

MARC SURER ▷

Ex piloto de Fórmula 1, el suizo ha estado siempre ligado a la marca alemana. De vacaciones en Argentina, conversó con BMW Group Report sobre un mundo que ama y conoce como pocos.

Una vida en BMW

Primero, fue la sensación de un inmenso, insoportable calor que lo rodeaba. Después, darse cuenta de que delante de sus pies, donde antes había un pedal (el del Ford RS200 con el que competía por el Campeonato Europeo de Rally, ya no había nada. Entonces, en un esfuerzo de aquellos que no se explican, volcó su cuerpo herido hacia un costado, para alejarse de las llamas. Un auxiliar de pista llegó muy rápido hasta él. Y lo tiró, literalmente, a un arroyo que providencialmente corría cerca. Fractura de pelvis, quemaduras de segundo y tercer grado en cara y piernas. Varios días después, la imagen que surgió ante sus ojos, en medio del efecto de los medicamentos, en un hospital alemán, lo estremeció. Y determinó su destino. "Se trataba de dos hombres que, con sendas palas, cavaban un pozo". Y lo supo, como se saben las cosas en sueños, o en pesadillas: ese pozo estaba siendo preparado para él. "No quiero que se ocupen de mí", les dijo, les gritó, o eso le parece ahora. Los hombres se dieron vuelta y lo miraron. Eso fue todo. Y él despertó.

Había ocurrido el milagro. Marc Surer, nacido el 18 de septiembre de 1951 en Aresdorf, Suiza, piloto de Fórmula 1, de entonces, todavía no cumplidos 34 años, volvía a la vida tras aquel terrible accidente en Essen, Alemania, el 31 de mayo de 1986. Su navegante, Michael Wyder, había muerto preso de las llamas. Han pasado 18 años. Marc Surer está en Argentina, invitado por amigos con los que ha disfrutado del campo y del mar, en General Villegas y en el balneario Claromecó, respectivamente,

ambas localidades de la provincia de Buenos Aires. Hoy, el suizo es comentarista de las carreras de Fórmula 1 en el canal digital alemán Premiere, y conduce un programa llamado Motorshow, en la televisión de su país, donde prueba los autos más veloces del mundo.



F1 Arrows A8 BMW, 1985.



BMW Junior Team, 1977.

que para un piloto de F1 no es importante la velocidad final, sino, dónde frenar y cómo tomar las curvas. A propósito, ¿extraña la vida de piloto de F1? No. Cuando tomé la decisión de alejarme, después del accidente en Essen, lo hice a conciencia. Todas las mañanas, desde entonces, cuando me levanto y me duelen los pies y las piernas, recuerdo todo, y no hay lamentos. La F1 no es lo único en la vida. Nunca lo fue. A mí me gustaba correr, en lo que fuera. Si era Fórmula 1,



Con Gordon Murray en Braham-BMW, 1985

Toda su vida, hasta hace un par de años, ha sido piloto de BMW, marca para la que ha sido instructor, tanto en los programas de entrenamientos de manejo avanzado como en la Fórmula Junior, donde fue team manager. Sin dudas, el M3. Es tan rápido como un Porsche Carrera, pero no es algo que pueda verse a simple vista. Se trata de un auto de muy bajo perfil, muy normal. Pero que

mejor. Pero corrí en Sport Prototipos, en Le Mans, en rally... Ahora manejo autos muy veloces para la televisión, y hasta probé un Fórmula 1 del agua, un F1 Powerboat, en Dubai... Trato de hacer lo que me gusta. Si quiero correr, lo hago, para divertirme, como cuando me subo a un BMW M1 para participar en el Goodwood Festival of Speed.

¿Cuál era su premisa a bordo de un F1? Como dije, me gustaba correr. Con esto quiero decir que, para mí, no se trataba de

tener el mejor auto o los mejores neumáticos, sino, de correr. Si a Michael Schumacher, ahora, le dicen que hay tres juegos de neumáticos, los quiere todos para él, no los comparte. Con Ayrton Senna pasaba lo mismo. Yo nunca saqué ventajas, jugué limpio, no perjudiqué a mis compañeros. Tal vez fue un error, porque los campeones son los otros, pero así fui yo.

Volviendo a BMW, ¿cree que este puede ser el año de la marca en la F1? Puede ser. Creo que tienen el mejor auto, Ralph Schumacher y Juan Pablo Montoya deberán trabajar en equipo y muy duro para alcanzar el título. Ralph hizo un gran trabajo el año pasado.

¿Y cuál ha sido el mejor momento que ha vivido con la marca? Fue muy bueno consagrarme campeón de F2 con el March-BMW. En esa categoría corrí en la Argentina, en Mendoza, y en Buenos Aires. Pero el mejor momento fue, cuando fuimos campeones en la última carrera del Campeonato Alemán de Turismo con Marcus Winkelhock, hijo de mi gran amigo Manfred, que murió mientras corríamos juntos con un Porsche 962C en Mosport, Canadá, en agosto de 1985, por el Campeonato del Mundo de Resistencia. Fuera de lo personal,

BMW ha tenido muy buenos momentos, como cuando ha ganado en Le Mans y, en varias ocasiones, también ha tenido mucha suerte. Pero la gente que trabaja bien, siempre tiene suerte. Ahora, en la F1, tienen la ventaja de contar con neumáticos Michelin. Fue una excelente decisión. A Ferrari, Bridgestone le trajo muchos problemas, y creo que los seguirán teniendo, sobre todo en pisos secos.

¿Qué puede decirnos de Nürburgring, el viejo Nürburgring, el ya mítico circuito alemán? Maravillosos 22 kilómetros. Corrí allí varias veces, pero recuerdo especialmente la carrera que gané en F2 en el '78. Una parte del circuito estaba mojada y otra seca, como siempre, por eso era muy difícil. Comencé con neumáticos secos y me dio buenos resultados. Corríamos con efecto suelo, íbamos muy rápido (aunque unos seis segundos menos que con un F1). El viejo circuito tenía unas 28 curvas, el resto era recto, y el promedio rondaba los 270 km/h con los F2 y los 320 km/h con un F1. Con el efecto suelo se tenía mucho más grip, no había que frenar, tomabas las curvas a 200. El problema eran las *polle-ritas*, que te hacían saltar, el aire pasaba por debajo y en las curvas tenías que ce-

rrar los ojos... Era impresionante. Conozco muy bien Nürburgring, además, porque estuve en un programa donde probábamos autos como el Porsche Carrera GT o el McLaren SLR.

Por último, ¿le gusta la F1 de hoy? Digamos que me gustaba más la de mi época. Ahora es muy fácil ser piloto de la categoría, ayuda mucho la electrónica. Antes, teníamos mucho más trabajo... y ganábamos mucha menos plata, *sonríe*.

Marc Surer reparte sus días entre Basilea, Suiza, y Jávea, España, donde disfruta de sus paseos a caballo, otra de sus pasiones, además de seguir, por su trabajo de comentarista, todas las carreras de Fórmula 1 del año. Y puede hablar del pasado, del presente y del futuro durante horas, y uno escucharlo con la atención que sólo merecen quienes conocen de qué están hablando. Su tono amable, su don de gente, siempre le han valido una sincera consideración y un profundo respeto en el mundo de la Fórmula 1. Entonces, uno siente que no sólo para él valió la pena que se revelara, allá por 1986, contra la tenebrosa imagen de dos hombres con palas en las manos. Y se despertara. Para estar aquí todavía, con nosotros. Y contarnos.



"El BMW M3 es el mejor vehículo de serie que manejé, cuenta con el mejor cambio secuencial que traen los autos de Fórmula 1. Es tan rápido como un Porsche Carrera".

▷ Su trayectoria



BMW X5 Experimental.

La carrera automovilística de Surer comenzó en el karting, recién a los 18 años, siguió en la Fórmula Ford y pasó por la Fórmula Tres. Su actuación profesional comenzó con su reclutamiento en el equipo Junior de BMW. Presentó, como referencia, una primera victoria en su primera actuación en Zolder, en 1977. Dos años más tarde se consagró campeón Europeo de Fórmula 2 con March-BMW.

Su debut en la Fórmula 1 (donde correría 82 GG.PP. y su mejor actuación sería un cuarto puesto, en Brasil, en 1981 y en Monza 1985), tuvo lugar en el Gran Premio de los Estados Unidos (costa este), ese mismo año, 1979, con Ensign-Ford. Al año siguiente pasó a ATS: en 1981 estuvo nuevamente en Ensign y en Theodore ("el peor auto que tuve en mi vida", ha dicho), y a partir de 1982 compitió en Arrows, escudería que lo contó en

sus filas hasta 1984. Porque en 1985 tuvo la gran oportunidad de su vida, al subirse a un Brabham, el BT54, con el brasileño Nelson Piquet como compañero de equipo. En 1986 volvió a Arrows-BMW. Pero apenas pudo correr cinco Grandes Premios. Fueron los últimos de su vida. El accidente en el Rally de Essen, Alemania, se lo impidió, y en septiembre de ese año, en Estoril, Portugal, anunció su retiro.



March BMW 792, Fórmula 2, 1979.

