

Histórica 059  
22 de Enero de 2009  
Carlos E. Jalife Villalón

### Mike Hawthorn, el Breve Campeón



Yo nací en 1958, justo cuando se dio el primer título de constructores de la historia, que ganó el equipo inglés Vanwall, de Tony Vandervell, y también el año en que se coronó por vez primera un piloto inglés, el afamado Mike Hawthorn, quien era ampliamente conocido por ser el piloto de la corbata de moño, lo que resulta ser mi primer recuerdo de él. Sin embargo, Mike manejaba para Ferrari, no para Vanwall, así que el reino (GB) se llevó la doble gloria, pero Ferrari siguió brillando en la Fórmula Uno tras el eclipse de sus rivales norteamericanos de Alfa Romeo y la debacle financiera de sus vecinos de Maserati.

Mike nació el 10 de abril de 1929 y corrió desde la adolescencia y avanzó rápido pues su debut en la F1 vino en 1952 en el Gran Premio belga en un Cooper y luego corrió también para Vanwall y BRM, como lo exigían los cánones ultra nacionalistas británicos, pero como su gran rival, Stirling Moss, pronto se dio cuenta que no había forma de ser campeón en un auto británico y pasó a Ferrari, aunque también en algún momento compitió por Maserati en una de sus frecuentes salidas del equipo de Maranello, al cual regresó una y otra vez durante su carrera, algo impensable en esta época.



Su gran amistad con Peter Collins fue objeto de muchas especulaciones, incluso hasta de rumores malintencionados, y eran famosos por inseparables, incluso cuando Peter se casó. En Ferrari en su primera época, en 1953 ganó el GP de Francia y en 1954 ganó en España, pero para 1955 la aplanadora de Mercedes hizo que los autos italianos sufrieran y Mike probó con Vanwall. En ese año corrió para Jaguar las 24 Horas de Le Mans y causó el accidente que llevó a la prohibición de las carreras en muchos países e incluso se dio como causa oficial de cancelación de la Panamericana. Pero, el destino hizo que con el retiro de los Mercedes, Jaguar ganara en La Sarthe, y el propio Hawthorn subió con su inseparable corbata de moño a recibir el trofeo de ganador.

1956 no fue bueno, cambió de equipo a equipo y finalmente en 1957 regresó a casa, Ferrari, con Peter, Luigi Musso y Eugenio Castelloti como coequiperos –ninguno de ellos viviría más allá de enero de 1959. 1957 fue un año de recuperar su estatus como uno de los grandes pilotos del mundo, a fin de pelear el título en 1958, pero primero Castelloti –en una prueba en Módena en 1957–, Musso – en el GP de Francia en 1958 que ganó precisamente Mike– y luego Collins –siguiendo a Mike en el Nürburgring original en el GP alemán de 1958– perdieron la vida. Y la carrera de Mike perdió un poco de su gusto al no tener a su “mon ami, mate” (algo así como su ‘brody’ moderno) Collins para compartir vino, mujeres y pistas.

En aquel entonces las reglas eran un poco distintas, pues solamente contaban los seis mejores resultados del año, y los puntos se repartían a los seis primeros: ocho para el ganador, seis al segundo, cuatro al tercero y un punto menos que el anterior a cada uno de los subsecuentes tres. También se daba un punto extra al que obtuviera la vuelta más rápida en carrera, por lo que tras 10 fechas el líder era Mike Hawthorn, de Ferrari, con una victoria, cuatro segundos sitios y tres vueltas rápidas para 36 puntos, mientras que Stirling Moss, de Vanwall, tenía tres victorias, un segundo y dos vueltas rápidas para 32 puntos. Moss necesitaba ganar y sacar la vuelta rápida y que Mike no quedara segundo para coronarse, mientras que éste solamente necesitaba un segundo sitio para asegurar el título en el GP de Marruecos el 19 de octubre de 1958, carrera pactada a 53 vueltas a un circuito de 7,618 metros, que asemejaba un cuadrado irregular.



Hubo 25 autos en la parrilla de 3x2 con Mike en primer sitio gracias a una vuelta de 2 minutos y 23.1 segundos; lo acompañaban Stirling (2'23.2") y su coequipero de Vanwall, Stuart Lewis-Evans (2'23.8"). Stirling tomó la punta de inmediato, seguido por el Ferrari de Phil Hill, mientras Mike tomaba las cosas con calma y lideraba el pelotón que se quedaba un poco rezagado ante el empuje del líder. Más tarde, Tony Brooks se puso tercero, en otro Vanwall, y Moss sobrevivió a incidente con un rezagado que el enchuecó la nariz a su auto, y a media carrera tenía 20 segundos de ventaja y el récord de vuelta conseguido en la 22, con 2'22.5", mientras Hill era segundo, y Hawthorn tenía un duelo con Brooks otros 20 segundos atrás. Brooks tronó en la vuelta 30, lo cual liberó a Mike de la presión, y a Phil le ordenaron desacelerar para que Mike lo alcanzara y asegurara el segundo

sitio que le daba el título. En la vuelta 40 Mike se puso segundo y en cuarto iba Jo Bonnier en un BRM, pero a 20 segundos del tandem de Ferrari. Moss siguió corriendo, mientras sus rivales se cuidaban y aunque cruzó la meta con 84.7 segundos de ventaja, Mike se coronó al llegar a 42 puntos en su 44º Gran Premio. En ese entonces era el piloto más joven en conseguir el título mundial de F1.

Pero su campeonato resultó breve. Mike tenía una enfermedad hereditaria en los riñones que casi nadie conocía y anunció su retiro en cuanto llegó a Inglaterra de regreso de Marruecos, para dedicarse a atender el garaje y concesionaria de la familia en Farnham, donde vivía, pues le quedaban unos 18 meses de vida. Fue honrado por todos en su patria y la reina lo nominó a su lista de año nuevo, para hacerlo miembro de la orden del imperio británico. Sin embargo, el 22 de enero hace 50 años, cuando iba rumbo a Londres en su Jaguar privado, encontró en las cercanías de Guilford a su amigo y dueño de equipo Rob Walker, y manejaron raudos por el pavimento mojada y resbaloso, como dos pilotos pueden hacerlo. Pero esta vez en el libramiento de Guildford en la autopista A3, tras rebasar al Mercedes 300SL de Rob, entró a una curva a la derecha, el auto se le fue un poco y trompeó tras tocar la guarnición, luego se brincó la isleta de tránsito y acabó contra un árbol. Rob se detuvo y corrió para encontrarlo agonizante. Fue campeón 3 meses y 3 días solamente, un breve campeón que puso a Inglaterra en el camino a la cumbre del deporte motor, donde hoy residen todavía Y Mike murió como vivió, rápido y en el límite; sin llegar a cumplir 30 años, pero hay gente que no necesita tanto tiempo para dejar huella.