva Peralta

tiene un trazado aparentemente semicircular, aunque al parecer es en realidad parabólica. Tiene, efectivamente, un fuerte peralte (inclinación transversal), característica habitual en los circuitos clásicos e prácticamente inexistente en los modernos.

Quizá la curva parabólica más conocida es el giro a derechas que toma ese nombre situada al final del circuito de Monza, justo antes de la recta de meta. Las parabólicas se disponen de tal manera que parten de un radio reducido que se va abriendo progresivamente en forma de parábola, lo que hace difícil tomarlas ya que el giro ha de rectificarse progresivamente, ampliándose, mientras se va acelerando poco a poco sin poder dar, hasta el final, gas a fondo. No se disponen al revés, es decir, cerrándose progresivamente, puesto que en este caso sería sencilla de tomar, ya que bastaría con abrirse algo hacia la izquierda antes de la curva hasta intuir el ápice²⁹⁰ (o vértice) de la parte de radio menor, y girar alrededor de ella a velocidad baja.

Bien, todo esto no lo sabía entonces, así que dibujé, entre la horquilla de final de meta y la curva cerrada situada más al norte una curva parabólica... perfecta. Con el mismo arco parabólico simétrico a ambos lados del ápice. Para ello tuve que suprimir un par de curvas a las que no di entonces mucha importancia.

Por su parte, la curva número 1 de Shangai es una invención moderna, obra, como se puede suponer, de Hermann Tilke. Es una curva interesante y, en alguna medida, tiene relación con la idea de las curvas parabólicas que he citado. Se trata de una curva cerrada, a derechas, situada al final de la recta de meta. Su característica principal es que tiene un radio progresivamente decreciente, hasta completar un giro de casi 225°. Finalmente, sale a través de otra curva a izquierdas de radio en este caso progresivamente creciente, y de menor dificultad.

La dificultad del radio progresivamente decreciente de la curva estriba en que es muy difícil definir una trazada óptima, ya que no existe un ápice único como en una curva convencional. Era curioso ver como, en el Gran Premio de China de 200*, año en que se inauguraba el circuito, cada piloto trazaba la curva de una manera diferente, como tanteándola; unos se abrían mucho antes, aprovechando la gran anchura, para girar de modo fuerte al final, otros lo hacían progresivamente, girando en dos o tres puntos, etc. Aún hoy no todos la trazan igual, aunque ya existe una trazada base marcada a través de los años en el propio asfalto.

Y ¿qué es la trazada? ¿Qué es eso del ápice de la curva?

²⁹⁰Ver más adelante

El termino "trazada" se refiere a la línea ideal que el coche debería seguir dentro de la pista para completar cada vuelta en el mínimo tiempo posible. Dado que las pistas tienen un ancho generoso, la trazada no corresponde siempre con el eje de la pista sino que debe irse acercando a los vértices interiores de las curvas para lograr el recorrido de longitud mínimo y, por tanto, que se recorre en tiempo menor. Así, de manera simplificada, la línea de trazada óptima estará compuesta de una serie de tramos rectos unidos mediante arcos parabólicos que serán aproximadamente tangentes al interior de las curvas. Como es de suponer, la velocidad será mayor en los tramos rectos que en los arcos parabólicos, por lo que habrá que conseguir que el radio de éstos resulte lo más amplio posible. De ahí que sea necesario "abrirse" antes de las curvas para poder tomarlas del modo más suave posible.

En una curva circular simple, el arco parabólico de la trazada ideal toca a ésta en un sólo punto, que se denomina ápice de la curva ("apex", en inglés). Puede encontrarse en el punto medio del su arco circular, pero también puede situarse antes o después, dependiendo de la configuración de los tramos rectos o curvos que lo anteceden o preceden. En general, en curvas convencionales, no resulta difícil intuir el ápice de la curva mientras nos acercamos a ella, por lo que es, en principio, sencillo detectar una trazada razonable²⁹¹.

En cambo, en las curvas parabólicas o en las de radio decreciente, la cosa se complica. En ese caso, la trazada ideal puede tocar al interior de la curva en dos puntos, o incluso en más. También es posible que la trazada misma en una curva de este tipo no esté compuesta de un único tramo parabólico, sino de varios de características diferentes. De ahí la dificultad para, como se ha dicho antes, encontrar la trazada óptima en éste tipo de giros.

De hecho, una de las novedades que ya aparecían en el diseño inicial era la inclusión de lo que llamé "áreas de doble trazada", para aumentar las zonas de posible adelantamiento.

Uno de los principales problemas de la F1 actual es la falta de adelantamientos. Muchas de las carreras anteriores al 2005 se convertían en auténticas procesiones de coches, y era realmente aburrido ver cómo un coche alcanzaba, por velocidad, a otro, y se veía incapaz de adelantarlo durante 10 a 15 vueltas, a pesar de tener una mayor velocidad. Esto se debe, en gran medida, a la existencia de una fuerte succión aerodinámica detrás del coche que va delante (el

²⁹¹Otra cosa es que sea posible trazarla cuando uno viene a más de 300 km/h.

"rebufo"). Esta succión, que es consecuencia de la configuración aerodinámica de los coches actuales y que era prácticamente inexistente hasta el año 1968, en el que Ferrari introdujo el primer alerón, hace que el coche perseguidor, en caso de intentar adelantar salga bruscamente de esa succión y corra el peligro de perder el control. De ahí que sólo lo intente en zonas de características muy concretas, muy amplias y seguras, en las que esté garantizado poder recuperarse de dicha pérdida de control.

La mayoría de los circuitos poseen zonas de dichas características, pero a menudo no son más de una o dos por circuito, lo que reduce mucho las posibilidades de adelantamiento. En algunos circuitos clásicos que aún se utilizan, como Imola (San Marino), el ancho de la pista es reducido (unos once metros) por lo que es habitual que las carreras que allí se celebran tengan muy poquita acción. Montecarlo es otro caso evidente, ya que se trata de un circuito urbano muy estrecho, aunque al ser más lento el problema de la succión es en este caso menor.

Pues bien, con el fin de evitar estos problemas, añadí en algunas rectas y en todas las curvas unas zonas de sobreancho que permitieran, según mi saber entonces, el adelantamiento en gran número de puntos. Además, las zonas de sobreancho en curva se diseñaban con una forma especial, en "T", de tal modo que cada una de ellas permitiera al menos tres trazadas diferentes, para permitir tanto diferentes estilos de conducir como adelantamientos en curva (un coche adelantando a otro usando una trazada diferente de la del primero, "colándosele" por el interior o pasándole por el exterior).

He de mencionar, por cierto, que en el diseño inicial ya incluía las correspondientes zonas de frenada. Se trata de las amplias zonas de arena o grava fina que se disponen en los lugares en los que es previsible que un coche pueda salirse. La grava frena al coche, impidiendo que se golpee contra las protecciones (valladas, muros). Usualmente al final de las zonas se dispone una valla de ruedas de goma. No incluía escapatorias propiamente dichas, es decir, zonas suplementarias de asfalto en las que es posible rodar en caso de salida de pista para volver a incorporarse a carrera, pero sí vías de conexión entre sectores del circuito para permitir la configuración de circuitos más cortos*.

Bien, con todo ello aprendido, añadí al circuito un giro tipo Shangai sustituyendo las enlazadas que no habían sido del agrado de los expertos. Dado que se trataba de una curva muy lenta, le puse unos

sobreanchos realmente generosos para permitir alternativas variadas. Y volví a publicar el diseño.

La respuesta fue, en este caso, algo más tibia. La curva Shanghai no recibió comentarios, de lo que deduje por animarme que mal del todo no debía estar, aunque era obvio eso sí que me había pasado con los sobreanchos.

Sin embargo, la posición de la parabólica no cayó bien. "Has suprimido las curvas tipo Becketts que había tras la horquilla", me decían, "tal vez debas ponerla detrás de la curva 9, entre la 9 y la 11". ¿Tipo Becketts?

El circuito de Silverstone, en Inglaterra, está constituido por las pistas de servicio que rodean a un antiguo aeródromo de la Segunda Guerra Mundial, aún presente en el interior del trazado, de ahí su perfil prácticamente plano. Al carecer de desniveles, el trazado debe su carácter a la disposición de las curvas rápidas. Tras la recta principal, y pasada una curva a derechas de unos 90°, se encuentran dos curvas enlazadas muy rápidas que reciben el nombre de "Becketts". Las curvas pueden ser tomadas sin levantar apenas el pie del acelerador, trazando únicamente con el volante.

Pues bien, mi circuito contaba con dos curvas rápidas de ese tipo tras la horquilla a final de recta, que hacían que el ritmo fuera ágil entre ésta y el siguiente punto lento. Y yo las había suprimido para incluir la parabólica. Así que hice caso a mis críticos y coloqué la parabólica, aún simétrica, entre las curvas 9 y 11. Mucho mejor.

Aún hice un par de modificaciones más antes de postear la versión definitiva. Por una parte, modifiqué el área del túnel para incluir una curva parecida a la número 8 de Estambul; por otro, incluí una curva circular con peralte al revés ("es de mi propia invención", que diría el caballero blanco de Alicia).

El circuito de Istanbul Park, en Turquía, inaugurado en 2005*, es diseño de Hermann Tilke, como era de esperar. Dentro de sus trazados es quizás el más completo; aparte de contar con desniveles mayores que muchos de los nuevos trazados, cuenta también con una curva que lo ha hecho famoso dentro del circo, la número 8.

La curva número ocho está compuesta de cuatro tramos rectos de longitud corta, unidos mediante curvas de radio medio. Es una curva, por tanto, de ápice múltiple; ello no supondría en principio mayor misterio de no ser por la corta longitud de los tramos rectos; es necesario cambiar el arco de trazada tres veces en pocos metros. Trazar bien la primera de las curvas no te garantiza hacerlo en las

siguientes; es frecuente trazar bien la primera, pasarse algo en la segunda y perder el ápice ("miss the apex") por completo en la tercera. Es una curva muy técnica, en la que no es tan importante el coche como el control del piloto.

La velocidad en curva es la que determina, por encima de todo, el tiempo final de vuelta de un piloto. La velocidad en recta no es tan determinante como el control en curva; es relativamente fácil poder contar con un motor potente. La escudería Minardi, hoy desaparecida (aunque técnicamente Toro Rosso sea su continuadora) ocupó sistemáticamente los últimos lugares de la parrilla desde su fundación. Este hecho la hacía tener una buena base de fans; como bien dijo su director deportivo Paul Stoddard, "Minardi es el segundo equipo favorito de mucha gente". En los últimos años en que compitió en la Fórmula 1, Minardi, sin abandonar los últimos puestos en todos y cada uno de los grandes premios que disputó, ocupó sin embargo en ocasiones puestos de cabeza en cuanto a velocidad máxima en recta. El Minardi de Albers podía alcanzar los 310 Km/h en recta, por encima de Renault o Ferrari²⁹². Sin embargo, los tiempos finales del Minardi eran hasta dos segundos más lentos, al tener una capacidad de control en curva muy inferior. Sistemas como el "mass damper" de Renault (una especie de "contrapeso" interior) o el bajo centro de gravedad de Ferrari, fruto de una inversión en I+D que Minardi no se podía permitir, eran las razones por las que la escudería de Faenza nunca logró alcanzar ni siquiera a los coches amarillos de Jordan (es decir, a los penúltimos).

La curva 8 es, por todo lo anterior, la que condiciona en gran medida el tiempo final de vuelta en Istanbul Park. En 2005, Alonso era perseguido por Schumacher en un coche claramente más rápido. Para ambos la curva 8 era una novedad, pero el caso es que Alonso pudo adaptarse mejor a ella. Tal vez fuera porque el sistema de control del Renault fuera mejor, aunque en prensa y TV se habló del excelente pilotaje del español. El caso es que cada vez que ambos tomaban la serie de curvas, Alonso la trazaba con limpieza mientras que Schumacher se abría perdiendo del ápice de la tercera. Esto le hacía perder el rebufo del Renault; sin embargo, el campeón alemán lograba recuperar poco a poco el espacio perdido en los tramos rectos, en los que la velocidad del Ferrari era superior, de tal modo que al llegar de nuevo a la curva 8 se encontraban de nuevo igualados y la historia se repetía.

²⁹²Una de las medidas indica que llegó en una ocasión a alcanzar una velocidad muy superior... para salirse en la curva siguiente, pasándose de frenada.

Pues bien, traté de incluir una curva tipo Estambul en mi circuito. Elegí una zona que se encontraba a medio camino entre la horquilla número 2 y la nueva parabólica, por aquello de mantener un ritmo razonable. En esa zona yo había hecho que el circuito volviera a pasar muy cerca de la recta principal; mi intención era que la grada de meta, a ambos lados de la recta, estuviera construida sobre parte de ese tramo (túnel a lo Mónaco²⁹³); además, parte de la recta tendría otra paralela a ella en sentido contrario, al estilo del circuito de Avus en Berlín²⁹⁴. Puse, por tanto, la Estambul (mi curva número 7) justo antes de esa zona, aunque tuviera que renunciar a la idea del túnel. Además, para agilizar la salida hice una serie de curvas largas de salida con lo que perdí la idea de rectas paralelas (que me gustaría recuperar en algún momento).

Para darle un punto mayor de dificultad, hice una variante sobre el diseño de Tilke, y es el ir cerrando progresivamente el radio de cada una de las tres curvas, así como ir acortando el tramo recto entre ellas. de esa manera, aún es más difícil encontrar la trazada óptima.

La segunda invención es la de la curva circular. Quise diseñar con ella un tipo de curva en la que la trazada fuera realmente difícil. La curva que planteé era perfectamente semicircular y de radio muy amplio; ello hace que no exista ápice propiamente dicho, sino que la curva de trazada es prácticamente tangente al arco en un tramo amplio. Ello hace además perder la referencia; la curva "no se acaba nunca". Para maoyr dificultad imaginé la curva con peralte invertido, hacia el exterior, lo que haría mantenerse junto al ápice algo realmente complicado. Una curva, en suma, que condicionara mucho el tiempo de vuelta final.

Aproveché finalmente para suavizar algo la chicane anterior a recta (y que quería asimilarse a la "Bus Stop" de Spa), para entrar en ésta a mayor velocidad, y publiqué de nuevo el circuito. Finalmente, los expertos me dieron su visto bueno.

Pero a esas alturas, ya sentía que me faltaba algo; el ejercicio teórico está muy bien, pero ese circuito había que probarlo. Todas las teorías y elucubraciones quedarían en papel mojado si al rodar sobre él la cosa no funcionaba. Por entonces, aún de vacaciones, tenía la ocasión de disfrutar la carrera de Hungría, en la que Pedro de la Rosa lograba quedar segundo en un GP trepidante bajo la más intensa lluvia,

²⁹³¡Magníficos colchones!

²⁹⁴Que estaba construido, por cierto, aprovechando un tramo de autopista abandonado, de ahí las rectas paralelas.

tras resistir y finalmente adelantar al mismo Schumacher en las últimas curvas. Ah, recordaba entonces aquellas sesiones de F1 por la tele con mi cuñado Toni, aquella carrera de Brasil bajo una lluvia torrencial...

Pedro de la Rosa, ese buen piloto sin demasiada suerte, que supuso desde tiempos de Arrows mi reenganche con la Fórmula 1. Lo cierto es que el asunto de los coches de F1 me había atraído siempre, ya desde la visita que hicimos con mis padres al Jarama, en el estreno de aquel Tyrrel de seis ruedas (y que no logró terminar); recuerdo las revistas Grand Prix, con sus *lap charts* de brillantes colores. Pedro de la Rosa me sirvió para volverme a conectar con las carreras, varios años antes del *boom* de Alonso. Aún cuando no había retransmisiones por televisión, cuando sólo era posible seguir de alguna manera el desarrollo de la carrera vía Internet, a través del *Live Timing* del sitio oficial de Fórmula 1, que reflejaba con exactitud la información de tiempos que aparecía en los monitores de los directores de equipo. Tras la carrera, el foro de fans hervía de comentarios, en general muy técnicos y serios, sobre lo sucedido en la carrera.

Pues bien, tras la carrera de Hungría, que fue el "momento brillante" no sólo de De la Rosa, sino de otros dos pilotos generalmente en segundo plano (Jenson Button, que ganó, y Nick Heidfeld, que quedó tercero), yo ardía en deseos de ponerme a correr por mi circuito. Y me acordé del MRO.

El MRO (Mini Racing Online) es un sencillo pero adictivo juego de carreras, creado por un programador español, y que permite el juego a través de Internet. Las carreras se juegan sobre un dibujo del plano del circuito en vista en planta; se controla con el teclado y resulta francamente ágil y divertido. Gran parte del encanto del juego está en el dibujo mismo de los circuitos; el programa trae por defecto el trazado de Spa, aunque en la página web del juego hay disponibles varios cientos de trazados, la mayoría muy detallados, listos para descargar.

Para crear un circuito en MRO existe dentro del programa un sencillo editor de circuitos. Basta con tomar la imagen del circuito (en este caso mi croquis a lápiz), e indicar sobre ella con un pincel qué material corresponde a cada zona: asfalto, arena, hierba, hormigón, goma (barreras de ruedas), etc. De esta manera, el programa sabrá como actuar en cada caso, aplicando la física correspondiente; en las zonas de asfalto el coche rodará rápido, en las de arena derrapará, en las de hierba patinará, en las zonas de hormigón o goma se golpeará, en el último caso con cierto rebote.

La única modificación que necesité hacer a mi circuito para poderlo utilizar en MRO fue la de ampliar el ancho, que tuve casi que doblar. El ancho original era más proporcionado a los circuitos reales, pero en el MRO es necesario ampliarlo para permitir que al menos cuatro coches circulen en paralelo; dado que los coches del juego son proporcionalmente mayores para poder verlos bien a la vez que se ve una parte amplia del circuito, éste tiene que ser más ancho en la misma proporción.

Así que por fin pude rodar sobre él. Y resultó un circuito bastante ágil y divertido, y también difícil de dominar en algunos puntos. La Estambul era realmente técnica, y la Shanghai funcionaba bien; la parabólica simétrica o la circular resultaban, sin embargo, algo más sosas. Pero bueno, el caso es que había logrado probarlo, y además había logrado convertirlo en un juego con el que volvía a "engancharse" en el asunto del circuito a Pedrito y a Rubén, que seguían apareciendo como diseñadores en todas las versiones que publicaba.

Así las cosas, postee el circuito en el foro de MRO, por ver si era posible que se publicara entre los circuitos oficiales, y fuera posible echar unas carreras online con los expertos del foro PdLR. El circuito fue rechazado; aunque a mí me parecía que tenía su encanto, la verdad es que correr directamente sobre el croquis a lápiz no tenía nada que hacer contra los trabajados dibujos de circuitos que existen en el sitio de MiniRacingOnline.

Postee también el circuito para MRO en el foro de PdLR, y algunos foreros lo probaron. El tiempo por vuelta en el juego resulta mucho menor a lo que sería de esperar en un circuito de longitud similar; los 1'30" que yo esperaba eran, en MRO, en torno a 0'45" o 0'50". En particular, F399 me señalaba que pensaba que ese circuito, en GPL, debía estar en 1'15" ó 1'20".

Así las cosas, el verano ya llegaba a su fin. Decidí entonces cerrar el tema; postee en el foro de MRO un mensaje de despedida en el que "regalaba" la idea a quien se animara a redibujarla al estilo de los restantes circuitos del juego. Por su parte, terminé el dibujo del circuito a lápiz, añadiendo ambientación (árboles, un curso de agua, gradas, etc.) y lo publiqué de nuevo en el de PdLR, dándolo por terminado. Había que volver al trabajo; quizá el siguiente verano pudiera retomar mis trabajos de diseñador.

Tras un mes de dedicación intensiva a I+D de infografía, un día de octubre se me ocurrió teclear en Google "GPL track creation". Y caí de nuevo en la tentación.

GPL o Grand Prix Legends, mencionado por el forero F399, es considerado como el simulador de carreras más realista jamás creado. Publicado en 1996* por Papyrus, una compañía subsidiaria de Sierra, conserva aún hoy un aura única entre los aficionados a este tipo de juegos. Con el auge de los nuevos PC y consolas dedicadas como la PlayStation y similares, existe gran cantidad de nuevo software dedicado a la F1. Desde la serie de Geoff Crammond para PC, cuya última versión es el GP4, hasta las diferentes series de juegos de F1 para la PlayStation, lo cierto es que los nuevos juegos tienen una sofisticación gráfica (y sonora) realmente grande. En este aspecto, el GPL, con ya más de diez años de antigüedad (lo cual, en términos informáticos, es una eternidad) tiene poco que hacer contra ellos.

Las cualidades que hacen del GPL tan apreciado son otras. El GPL simula la temporada 1967 de fórmula 1, en la que los pilotos eran Jim Clark, Jack Brabham, John Surtees... las auténticas leyendas de la F1 clásica. 1967 fue un año singular para este deporte ya que supuso una "vuelta a la potencia" al eliminarse las restricciones del cubicaje de los motores de temporadas anteriores, y al tiempo fue la última temporada antes de la aparición de los alerones. Por ello, los coches del '67 (y por encima de todos ellos el exitoso Lotus a los mandos de Clark) eran realmente difíciles de conducir. Ello unido a que los circuitos de entonces no tenían en absoluto las condiciones de seguridad de los actuales, hacía que conducir aquellas carreras fuera algo realmente heroico cuando no decididamente suicida; pero precisamente por ello mismo, deportivamente hablando el resultado de las carreras dependía mucho más directamente de la habilidad del piloto, y no tanto de las características de la máquina como sucede hoy día. Desde el rápido pero poco fiable Lotus hasta el sólido pero lento (por entonces) Ferrari, pasando por el pesado BRM, el fiable Brabham o el potentísimo Honda, todos los coches tenían condiciones para ganar en carreras con un grado de aventura mucho mayor que las procesiones actuales.

Yo había tenido ocasión de jugar antes con el GP4. En éste no es difícil emular los tiempos de Alonso en circuitos como Monza o Imola; lo cierto es que con no mucha práctica es posible alcanzar un ritmo de carrera muy elevado, sin cometer apenas errores. La sensación es de correr sobre carriles, la verdad, lo que convierte al juego en un *arcade* apto para modo multijugador más que en un auténtico simulador.

En cambio, la primera sesión con el GPL es algo que no se olvida. La diferencia es el modelo físico (*physics model*), realista y nada simplificado, reproduciendo con precisión la conducción del 67. En la

versión actualizada en 2004 (en cuanto a gráficos de coches, circuitos y sonidos, manteniendo la física y la AI), nada más sentarse en el coche se comprende que GPL no es un juego.

En primer lugar, los circuitos reproducen fielmente el estado de las pistas en esa temporada. En Monza no hay rastro de *chicane*, con lo que se puede recorrer la *curva grande* de final de recta en todo su esplendor. Incluso puede recorrerse el trazado del antiguo óvalo peraltado que aparece aún en la película "Grand Prix". Muchos de los circuitos no se usan hoy día, como el antiguo Nurburbring; existen en Internet muchos otros, de fantasía o reales, incluso pistas "de montaña" de más de 20 km de longitud como la de la Isla de Man o la de Dunrod, maravillosamente modeladas por Jim Pearson.

Después viene el sonido. Subido al Lotus Climax de Clark, en los pits de Monza, se pisa el acelerador y ruge la bestia. Los sonidos de motores han sido reproducidos con exactitud; el menor número de revoluciones respecto a los motores actuales hace el sonido más grave y poderoso, con un petardeo de pistones muy especial. Cada coche tiene su propio sonido; entre ellos, el del Honda parece a punto de estallar; el Ferrari es el más compensado y tranquilo.

Finalmente, se pisa el acelerador suavemente y se enfila la recta hacia Curva grande. El sonido del motor se desencadena en todo su esplendor. Cuando se acerca la curva, damos un volantazo a tope y... la parte posterior del coche desliza y nos vamos inmediatamente contra las barreras. Bien, en la siguiente curva iré con más cuidado. Cuando nos salimos de nuevo en ambas Lesmo, y luego en Vialone, empezamos a ver que algo no estamos haciendo bien. Y en la parabólica no digamos.

Lograr hacer una vuelta sin salirse en Monza, el circuito más sencillo, no es cuestión de un día. Hay que tener la paciencia de aguantar la sensación de estar corriendo sobre hielo durante días y días. Los coches de GPL, como los reales del 67, no tienen ningún soporte aerodinámico, por lo que en el momento en que se fuerza el volante lo más mínimo, tal y como sucedería en cualquier coche a casi 300 km/h, la parte trasera desliza y el golpe es inevitable. Además, cada coche tiene sus características propias, por lo que cada uno tiene una tendencia diferente; unos son duros de dirección, otros tienen mayor peso delante, etc. GPL es un simulador, no un juego. Y como tal, es necesario manejar el volante con suavidad.

Dado que en los juegos normalmente se utilizan un par de teclas para la dirección, hacerlo de modo suave o firme no tiene sentido. En los juegos tipo arcade, al pulsar una de las teclas de dirección a tope, el coche no gira con la brusquedad del GPL, sino que el software se

encarga de simular todo el proceso de desaceleración progresiva, sin bloqueo, sin brusquedades; es decir, cuando se pulsa la tecla, el coche simplemente toma la curva. En GPL, cuando se pulsa la tecla, lo único que sucede es que el volante gira, que no es lo mismo que "el coche toma la curva". El único modo de acercarse a matizar el giro del volante en GPL es utilizar uno de los disponibles para conectar al PC. De otra manera, utilizar el teclado supone ir dando toques cortos y leves con las teclas para conseguir un giro suave y progresivo.

Pero esa misma dificultad hace que, con el tiempo, cuando se comienza a dominar, GPL se convierta en el mejor simulador de carreras existente. Por ejemplo, hace no mucho tuve la ocasión de leer un excelente libro de A. Neubauer, "Hombres, mujeres y motores", un relato extraordinario sobre las carreras de Grand Prix de los años treinta, la década de las "flechas plateadas" de la Mercedes y la Auto - Union. No me puedo resistir a incluir un fragmento, el relato de la carrera de la Mile Miglia de 1931.

Año 1931. La escuadra de carreras unipersonal de Rudi Caracciola se halla ante su primera gran prueba. Son las Mille Miglia, las Mil Millas de Brescia, la carrera más difícil de Europa en aquel entonces.

En el taller, todos me han mirado con cara de conmiseración cuando he anunciado nuestra participación. Oigo murmurar a todos detrás de mis anchas espaldas.

- Neubauer está loco. ¡Con cuatro gatos y un solo coche quiere enfrentarse en Italia contra ciento cincuenta extranjeros..!

Pero yo tengo la cabeza dura y primero habrá que encontrar la pared que me impida seguir adelante...

El 11 de abril de 1931, todo Brescia está en la calle. Faltan todavía veinticuatro horas para la salida. Brescia, que no es precisamente una ciudad bonita, se ha engalanado hoy festivamente. Largas guirnaldas cruzan las calles de un lado a otro, en las casas ondean gallardetes y banderas. Hasta la última bañera ha sido alquilada a los mirones a un precio exorbitante. Nadie piensa en irse a dormir...

Parece que estamos ante unas elecciones, una revolución o una batalla. El bullicio reina por doquier. Yo me dirijo al Albergo Brescia, donde he acuartelado a nuestra escuadra. Ante el portal se arremolina un grupo de gente en torno a un gigantesco "Hispano" blanco.

- ¡Caracciola..! -oigo murmurar admirativamente, cuando un hombre descendiende del coche y procura abrirse paso entre un bosque de hojas y cuadernos ansiosos de autógrafos.

Yo me río a mandíbula batiente. Este hombre es Theo Matejko, el famoso dibujante de prensa. Trae el encargo de dibujar para el Berliner Illustrierte un reportaje sobre la carrera. La gente le ha confundido con Carach.

Al fin llego a la habitación de Rudi. Está echado sobre el sofá, con el perro Moritz en brazos. Charly se retuerce las manos y en torno a ellos hay media docena de curiosos periodistas.

- ¿Qué ha ocurrido? -pregunto yo- ¿Algún inconveniente?

- Moritz no ha querido probar bocado desde ayer -me llega la plañidera respuesta.

¡Demonio de basset! ¡Qué bicho es éste! ¡Cuántos nervios me ha costado ya! Unas veces porque no quiere ir a la calle, otras porque no le gusta el gulasch, otras porque coloca sus dientes en las piernas de la camarera... Este Moritz no trae más que disgustos. Pero no tengo más remedio que mantener a Rudi de buen ánimo y, además, yo mismo soy un apasionado de los perros. Así, pues, me dirijo al teléfono y pongo en alarma a un mismo tiempo, por aquello de la seguridad, a dos veterinarios.

Una hora después, estoy sentado en pantalones de pijama, camiseta y, por supuesto, descalzo, ante mi mesa escritorio. Tengo ante mí un mapa de Italia. Cuatro hombres se inclinan atentamente sobre él, a mis espaldas. Son el bonachón Wilhelm Sebastian, que habrá de ser copiloto de Rudi en la carrera de mañana ; el mecánico Zimmer, a quien todos llaman "Fridolin", un pícaro suabo; el brusco Karlo Kumpf, un antiguo mecánico, que se casó con la dueña de la fonda "El Sol", de Untertürkheim, pero que todavía cambia con gusto, de vez en cuando, el olor de las costillas de cerdo fritas por el de la bencina; y por último Fritz Kühnle, que fue en tiempos copiloto de Carach.

Yo me siento igual que un Napoleón antes de comenzar la batalla de Waterloo. Siento sudores de muerte cuando pienso en los competidores que nos aguardan. La gente de la Alfa disponen de noventa mecánicos y diecisiete camiones. ¿Y nosotros? Válgame el Cielo...

Nuestros únicos recursos son la táctica y la estrategia: el recorrido tiene una longitud total de 1635 kilómetros y lleva desde Brescia hasta Bolonia, Florencia y Roma, desde allí, a través de los Abruzzos, hasta Adria y de allí hasta Ancona. Después, vuelta a Bolonia, Ferrara, Treviso y nuevamente Brescia. Dieciséis horas, poco más o menos, habrá de durar la batalla de los motores, sobre carreteras buenas y malas, sobre asfalto y guijos, a través de ciudades, aldeas y puertos montañosos.

Mi dedo índice recorre el mapa. Tenemos que repostar combustible de tres a cuatro veces. Necesitamos por lo tanto, cuatro depósitos de gasolina a lo largo de la ruta. Pero solamente disponemos de tres hombres.

Mi mirada resbala sobre estos hombres y se detiene en Karlo Kumpf.

- Karlo, usted tendrá que trabajar por dos -le digo.

El fogoso muchacho se echa a reír.

- Ya estoy acostumbrado a eso señor Neubauer...

- Repuesto número uno: en el Aguila Negra de Siena. Caracciola llegará allí alrededor de las nueve. Repostar y cambiar los neumáticos inmediatamente, a liar los bártulos y vuelta a Bolonia. Allí, repuesto para cuando Rudi esté de vuelta ¿Entendido?

- Perfectamente.

Yo echo mis cálculos.

- Desde Siena hasta Bolonia hay doscientos kilómetros. Las carreteras estarán hasta los topes, a causa de la carrera. Pero usted dispondrá de seis u ocho horas para hacer este recorrido. Tiene que ser más que suficiente... - Cojo a Karlo por las solapas-¡Karlo, hombre de Dios! ¡De usted depende todo! ¡Si no llega usted a tiempo a Bolonia, adiós carrera!

- Puede usted confiar en mí plenamente -dice Karlo.

Ya lo sé. Este muchacho no suele hablar en vano.

- Muy bien -digo yo-. El depósito número dos se instalará en Terni, entre Roma y Adria. Usted se encargará de él, Kühnle.

Kühnle pega un taconazo, de entusiasmo y excitación.

- Magnífico. Ahora falta usted, Zimmer. Usted se encargará de montar un depósito en Feltre..., poco más o menos a doscientos kilómetros de la meta. Ya estará oscuro cuando llegue Carach. Por eso extenderá usted sobre la carretera un transparente de la Mercedes, blanco y azul, quinientos metros antes de llegar al depósito, como aviso para que se detenga a tiempo.

- ¡Así se hará, señor Neubauer!

12 de abril de 1931 : en la plaza del mercado de Brescia no cabe ni un alfiler. Diez mil personas se apiñan y se estrujan. Y así están en cada uno de los puntos del recorrido, a lo largo de Italia ; un interminable muro humano, de 1635 kilómetros. Esperan la llegada de sus héroes, de los señores de las mil millas y los doscientos caballos.

A las catorce horas en punto, el ministro Turatti abate la bandera verde, blanca y roja. El primer automóvil se lanza a la carrera; cada tres minutos, le sigue otro nuevo. Es una carrera contra reloj, y por lo tanto la salida no se da a todos los coches a un mismo tiempo. Para cada uno de los los conductores participantes empieza a funcionar desde el instante de la salida, por así decirlo, un cronómetro individual.

Sólo al caer la tarde se hallan todos los corredores en carretera. Los grandes favoritos son Nuvolari, Arcangeli, Borzacchini, Campari, Varzi...

Contra todos estos grandes del volante habrá de luchar un solo alemán: Rudi Caracciola. Casi invisible, se sienta junto con su copiloto Sebastian en el imponente Mercedes "SSK". El único coche alemán...

Le doy a Rudi unos golpes en la espalda, por última vez. Charly le envía un beso con la mano. Momentos después, ruge el compresor y el coche desaparece. Mi labor está concluida. Ahora le toca trabajar a Rudi, a él solo...

- Venga usted -dice una voz dulce-. Vamos a beber una copa por el triunfo de Rudi.

Miro a los ojos de Charly , que son grandes, luminosos y rebosan esperanza. Nos encaminamos hacia el club. En él están sentados los periodistas, los funcionarios, los directores técnicos. Todos esperan febrilmente los primeros informes que han de llegar desde el recorrido.

- ¡Atención! -gime el altavoz-. Noticias de Mantua... Varzi se ve obligado a abandonar por avería en la bomba de agua...

La cosa empieza bien para nosotros.

- ¡Atención! -dice el locutor, y su voz suena extrañamente ronca-. Va en primer lugar... Rudolf Caracciola, de Alemania, sobre Mercedes. En un tiempo record: 154'2 kilómetros por hora de promedio...

Casi me lanzo al cuello de Charly, por la emoción y el júbilo. Los italianos ponen unas caras muy largas.

- Cinco minutos después, sigue en segundo lugar Campari -anuncia el altavoz-. Después Nuvolari..., Arcangeli..., todos ellos sobre Alfa Romeo.

Nueva espera, espera interminable. Transcurre una hora, y aún media más; Charly fuma su séptimo cigarrillo. Yo pido que traigan la segunda botella de Chianti.

¡Al fin...! Una nueva información.

- Aquí Florencia. Damos a conocer a ustedes la actual situación de la carrera: sigue en primer lugar el alemán Rudolf Caracciola, con cinco minutos de ventaja sobre Nuvolari. Después siguen Campari..., Morandi..., Borzacchini..., Arcangeli...

¡Fantástico, este muchacho! Si la cosa sigue así, llegará el primero a Roma, y ganará la Copa Mussolini. En espíritu, voy sentado en el coche al lado de Rudi, lanzado hacia la oscuridad, hacia la noche; freno, cambio,

acelero y sigó con el índice la línea encarnada que representa en el mapa la ruta de la carretera...

Se anuncia Siena. Aguzamos los oídos y... nos ponemos pálidos. El locutor casi grita de alegría cuando anuncia:

- ¡Atención, atención! ¡Acaba de llegar Tazio Nuvolari, seguido muy de cerca por Campari...! Del alemán Rudolf Caracciola no hay la menor noticia por el momento...

¿Dónde se ha metido Rudi? ¿Le habrá ocurrido algo? ¿Accidente? ¿Avería? ¿Vuelco? ¿O acaso...? No me atrevo a seguir pensando.

En la misma entrada de Siena espera Karlo Kumpf, el mecánico, lleno de impaciencia, la llegada del automóvil blanco con la estrella de Mercedes en el radiador. Por centésima vez mira el reloj y luego otra vez a la carretera ¿Dónde está Caracciola? Campari y Nuvolari han pasado hace ya tiempo. El segundero prosigue su marcha inexorable. Dos minutos..., tres..., cuatro... ¡Allí! ¡Un alegre bramido que le cala a uno hasta los huesos: el compresor del Mercedes! Música celestial para los oídos de Karlo. Casi al mismo tiempo llega el coche como un obús, frena, patina ligeramente y se detiene.

- ¡Repostar! -grita Rudi, quitándose las gafas- ¡Cambiar los neumáticos traseros! ¡Aprisa, aprisa!

Karlo trabaja ya como un poseído. Sebastian, el copiloto, salta del coche y echa una mano.

- ¡Qué asco! -rezonga, casi sin aliento-. ¡Se partió el tubo de escape! Ha habido que trabajar casi diez minutos...

Levanta la mano derecha, que está envuelta en un pañuelo sucio. Karlo ve en él unas manchas oscuras.

- ¡Pero, hombre, si estás sangrando!

Sebastian afirma:

- He arrancado con la mano ese maldito tubo, para acabar antes. Estaba todavía un poquillo caliente.

Tres, cuatro toques más, unos apretones a los tornillos y los neumáticos están listos. Rudi se echa al colete, apresuradamente, un vaso de agua. El motor ruge de nuevo. Segundos después, el coche desaparece tras una esquina Karlo Kumpf carga los neumáticos, las herramientas y los bidones en su camioneta tiene seis horas para recorrer los 200 kilómetros que separan Siena de Bolonia, a través de unas carreteras repletas de tráfico. Allí llegará Caracciola entre la medianoche y el primer claror del amanecer, si todo marcha bien.

Rudi corre de nuevo en dirección sur, hacia Roma. Está en juego la Copa Mussolini, el premio del Duce al corredor que llegue antes a la capital. Campari y Nuvolari van por delante de él. Tiene que alcanzar a los dos conductores de la Alfa Romeo, sea como fuere. Y consigue recuperar el tiempo perdido. Metro a metro, minuto a minuto. Es un viaje infernal. Los faros tantean la oscuridad de la noche y arrojan muy poca luz, pero Rudi apenas se da cuenta. Más que ver las curvas, las presiente. Cruzan, velocísimos, letreros indicadores con nombres y lugares, casas, aldeas... Y un mar de pañuelos ondeantes. Sin cesar, sin cesar...

Finalmente, Rudi y Sebastian divisan allá a lo lejos, delante de ellos, el brillo de otros faros en la carretera oscura. Tienen que ser Nuvolari y Campari, los dos Alfa. Rudi va ganando terreno sin cesar. Trescientos metros..., doscientos..., ¡ahora!

Pero... ¿qué es esto? Parece como si, de repente, hubiesen chocado contra un muro sucio y turbio. Los faros se ahogan en medio de la noche.

Rudi se pasa la mano por las gafas. No puede ser niebla, es imposible. Pero ¿qué es entonces?

-¡Polvo! -exclama Sebastian.

Sí, es polvo. Pero ¿de dónde procede? La carretera está asfaltada. ¡Qué cosa tan rara!...

Atraviesan una pequeña aldea. De repente, la visión se hace más clara. Rudi divisa a los italianos delante de él. Y súbitamente se da cuenta de lo que sucede. Nuvolari rueda completamente a la derecha y Campari a la izquierda. Y con las Ruedas exteriores levantan sistemáticamente un torbellino de polvo, que se acumula en ambos bordes de la carretera. Estos empedernidos zorros del volante se han dado cuenta, como es natural, de que les persiguen. Y están dispuestos a imposibilitarle el paso...

Rudi se enfurece. El no se deja abatir así como así. Y si nunca cede, ahora, menos que nunca. Sabe que sólo tendrá una oportunidad durante el cruce de cualquier aldea o ciudad. En las ciudades no hay polvo que puedan levantar los de delante.

Un letrero: "Roma, 40 kilómetros". Y luego un pueblo. Rudi se aferra, y acerca el coche hasta 30, hasta 20 metros de distancia del coche de Nuvolari. Pero no puede adelantarle sin poner en peligro a las personas que se agolpan a ambos lados de la carretera, pese a lo avanzado de la noche. Y otra vez acaba el pueblo y vuelve a levantarse el polvo...

-¡Treinta kilómetros todavía! -le grita Sebastian al oído. Otra pequeña ciudad. Rudi se dispone otra vez. Se juega todo a una carta. Lanzando gritos de espanto, los espectadores se dispersan velozmente hacia la acera. Por muy pocos centímetros, el pesado coche de Rudi pasa junto a ellos sin rozarles y se coloca junto al Alfa de Nuvolari. Caracciola apura el motor durante unos segundos, aumentando más de lo debido el número de revoluciones, y adelanta a Nuvolari, y casi al mismo tiempo también a Campari.

¡Rudi va en cabeza! Y de repente, se dirige hacia el lado derecho de la carretera. A más de 120 kilómetros por hora, vuela junto a los olivos, que pasan apenas a un palmo de distancia de él.

- ¡Qué dulce es la venganza! -grita Rudi, riendo a carcajada, hacia su acompañante.

El pesado Mercedes puede levantar el remolino de polvo con mayor facilidad que los ligeros Alfa. ¡Ya pueden prepararse Campari y Nuvolari a tragar quina! Pero de todos modos, con haberles adelantado no está todo hecho, ni mucho menos. La carrera es contra reloj. La pérdida de tiempo por la rotura del tubo de escape todavía no ha sido enjugada, porque Campari y Nuvolari tomaron la salida después que Caracciola. Por eso, aunque los haya adelantado ahora, según los cronómetros siguen primeros en la carrera los Alfa.

Nosotros, Charly y yo, sentados en el club de Brescia, no sabemos por el momento nada de estas cosas. Dentro del club reina un ambiente tan espeso que podría cortarse con un cuchillo

Se oye una babel de lenguas. Se hacen apuestas. Por Campari, el tenor automovilista, por Nuvolari, el vencedor del año pasado, por el pequeño Borzacchini, por Morandi. Nadie habla del alemán Rudolf Caracciola. Nuestras posibilidades son, por lo visto, muy escasas. ¡Maldito :tubo de escape!

Paula von Reznicek aparece en el club, con Hans Stuck a los talones. Quieren jugar un bridge con nosotros. Yo los taladro con una mirada

rebosante de menosprecio. ¡Bridge! ¡Ahora, en mitad de la carrera! ¡Esto raya en blasfemia, en delito de lesa majestad!

Esperamos, febriles; nos sobresaltamos a cada nuevo anuncio de información, que puede traernos un aviso de victoria, derrota o muerte.

¡Eh! ¡Sonido de charangas! ¡Información especial! Todo el mundo salta. Un vaso se hace añicos contra el suelo. La voz del locutor tiembla de excitación.

- ¡Atención! ¡Habla Roma! ¡En estos momentos acaba de llegar el primer corredor, el ganador de la Copa Mussolini! ¡Es Tazio Nuvolari!

¡Vaya por Dios! Me dejo caer en el sillón, abrumado. Charly tiene lágrimas en los ojos. En torno a nosotros se desata el infierno. Las botellas de champaña estallan como ametralladoras. El director técnico Giovannini besa a una matrona entrada en años. El ministro sin cartera Turatti prorrumpe en una danza salvaje. Afuera, en la plaza del mercado, diez mil italianos se vuelven roncós de gritar. El consumo de Chianti alcanza cantidades fabulosas.

Pasan los minutos antes de que pueda enterarme del estado actual de la carrera. Y cuando lo consigo siento que mi tristeza no es tan grande ni mucho menos. Y hago descorchar también una botella de espumoso; porque después de 600 kilómetros de carrera, va en segundo lugar, con sólo dos minutos de retraso..., ¡nada menos que Caracciola! Por lo tanto, ha logrado al menos enjugar la desventaja ante Campari. Más aún: le ha adelantado también en la cronometración general, no sólo en la carretera.

Entre tanto, prosigue el endemoniado viaje a través de los Abruzzos. Pésimas carreteras, piedras, grava, polvo y baches sin cuento. Curvas angostas, cuestas, descensos. Barrancos y despeñaderos. De tarde en tarde, una pobre aldea serrana. Y por doquiera una masa humana que grita y aclama y agita pañuelos; por doquiera antorchas, banderas, guirnaldas.

La media noche ha quedado atrás hace tiempo. Pero ¿quién piensa en dormir esta noche de las Mil Millas?

El motor del Mercedes canta y brama con ritmo equilibrado y siempre constante. El copiloto Sebastian se recuesta en el asiento. El viento de la marcha azota su cara, pero él apenas si se da cuenta. Sus pensamientos vuelan hacia Mannheim, junto a su madre; de allí salió hace años, porque estaba dispuesto a ser un corredor automovilista, el loco de los coches "Helmel" como entonces le llamaban. Y ahora ...la ilusión de ser corredor no llegó a verse cumplida; pero se ha convertido en un mecánico de primera clase y un copiloto ideal, que se conoce al dedillo todas las tretas y que ha tomado parte activa en más de una memorable batalla automovilística.

Sin embargo, jamás ha tenido a su lado, en coche alguno, un corredor como este Rudolf Caracciola. Es increíble cómo domina el pesadísimo coche este muchacho de mediana estatura, casi delicado. Cómo supera las curvas, con una seguridad de fábula. "Se podrían cruzar las manos sobre la tripa, tranquilamente, y descabezar un sueñecito a ciento ochenta por hora", piensa Sebastian. Tan seguro se siente uno a su lado. Y cierra de veras los ojos un momento.

Pero de repente se incorpora, despierto y atento ¿No se oye un rumor poco limpio en el ruido del compresor? Es un susurro que no quiere atemperarse al ritmo del motor. ¿No trepa el coche por esta cuesta como de mala gana? También Rudi se ha dado cuenta. Mira a Sebastian con gesto inquisitivo. Este responde con un gesto afirmativo. No hay solución; tienen que detenerse.

Rudí pisa el freno. Se levanta un remolino de polvo cuando las ruedas patinan sobre la grava. Sebastian baja de un salto y levanta la tapa del motor. Luce la linterna de bolsillo.

-¡Maldita sea! -grita- ¡El acelerador se ha agarrotado! ¡Las varillas del compresor están dobladas! ¡El diablo sabe por qué..!

A trabajar se ha dicho. Y Sebastian trabaja como nunca lo ha hecho en su vida. Casi se ha olvidado de respirar, mientras afloja tuercas, suelta tornillos y opera con la llave inglesa tan cuidadosamente y con tanta precisión como Sauerbruch con el bisturí.

Pasan los minutos. En la lejanía aparecen faros, se acercan. Pasa un coche como una exhalación, levantando polvo y piedras. Otro coche le sigue. ¡Y otro más! Todos ellos Alfa. ¡Es como para echarse a llorar!

El cronómetro sigue su marcha. Cinco minutos, diez, quince, veinte... Pero al fin se incorpora Sebastian, arroja las herramientas en el coche y salta al asiento.

- ¡Arreando! ¡Largo de aquí a toda mecha! Rudí no titubea un solo instante. Obliga al coche a arrancar con tal ímpetu que Sebastian se siente lanzado contra el respaldo. Han perdido otra vez veinte minutos, después de ocupar una posición tan favorable... Con rabia y amargura, Rudí se aferra al volante. Cruza su frente un pliegue vertical. En su interior llamea otra vez aquella decisión férrea que le impulsó un día a descargar un recio puñetazo sobre el mentón de aquel corredor belga.

Es ya la una de la madrugada. Los hombres no ceden ni se dejan abatir, con un cigarrillo entre los labios y una botella de Chianti en la mano.

La grave avería no nos ha pasado inadvertida a nosotros los de Brescia. Las informaciones de ruta son suficiente explicación. Carach ha perdido mucho tiempo. Pero también Nuvolari se ha visto perjudicado por defectos en los neumáticos. Y Rudí recupera minuto a minuto el tiempo perdido.

En estos momentos nos dan una nueva información: situación de la carrera en Perugin: 1, Borzacchini, ocho horas, seis minutos; 2, Campari, ocho horas siete minutos; 3, Arcangeli, ocho horas catorce minutos; 4, Caracciola, ocho horas, dieciocho minutos; 5, Nuvolari, ocho horas veintiséis minutos.

La carrera dura ya diez horas. Diez horas a un promedio de más de cien kilómetros, a través de puertos, por carreteras buenas y malas, atravesando toda Italia. Rudí está mortalmente cansado. Le duele todo el cuerpo, como si tuviese los nervios a flor de piel. Cada salto brusco del coche se le antoja un martillazo en la dolorida cabeza. Las nalgas escuecen como si estuviesen en carne viva. La piel de las manos le cuelga en tiras. Pero lo peor de todo es la lucha con el cansancio paralizador. Los ojos miran rígidos y vidriosos, los párpados se tornan más y más pesados, la cabeza se hunde por momentos.

- ¡Cuidado! -gruñe Sebastian, y le da un golpe-. ¡No pierda la atención! ¡Echese un poco a un lado!

Rudí comprende. Se aprieta contra la puerta del coche. Sebastian se acerca a él. Ambos sostienen ahora el volante. Rudí a la izquierda, Sebastian a la derecha. Así es más soportable.

Allí viene un paso a nivel. Sebastian deja el volante. Esto debe hacerlo Rudí solo. Pero Rudí reacciona con demasiada lentitud, por efecto de la fatiga. Al llegar a los rieles el coche da un salto, se lanza por el aire como un obús, en dirección a la acera... Rudí se aferra al volante, mientras los neumáticos chirrían agriamente y el coche se tambalea de un lado a otro. Rudí lucha con el coloso; durante casi doscientos metros, corren a lo largo de un muro, apenas separados de él por el grueso de un cabello. Al fin, Rudí

logra dominar nuevamente el monstruo desbocado. Rendido, destrozado por el sobresalto y la impresión, se derrumba sobre el asiento. Un sudor frío perla su frente. Tiene la cara mortalmente pálida. Quita el pie del acelerador. El coche rueda lentamente.

- ¿Qué ocurre? -pregunta Sebastian-. ¿Se siente usted mal? Rudi sacude la cabeza.

- No puedo más. Hemos estado a un milímetro de la catástrofe... No me importa por lo que a mí se refiere, pero arrastrar a otra persona a la muerte, ¡eso no! Vamos a abandonar...

- Pero, señor Caracciola... -Sebastian levanta las manos, casi implorante-. Si hay alguien capaz de conseguirlo, es usted. Yo puedo juzgarlo con conocimiento de causa, porque he acompañado ya a muchos corredores. Y le aseguro que nunca me he sentido tan seguro como junto a usted.

- Gracias por el cumplido. Pese a ello..., seguir corriendo ahora es un completo crimen.

- ¡Y no seguir corriendo es una asquerosa y maldita cobardía, una vergüenza! -Sebastian grita de puro furor. Sus ojos centelleantes se clavan en Rudi. Durante unos segundos reina un silencio helado; después, Caracciola pone su mano lastimada sobre la de Sebastian.

- Tiene usted razón, Sebastian. Necesitaba esta ducha. Ahora podemos seguir...

Y Rudi vuelve a exigirle al coche el máximo rendimiento. Conduce como en trance de vida o muerte. Sebastian ya no puede sentarse con las manos cruzadas sobre el vientre ; ahora tiene que aguantarse con todas sus fuerzas; tan temeraria y furiosamente lanza Caracciola al coloso a través de las curvas. Bajo la tapa del motor parece que han dado suelta a todos los malos espíritus: tal es el bramido del coche. Y cuando Sebastian mira de soslayo a Caracciola, se asusta al ver el terrible cambio sufrido por la cara de Rudi. No es más que una máscara blanca y rígida, con los pómulos tirantes y tensos los músculos como cordeles.

Macerata: Campari ha conquistado el primer puesto arrebatándosele al antiguo motorista Arcangeli. Carach va a nueve minutos de él, detrás de Borzacchini, Nuvolari y Morandi.

Ancona: Campari sigue en cabeza. Pero Arcangeli se acerca y con él Borzacchini y Caracciola. Nuvolari y Morandi han sido eliminados por fin.

Bolonia: ¡Arcangeli va en cabeza! Cuatro minutos después, casi a la misma altura, siguen Campari, Borzacchini y... ¡Caracciola!

Cambio de neumáticos y repuesto de gasolina de manos de Karlo Kumpf, que ha conseguido por fin -pese a la muchedumbre que colma las carreteras- llegar a tiempo desde Siena hasta Bolonia. Un vaso de agua, unas gafas limpias y el motor ruge de nuevo. Los últimos 600 kilómetros...

Llegan ahora las rectas sin fin. Y en estas rectas se encuentra en su elemento el Mercedes "SSKL". La carretera parece trazada con regla y compás. En oriente, sobre Adria, rompe el nuevo día. Y al mismo tiempo se abate desde lo alto un muro blanco, lechoso, incontenible, más espeso cada vez: es la niebla. Casi involuntariamente, Rudi avanza la cabeza. La visibilidad de la carretera apenas llega a unos pocos metros. Delante de ellos ruedan los tres Alfa, escalonados lateralmente, para alumbrarse unos a otros con los faros. Rudi se incorpora también a la formación. Durante media hora cesa la lucha. Los hombres se han aliado ahora contra un enemigo común y más peligroso...

Y luego todo ocurre en un instante: hay un lugar en el que la carretera hace un pequeño recodo en ángulo. Antes seguía toda recta. Los árboles que bordean la vieja carretera están aún de pie en sus antiguos puestos, marcando una engañosa dirección. Los italianos se dan cuenta de ello demasiado tarde. A 140 kilómetros por hora se lanzan sobre la antigua calzada abandonada, y empiezan a dar tumbos sobre las piedras y los baches hasta que frenan. Rudi, por el contrario, ve como los Alfa se salen de la carretera. Con un rapidísimo golpe de volante evita el recodo y permanece en la pista verdadera. Transcurren preciosos minutos antes de que los italianos regresen a la carretera. Arcangeli y Borzacchini tienen averías. Se retrasan y acaban por abandonar. Sólo Campari permanece en la carrera. Furioso, lleno de rabia, se lanza en persecución a Caracciola.

Han transcurrido catorce horas. Rudi no siente nada ya: ni las manos sangrantes, ni las ampollas que el acelerador al rojo ha ocasionado en el pie derecho. Conduce como un autómatas. Todo, verdaderamente todo le da ya igual. Sólo quiere conducir, conducir, conducir. Ahora es el copiloto quien ha llegado al límite de su resistencia. Sebastian apenas puede mantenerse despierto.

Feltre, el último punto de avituallamiento antes de la meta: el larguirucho Zimmer, llamado "Fridolin", espera con los nervios en tensión. Pueden llegar en cualquier momento. De acuerdo con mis órdenes, "Fridolin" ha extendido 500 metros antes del depósito un transparente de la Mercedes, blanco y azul, que cruza toda la carretera, para que Rudi pueda frenar a tiempo.

Zimmer está intranquilo. Rudi y Helmel estarán cansados. ¿Reconocerán la señal? Piensa en lo que le dijo su amigo Helmel Sebastian: "Oye, ponte de todos modos una camisa blanca, si tienes alguna, para que no nos pases inadvertido. Al amanecer se suele estar rendido..." Y "Fridolin" se ha puesto su camisola blanca.

Por fin reconoce un lejano y alegre zumbido. ¡Es el compresor del Mercedes! ¡Ya llegan!

Pero inmediatamente "Fridolin" se sobresalta; el ruido del motor no ha variado. Mantiene idéntico ritmo, no reduce la marcha ¿Acaso no habrán visto la señal? "Fridolin" no sigue devanándose los sesos. Corre al encuentro del coche, con toda la velocidad de que es capaz.

Mientras tanto, Sebastian se adormila y Rudi clava los ojos en la carretera. Una ciudad. ¿Cuál? Es lo mismo... Seguir, seguir, seguir. Curva a la derecha, curva a la izquierda. Embragar, cambiar, acelerar. Una larga recta 2000 revoluciones..., 2500..., 2700...

¿Eh? Rudi se sobresalta. Una alta figura surge de un lado de la carretera, agita los brazos, se planta en medio... ¿Es un loco? ¿O un candidato al suicidio? Rudi pisa el freno.

-¡Es "Fridolin"! -grita Sebastian, aterrado- ¡Alto! ¡Es nuestro depósito de gasolina!

Segundos después ruedan marcha atrás en dirección a la alta figura vestida con camisa blanca.

- ¡Enhorabuena! -grita "Fridolin" jadeando-. ¡Van ustedes en cabeza! Estas palabras surten el efecto de una ducha fría sobre dos cactus resecos. Rudi y Helmel se sienten súbitamente despiertos. La bencina cae en el tanque con un agradable gorgoteo. Y siguen. Faltan aún 200 kilómetros para llegar a la meta. El sol se levanta ya cuando ellos se lanzan por la larga recta de Vicenza a 200 kilómetros por hora.

Verona..., Peschiera... A la derecha surge el lago de Garda. Todavía faltan 30 kilómetros para Brescia... De repente, un estallido agudo, agrio como un golpe de látigo. El coche se tambalea, da sacudidas, patina. Rudi mantiene fijo el volante, con férrea presión, y pisa el freno con tal violencia que le duelen los músculos de la pierna.

¡Pinchazo o estallido de un neumático! ¡Y justamente ahora, tan cerca ya de la meta! Sebastian está ya en el suelo. También Rudi baja del coche. Aquí está el gato. Los dos sudan, jadean. ¡Fuera la rueda! ¡Venga la nueva! Así... Dos tirones bastan. Un golpe con el martillo... y ya está colocada. ¡Listos! Rudi salta al coche. Sebastian deja en la carretera la rueda y las herramientas.

Mientras esto ocurre, nosotros nos encontramos en la plaza del mercado de Brescia, al amanecer del día 13 de abril de 1931. Pasa el tiempo. Son ya las siete y cuarto de la mañana. Rudi puede llegar en cualquier instante, si no ocurre una desgracia en el último minuto. ¿Quién puede predecir tal cosa, en una carrera como ésta? Pálida y agotada por la noche en blanco, Charly se recuesta contra una pared, junto a mí.

Las siete y veintidós: en el horizonte aparece un punto blanco, crece, aumenta de tamaño. Se escucha un claro y jubiloso sonido de órgano. Mi corazón siente un vuelco... Diez segundos después, Rudolf Caracciola cruza la línea de meta con su "SSKL"

Charly parece haber recobrado energías súbitamente. Corre hacia el coche y besa a Rudi en primer lugar... y luego también a Helme Sebastian, que les mira desconcertado.

- ¡Salud y triunfo! -bramo yo en medio de todo este golosineo mientras golpeo vigorosamente los hombros de Rudi. Pero luego tampoco puedo contenerme. Y cuando se ha bajado del coche este fantástico muchacho me abrazo a su cuello. Un cuarto de hora después la noticia corre por toda Europa: el vencedor de la V Carrera de las Mil Millas, año 1931, se llama Rudolf Caracciola.

Por primera vez en la historia de esta carrera mamut, ha vencido un extranjero frente a los italianos. El único alemán entre 97 participantes. Y seguirá siendo la única victoria hasta el día de hoy conseguida por un alemán en una carrera normal de las Mil Millas.

Eran, desde luego, otros tiempos, pero también otras personas. Merece la pena leer el libro completo, aunque desgraciadamente no existe versión publicada en castellano; yo he conseguido leerlo gracias a la traducción manual y desinteresada de uno de los foreros; sólo existe en formato electrónico, así que no he encontrado otra forma que leerlo... en el móvil!

Pues bien, Neubauer describe en su libro la técnica del *powerslide*:

Dirán ustedes: ya es tiempo sobrado de que el gordo Neubauer nos cuente algo sobre su famosa técnica de las curvas y la conducción de coches superpotentes.

Estos coches de 400 a 600 caballos lo llevan en sí. Una pizca de gas más del que es preciso... Y las ruedas traseras patinan. Como si resbalasen sobre una capa de hielo, no se adhieren al asfalto y los coches resbalan de costado con la parte trasera.

Esto es peligroso, pero también es... práctico. Y los conductores han sacado partido de ello enseguida: se puede dirigir a los coches también con las ruedas traseras.

La cosa es como sigue: supongamos que usted va a tomar una curva hacia la izquierda. Gira el volante y de este modo señala la dirección. Entonces pisa usted con fuerza el acelerador. La consecuencia es que las ruedas traseras patinan, adquieren un desplazamiento lateral violento, en sentido contrario al golpe de volante, esto es, hacia la derecha, en la curva orientada a la izquierda. Las ruedas delanteras prosiguen rodando en la dirección deseada. Por lo tanto, usted toma la curva con la parte trasera del coche, que la recorre toda entera.

Grandes maestros como Caracciola, Stuck, Fangio y Stirling Moss avanzan un paso más. Toman la curva a todo gas, inician un levísimo giro de volante y dan un toque casi instantáneo sobre el pedal del freno. El coche patina entonces de costado, y con las cuatro ruedas se desliza a través de toda la curva, casi de costado. El radiador mira hacia la parte interna de ella. Luego, en la salida de la curva, da usted otra vez gas a fondo..., lo bastante para contrarrestar la fuerza centrífuga y arrancar al coche de su deslizamiento lateral, obligándole a seguir nuevamente la marcha hacia delante y en derechura.

Dios le libre a usted de dar demasiado poco gas. Dios le libre de que su motor no tenga dentro de sí más reserva de potencia en la salida de la curva. Si así fuese, se vería usted arrastrado a la cuneta a más velocidad de la que sería de su gusto...

La técnica de tomar las curvas sobre las cuatro ruedas se llama *powerslide*. Es más rápido que el procedimiento de quitar gas al motor y reducir las velocidades. Es el método más rápido para tomar una curva.

Ahora bien: no se le vaya a ocurrir a usted imitar esta habilidad con su automóvil de turismo civil. Y si lo hace, no venga luego diciendo que el viejo Neubauer le ha puesto a usted esta pulga detrás de la oreja, cuando se pegue usted de narices contra el árbol más próximo.

No lo olvide usted: nuestros coches de carreras de aquellos tiempos pesaban más o menos 750 kilogramos, lo cual viene a ser, aproximadamente, el mismo peso que una DKW tipo Meisterklasse de los de antes de la guerra. Este tenía 20 caballos...¡y nosotros 600! Dicho con otras palabras: un caballo de fuerza en nuestros coches, solo tenía que arrastrar 1,25 kilogramos...

Daré un par de cifras, como comparación: un Volkswagen debe soportar 24 kilos por cada caballo; en el Opel Rekord son 19, 16 en el Ford Taunus, y hasta el mismo Porsche, el veloz Porsche, soporta 13 kilos por cada caballo.

Con estos coches es casi imposible poner en práctica el *powerslide*. Para ello se necesitan por lo menos doscientos caballos. Y al volante, hombres con el sexto sentido para las curvas, con sensibilidad para percibir en el espinazo ese punto crítico que señala el límite entre un deslizamiento dominado y otro incontrolado.

Efectivamente, los coches sin carga aerodinámica requieren de una técnica para las curvas diferente de la convencional. Ese modo especial de tomar las curvas, del que hablaba Neubauer refiriéndose a

los años 30, fue recuperado precisamente por Jim Clark el 67, ya que se adaptaba perfectamente a las características del potente e incontrolable Lotus Cosworth. Como hemos dicho, es en la curva donde se gana el tiempo de vuelta; en aquel Lotus se juntó la mejor técnica de pilotaje con el mejor coche, al que sólo le faltó, quizás, algo de fiabilidad.

La manera convencional de tomar una curva consiste en comenzar a frenar sin tocar el volante bien antes de comenzar la curva (utilizando como referencia, si existen, las marcas de frenado sobre el asfalto); una vez reducida la velocidad, se suelta el freno y se comienza a girar hacia el ápice, mientras se va acelerando progresivamente para salir de ella. La idea es no frenar mientras se gira, para evitar el patinar; al revés, mientras se toma la curva lo que hay que hacer es acelerar para tratar de salir de ella.

En cambio, el *powerslide* de Neubauer y Clark aprovecha la tendencia a deslizar de los coches sin aerodinámica. En este caso no se levanta el pie de acelerador hasta comenzar la curva; en ese instante se da un volantazo y después se comienza a frenar. La parte trasera comienza a deslizar, hasta que el coche se sitúa en el ángulo adecuado para salir de la curva; en ese momento, se pulsa el acelerador a fondo para salir de ella, rozando las protecciones. Este método, arriesgado, permite ganar varias décimas por vuelta. Es una forma de girar que obviamente no es posible en los coches de fórmula 1 actuales, a causa de su aerodinámica, bajo peso (600 kg frente a 750) y características de las ruedas (demasiado blandas como para aguantar la fricción lateral).

Pues bien, en la física del GPL es perfectamente posible utilizar el *powerslide*. Con un poco de práctica, logré finalmente ponerme en tiempos algo competitivos (es decir, alguna vez logré no clasificarme el último). La física de GPL permite conducir, pues, de una manera considerablemente realista. De la misma manera, GPL modela adecuadamente el calentamiento de los neumáticos, la pérdida de presión, la temperatura del motor, la fuerza de la suspensión, la asimetría; además, cualquier bote o roce con los pianos puede alterar el comportamiento del vehículo.

Así que busqué "GPL track creation". Y encontré el sitio web GPLEA, lugar de auténticos fanáticos del simulador. En él existen todo tipo de herramientas para el diseño de pistas, la mayoría un poco espartanas y algunas, como las de creación de altitudes, francamente farragosas; pero el caso es que, con un poco de paciencia, logré finalmente modelar el autódromo de Olot - Torremirona para el GPL. En este caso, pude ya modelar el ancho que inicialmente había pensado, y no el del MRO; también pude modelar las subidas y

bajadas, así como los correspondientes peraltes característicos de la F1 clásica. Un día de noviembre, al fin, me subí al Ferrari y comencé a girar por la pista.

Bien, ya lo he conseguido. He diseñado un circuito y he logrado rodar sobre él. Lo cierto es que, después de darle tantas vueltas sobre el papel plano, correr sobre él en una simulación 3D es, como era de esperar, una experiencia totalmente diferente; las longitudes y los radios de curva se perciben de manera muy diferente. Modelar un par bajada - subida como Eau Rouge es algo realmente difícil; crear un ritmo suave y fluido depende de muchos matices que exigirían mucho trabajo. Pude, por ejemplo, modelar la curva circular con peralte invertido; resultó ser realmente difícil de tomar, incluso demasiado; la curva Estambul, en cambio, funciona estupendamente.

Creo sin embargo que mi circuito resulta corto, lo que se aprecia especialmente en las zonas viradas rápidas (Becketts y aproximación a la parabólica). Mide actualmente unos 5,9 Km; quizá 6,5 a 7 hubiera sido más razonable. Los peraltes altos son interesantes, aunque en las curvas en la que la trazada es técnicamente difícil de por sí, no debiera ser un problema añadido, sino algo que acompañara a la curva, simplemente. La Estambul, como he dicho, funciona bien, aunque quizá admitiera algo menos de peralte.

La recta larguísima no tiene ningún matiz. Bueno, en realidad tiene un suave peralte a la derecha que hace que no debas distraerte demasiado, pues yendo recto a muy alta velocidad es posible tender a caer en la grava de la derecha. Pero en los circuitos clásicos hay rectas mucho más interesantes, e incluso en los modernos; la curva abierta a izquierdas en subida de Interlagos, la recta actual también en curva a izquierdas de Spa (que hace que los últimos de la parrilla no vean a los primeros), o la recta en bajada del mismo Spa en su versión antigua, que obligaba a tener frenado el coche en la salida.

Una solución podría haber sido darle algo inclinación. En un principio pretendía darle una caída de un 8 o 10%, para subir en el tramo final un 15% hasta la horquilla. Esto permitiría ir viendo al final la curva, como referencia, al mismo tiempo que la pendiente a la contra ayudaría a la frenada. Sin embargo, las limitaciones del programa de creación de pistas (GpTrk) hacen que sea difícil salir de la recta de meta plana, pues si no se generan errores de desplazamiento ("mismatch") de altura y ángulo entre la salida y la llegada difíciles de corregir.

En el estado actual, tomar la recta no tiene demasiado misterio; únicamente hay que encontrar el punto de frenada correcto, para tomar después la horquilla a muy baja velocidad.

(...)

En este estado dejo el autódromo de Olot - Torremirona. Os animo a que instaléis la demo del GPL que viene en los anexos, y que instaléis el circuito según lo indicado más abajo. También podéis probarlo en el MRO.

Así las cosas, estoy esperando los comentarios de F399 en el foro de PdlR, que me ha prometido para después de finalizar el campeonato de GPL que tienen en marcha, a inicios de año. Por su parte, Vany, del foro de MRO, está redibujando el trazado para MRO.

No creo que toque ya el circuito más en GPL. De hecho, dado lo farragoso de las herramientas utilizadas para hacerlo, no estoy seguro de acordarme de cómo lo hice. Quizás más que matizar el creado, lo que he aprendido sirva para diseñar, en papel, otro nuevo a partir de cero. Hace poco ha salido un concurso de arquitectura para la nueva "Ciudad del Motor" en Alcañiz, que incluye un circuito para entrenamientos de Fórmula 1. Para mi desgracia, el concurso es para el diseño de los edificios que acompañan al circuito, que ya ha sido diseñado por... Hermann Tilke. Vaya.

Cómo probar el autódromo de Olot - Torremirona

- Buscar el directorio "GPL instalar" en los anexos
- Instalar el GPL Demo 2004 (Grand Prix Legends con actualizaciones y *patches* hasta 2004, y que incluye únicamente el circuito de Watkins Glen)
- Instalar los circuitos adicionales incluidos en la carpeta "Pistas". Cada carpeta trae su fichero de instalación "Trackinstall.exe".
- Copiar directamente la carpeta "Olot-Tor" en el directorio "C:\Archivos de programa\GPL 2004 DEMO\tracks".
- Hay que modificar algunos ficheros del directorio GLP/seasons:

En 67season.ini, buscar:

```
[season]
name=GP
year=1967
numEvents=32
```

- Hay que incrementar el valor de "numEvents" (que puede ser diferente a 32) en 1. Es decir, si es 32, cambiar a 33.
- En el fichero gp.ini, hay que añadir un nuevo evento al final, usando el número anterior:

```
[Event33]
name=Olot - Torremirona Grand Prix
shortname=Olot-Tor GP
trackDirectory=Olot-Tor
month=1
day=2
numberOfLaps=83
startingGrid=4
```

- Ejecutar GPL
- Escoger como equipo "Ferrari"
- Escoger la opción "Single race", para pasar a la sesión de prácticas
- Elegir el autódromo de Olot - Torremirona
- En la ventana que aparece, elegir "Car setup". En la parte superior izquierda de la ventana que aparece, elegir el setup "FER_5GAL" o "FERRARI" tanto para *Race* como para *Practice* (incluidas en el directorio "GPL_Instalar"). Pulsar aceptar.
- Pulsar el botón verde de abajo a la derecha para entrar en la pista.

Recomiendo probar también alguna de las pistas clásicas (Monza, Spa, Nurburgring) o alguna de las magníficas pistas campestres de Jim Pearson (Dunrod o la isla de Man).

