ADN DE CAMPEÓN

Zubiri, Paz
ADN de campeón / Paz Zurubi. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : El Ateneo, 2025.
224 p. ; 23 x 16 cm.

ISBN 978-950-02-1634-0

1. Biografías. 2. Automovilismo. I. Título.
CDD 920

ADN de campeón
© Paz Zubiri, 2025
Derechos mundiales para todas las lenguas

© Grupo ILHSA S.A. para su sello Editorial El Ateneo, 2025
Patagones 2463 - (C1282ACA) Buenos Aires – Argentina
Tel.: (54 11) 4943 8200
editorial@elateneo.com - www.editorialelateneo.com.ar

Dirección editorial: Marcela Luza
Edición: Camila D'Angelo
Producción: Pablo Gauna
Coordinación de diseño: Marianela Acuña
Diseño de interior: Isabel Barutti
Arte de tapa: Patricia Peña

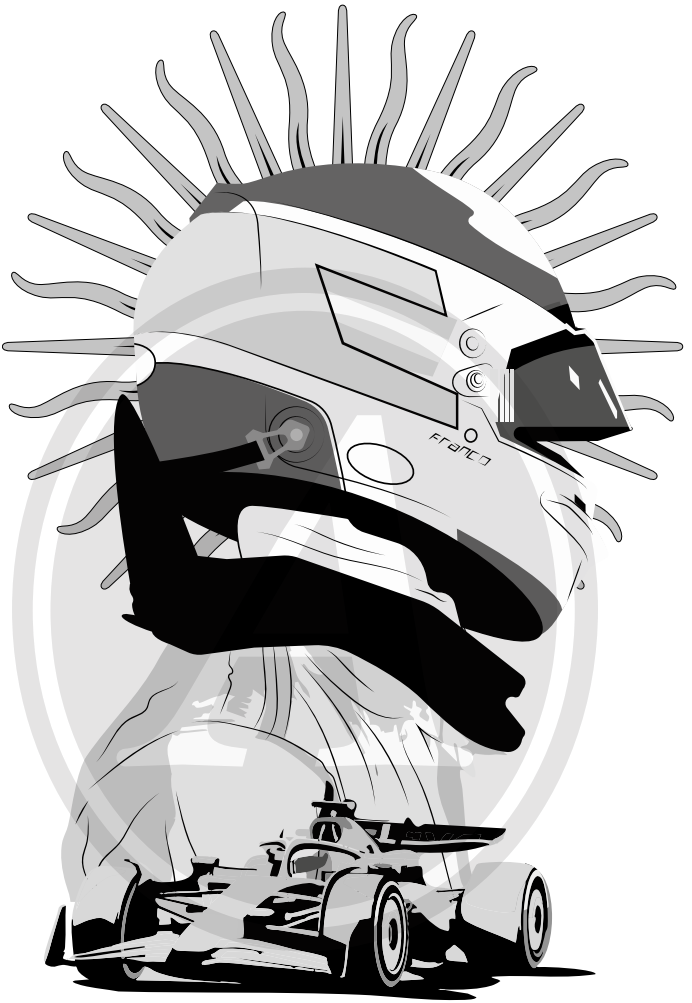
1ª edición: junio de 2025
ISBN: 978-950-02-1634-0

Impreso en Arcángel Maggio – División Libros,
Lafayette 1695, Ciudad Autónoma de Buenos Aires,
en junio de 2025.

Tirada: 2000 ejemplares
Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723.
Libro de edición argentina.

Los consejos dados por el autor en este libro son recomendaciones abiertas y generalizadas. De ningún modo reemplazan o pretenden reemplazar el asesoramiento o consejo profesional especializado y personalizado en la materia. Consulte con su profesional especializado y personalizado antes de poner en práctica cualquier sugerencia y/o consejo que el autor pueda indicar en el presente libro. Grupo Ilhsa S.A., sus socios, empleados y/o directivos no se responsabilizan por los resultados de los consejos, sugerencias o prácticas que puedan ser propuestas por el autor en el presente libro.
El editor se reserva todos los derechos sobre esta obra. En consecuencia, no puede reproducirse total o parcialmente por ningún método de reproducción existente o por existir incluyendo el gráfico, electrónico y/o mecánico (como ser el fotocopiado, el registro electromagnético y/o el almacenamiento de datos, entre otros), sin el expreso consentimiento de su editor, Grupo Ilhsa S.A. (Ley n° 11.723).

PAZ ZUBIRI



ADN DE CAMPEÓN

RADIOGRAFÍA DE UN AS DE LA FÓRMULA 1

Editorial El Ateneo

ÍNDICE

Introducción 9

PARTE I. LAS PRIMERAS CURVAS

Capítulo 1. Primeros pasos 15
Capítulo 2. La cuna de los pilotos 23
Capítulo 3. De Pilar a Europa. 32
Capítulo 4. La alianza que cambió su destino 39
Capítulo 5. El silencio en la pista 48

PARTE II. FORJANDO AL CAMPEÓN

Capítulo 6. El nacimiento de un contendiente 59
Capítulo 7. Dos banderas argentinas en Le Mans . . 69
Capítulo 8. ¿A dos pasos del sueño?
El salto a la Fórmula 3 80
Capítulo 9. Entre el talento y el dinero 95
Capítulo 10. Vestido de azul para pelear
el campeonato 107

PARTE III. EL DESAFÍO FINAL

Capítulo 11. #FrancoColapintoALaF2 123
Capítulo 12. Doble debut 132
Capítulo 13. Se cerró una puerta... 144
Capítulo 14. Pero se abrió una ventana 153
Capítulo 15. El regreso de Argentina
a la Fórmula 1 160

Epílogo 179
Anexo
Cronología de carreras 183
Pilotos argentinos en la F1 187

Marcas mencionadas 189
Agradecimientos 197
Bibliografía 199
Sobre la autora 223

INTRODUCCIÓN

Este libro comienza con un libro.

Franco Colapinto ya conocía la velocidad. Desde muy chico, aceleraba en kartings y cuatriciclos, sintiendo en primera persona la adrenalina de ir al límite. Pero antes de soñar con la Fórmula 1, antes de imaginarse en las pistas más emblemáticas del mundo, Franco se encontró con una historia. Una que, sin saberlo, marcaría su destino.

Fue en la biblioteca de su colegio. Entre tantos libros, uno capturó su atención: la biografía de Juan Manuel Fangio. Quiso llevárselo a casa, pero no estaba permitido.

"Hablá con Franco, porque me dijeron que no sale en los recreos", le decía su madre a su padre. Resulta que, mientras sus compañeritos jugaban en el receso, él se quedaba en el aula, sumergido en las páginas que contaban las hazañas del "Chueco" de Balcarce.

"Me muero, me da escalofríos", recordaría años después su padre en una nota para *MDZ*, al contar la anécdota. En ese entonces, no era más que una curiosidad infantil, una obsesión

pasajera. Pero hoy, con la perspectiva que da el tiempo, parece la primera señal de un camino inevitable.

Desde 1950, más de 750 pilotos han competido en la Fórmula 1. De ellos, solo veinticinco fueron argentinos. Veinticinco nombres en más de siete décadas. Veinticinco historias que, en mayor o menor medida, dejaron su huella en la categoría reina del automovilismo.

Entre ellos, dos brillaron con luz propia. Primero, Juan Manuel Fangio, el hombre que en la década de 1950 redefinió la perfección al volante. Cinco títulos mundiales, récords que parecían imposibles y un legado que trascendió generaciones. Luego, Carlos Reutemann, el piloto meticuloso y cerebral que en los años 70 y 80 conquistó 12 victorias y estuvo a solo un punto de convertirse en campeón del mundo en 1981.

Pero, con el paso del tiempo, la presencia argentina en la Fórmula 1 comenzó a desdibujarse. Hubo nombres que mantuvieron la llama encendida, pero la última vez que un argentino compitió en la categoría fue en 2001, cuando Gastón Mazzacane disputó su última carrera. Desde entonces, el país que alguna vez tuvo a su propio emperador de la velocidad quedó relegado a la tribuna, observando desde la distancia, con la esperanza de ver surgir a otro campeón.

Durante más de dos décadas, los fanáticos argentinos miraron la Fórmula 1 con la nostalgia de tiempos mejores, esperando el día en que otro compatriota volviera a formar parte de la élite. Ese día tardó en llegar. Pero llegó.

La Fórmula 1 no es solo un deporte; es el pináculo de una carrera donde solo los más excepcionales logran brillar. Para llegar allí, los pilotos deben ascender por una pirámide de categorías,

enfrentándose a un sinfín de desafíos. Requiere talento, esfuerzo, pero, sobre todo, recursos. Este camino se vuelve aún más arduo cuando se es latinoamericano. La necesidad de trasladarse a Europa desde jóvenes, adaptarse a nuevas culturas y crecer en un entorno ferozmente competitivo son barreras que deben superar los pilotos sudamericanos.

Franco Colapinto, oriundo de Pilar, Argentina, ha sido testigo de las dificultades que enfrentan los pilotos de esta región. "Tenía 14 años, vivía solo y después de un fin de semana complicado necesitaba un abrazo", señalaba Franco en una conferencia de prensa organizada por la FIA. "Cuando sos europeo, terminás la carrera, tomás un avión de una hora y estás con tu familia esa noche".

Para Colapinto, llegar a la Fórmula 1 no fue solo un desafío personal, sino algo mucho más grande. Su historia no solo es la de un chico que cumplió su sueño, sino la de alguien que hizo que todo un país volviera a soñar con él. En un momento en que la Fórmula 1 parecía una página perdida para muchos, Colapinto apareció y le dio vida a la pasión argentina por el automovilismo.

De repente, todo un país tiraba para el mismo lado. En cada carrera, el grito de los hinchas se sentía más fuerte. Desde los que se levantaban a la madrugada para verlo en vivo hasta los más grandes que volvían a sentir esa misma adrenalina que había quedado guardada por años. Colapinto logró lo impensado: hizo que Argentina se reenamorara de la Fórmula 1. Volvió a ser una hinchada unida, como en los viejos tiempos.

Pero para entender este fenómeno hay que revisar la historia, y esta nace en Pilar, Argentina. Con un pequeño que eligió el volante por sobre la pelota de fútbol.

PARTE I

Las primeras curvas

CAPÍTULO 1

Primeros pasos

Imagínate manejando un auto. Manos firmes en el volante, a tu derecha la palanca de cambios y el tacto de los pedales bajo tus pies. Ahora, retrocede en el tiempo a cuando tenías 6 o 7 años. En ese momento todo lo que te acabo de describir te resultaría demasiado grande. La responsabilidad que asociamos con la conducción se pone a prueba cuando exploramos las etapas iniciales que llevan a la Fórmula 1. Imagina a adolescentes corriendo a grandes velocidades y a niños de apenas 6 o 7 años detrás del volante de un kart. Con esto en mente, me gustaría contarte la historia de uno de esos niños: Franco Colapinto.

Si vamos atrás en el tiempo y observamos la crianza de los grandes que ocupan uno de los veinte asientos de la máxima categoría del automovilismo, es decir, los codiciados lugares en los equipos de Fórmula 1, nos vamos a encontrar con un patrón común: antes de aprender a escribir con lápiz y papel, ya estaban detrás de un volante. Pequeños karts donde chicos y chicas experimentan por primera vez la adrenalina de correr, con todas las

medidas de seguridad necesarias (para el alivio de sus padres, por supuesto). Este primer encuentro con el mundo del automovilismo es el más importante; será el escenario donde se forjará los talentos y la ambición que los impulsarán a escalar en la competitiva jerarquía del automovilismo mundial.

Sin embargo, esto no lo es todo. En un deporte que se desarrolla en el viejo continente resulta llamativo que un chico latinoamericano pueda sortear todos los costos asociados. Desde la inscripción en campeonatos juveniles, el alquiler o la compra de karts, hasta el mantenimiento, el transporte y las pruebas en circuitos, los gastos pueden alcanzar cifras astronómicas. Entre los protagonistas modernos de la Fórmula 1 encontramos historias diversas, como las del Lewis Hamilton y el finlandés Kimi Räikkönen, que son estrellas formadas desde un pasado humilde. Muchos de sus padres vendieron casas o trabajaron en múltiples empleos solo para costear las categorías inferiores, impulsados por la esperanza de mantener vivo el talento de sus hijos.

Por otro lado, hay quienes han tenido la suerte de haber sido criados en una cuna de privilegios, con padres capaces de costear los exorbitantes gastos de competición de su propio bolsillo, o incluso haber llegado a invertir cheques que tienen muchísimos ceros en un equipo. Solo para asegurarse de que su hijo tenga un asiento en la parrilla.

Pintando un panorama sumamente generalizado, esta es la realidad del automovilismo para los jóvenes: una montaña casi imposible de escalar. Si intentar alcanzar la cima fuera una experiencia física, se sentiría como un peso aplastante sobre el pecho. Hay quienes cuentan con los equipos más lujosos y otros que, a pesar de su talento, se quedan atrás en el camino.

Es loco pensar que todas las historias de este deporte comienzan de una manera similar, ya sean de familias adineradas o modestas, de campeones del mundo o pilotos que solo tuvieron la oportunidad de aparecer en una prueba. Es evidente que para bailar en el mejor escenario el talento debe de brillar de chico, y Franco no fue la excepción.

Con tan solo 3 años probó su primer vehículo a motor: un triciclo eléctrico. Fue un regalo que le hicieron sus padres, Aníbal y Andrea, por su cumpleaños. En una nota para *Infobae*, su madre contó que el empleado de la juguetería lo sentó y esperó para poder acompañarlo por el local. Después de todo, qué tan lejos podía ir un nene tan chiquito sin ayuda. Resulta que en un abrir y cerrar de ojos Franco aceleró y empezó a esquivar las góndolas, con una experiencia inexistente, pero con habilidad innata.

A pesar de lo tierno de la anécdota, todo esto podría haber terminado con una pelota en los pies. En definitiva, Franco nació en 2003 en Argentina. Un país donde la pasión pasa por los colores de la camiseta y por aquel escudo que adorna el corazón de grandes y chicos todos los fines de semana. ¿Por qué ese niño pasó por talleres mecánicos y no por las divisiones inferiores de un club de barrio? Si el último que había vestido la celeste y blanca en la máxima categoría del automovilismo había sido un platense en 2001, cuando Franco ni siquiera había nacido.

Gastón Mazzacane fue el último piloto en correr en F1 antes de la llegada de Franco. Oriundo de La Plata, protagonizó

21 grandes premios entre los años 2000 y 2001 con los equipos Minardi y Prost.

Fue despedido de Prost tras 4 carreras por problemas financieros.

Para responder estas preguntas le tenemos que quitar protagonismo al joven piloto para dárselo a su padre. Aníbal no solo es abogado, sino que tiene experiencia detrás del volante a nivel zonal y nacional, acumulando experiencia y anécdotas en su Bahía Blanca natal. De participar en carreras de *speedway*, un deporte de motociclismo en el que se corre en óvalos de tierra de entre 260 y 425 metros de longitud, a pasar por *midget*, unos pequeños coches de carrera con gran relación potencia/peso y terminar siendo dueño de uno de los equipos más emblemáticos del Turismo Carretera, este tipo tenía la combinación perfecta de conocimiento y pasión para trasplantársela a su hijo.

Llegó a competir en la época en la que Bahía Blanca fue sede de una fecha del Campeonato del Mundo de Speedway. Allí tuvo la oportunidad de conocer a grandes pilotos que le recomendaron que, si quería competir en serio, debería usar una moto más potente que la que le habían preparado sus mecánicos. En concreto, una de 500 cm^3, que es la cilindrada típica de la categoría.

Aunque su familia no veía con buenos ojos su pasión por las motos, especialmente su padre, Leónidas, Aníbal siguió adelante. Entre risas, durante una nota (*Infobae*, 2024), recuerda:

> **Mi viejo no me apoyó y quería que fuera petiso para ser *jockey* porque le gustaban los "burros". De hecho, yo le cuidaba los caballos a él y una vez cuando tenía 13 o 14 años le vendí un caballo para comprarme mi primera moto y casi me mata.**

Su carrera progresó, pero a los 16 vivió una experiencia inolvidable. Con su juventud y pasión a flor de piel estaba decidido a dar lo mejor de sí. En criollo, se pegó un golpe bárbaro, en una fracción de segundo perdió el control y literalmente salió volando más allá del alambrado que delimitaba la pista. Los espectadores se sorprendieron, pero como todo joven sin miedo, se sacudió el polvo, se levantó y se dispuso a seguir.

Luego, surgieron oportunidades para competir en el exterior, pero la obligación de cumplir con el servicio militar y sus estudios de abogacía hicieron que ese sueño quedara en pausa. Tras completar el servicio, volvió a correr, pero su vida dio un giro definitivo cuando sufrió un accidente grave en el que terminó en la tribuna junto a otro piloto, Horacio Ilacqua, luego de un choque tan fuerte que rompieron la pared de hormigón.

Pasó a los vehículos de 4 ruedas y llegó a correr en el campeonato de Turismo Nacional, donde adquirió el número 43, el mismo que años después usaría Franco en su debut en la Fórmula 1. Cuenta Aníbal que Franco también usaba el 43, 143 o 243 cuando era niño, dependiendo la categoría de karting. Número que repitió en Fórmula 4 durante su tiempo en España.

Como dato de color, hasta la llegada del argentino, hacía 41 años que nadie utilizaba ese número en un Fórmula 1. Colapinto es el decimoquinto piloto en tenerlo, siendo el primero el estadounidense Chet Miller en los años 50. La última vez que se usó fue en 1983 por el piloto alemán Stefan Bellof, aunque no largó en la carrera.

También es el primer piloto en la historia en anotar puntos con el número 43.

Retomando la afición de Aníbal por las motos y los coches, el padre del joven talento llegó al mundo del Turismo Carretera —también conocido como TC—, una de las categorías más populares del automovilismo argentino. El TC es una competición histórica en la que los autos clásicos, como Ford, Chevrolet, Dodge y Torino, se enfrentan en pistas de todo el país. Aníbal siempre tuvo una pasión por los fierros, y el TC representaba una nueva etapa en su carrera dentro del automovilismo. Una vez que se retiró como piloto, adquirió uno de los equipos: JC Competición.

Aquí es donde Franco se empapó de amor por el automovilismo y donde conoció, sin saberlo, a su futuro coach: Lucas Benamo, quien lo acompañaría en su camino por Europa, pero más importante, durante sus primeros pasos como piloto.

Aníbal, tras haber recibido poco aliento de su núcleo familiar, tomó las riendas del asunto y se propuso apoyar a su hijo en todo el mundo de los fierros. Cuando su niño tenía tan solo 4, le

compró su primer cuatriciclo. Se puede argumentar que no es una compra fuera de lo normal, pero el haber pasado de aquel triciclo a las 4 ruedas tiene sus anécdotas.

El pequeño piloto estaba encantado con su juguete nuevo, con tener algo para manejar él era feliz. La libertad que le daba estar tras el volante encendía algo en su interior, algo que años más tarde iba a poder materializar.

Entre el sonido del motor y las ruedas llenas de tierra, Franco iba de un lado a otro, siempre con simpatía, saludando a todo jardinero que se cruzara por su camino, ya lo conocían todos. Pero una llamada de la madre puso en duda su inicio en el deporte sin siquiera haber pilotado un monoplaza. "No anda más en cuatriciclo, no sabés lo que le pasó: chocó", fue lo que le dijo a Aníbal. La respuesta del padre generará risas en más de uno. Incrédulo, contestó: "¿Cómo se puede chocar en medio de una quinta?".

Para ser piloto de Fórmula 1 hay que tenerse confianza, y eso le sobraba a Franco. Resulta que se acostó en el cuatriciclo y saludó a uno de los jardineros. Cuando quiso darse cuenta, se estampó contra un Falcon que tenía delante. Poco le importó su bienestar, él adoraba a su compañero de cuatro ruedas y siempre iba a chequear que el cuatri estuviera bien.

Y recordando el primer párrafo de este capítulo, no pasó mucho tiempo hasta que aquel niño repleto de talento compartiera el destino de los grandes pilotos que han ganado títulos mundiales. Con apenas 7 años, Franco soñaba con formar parte de este emocionante mundo de las carreras, y dio su primer paso en compañía de dos gigantes de la velocidad: Néstor "Bebu" Girolami, bicampeón de TC2000, y Lucas Benamo, campeón de la Fórmula Renault, que junto con su padre lo llevaron a andar en karting.

Imagínate a un niño en medio de dos pilotos profesionales, un enano al lado de titanes del automovilismo. Cualquiera podría sentir miedo al pensar en la velocidad que podía alcanzar en un kart a tan temprana edad. Cuenta su padre que el futuro piloto de la Fórmula 1 iba despacio, sin explorar los límites de su pequeño vehículo. En una recta, comenzó a sentir una presión creciente detrás de su kart, acompañada de golpecitos y empujones que lo instaban a acelerar. La inexperiencia se apoderó de él, y terminó fuera de pista, deslizándose junto a su rival.

"Ah, ¿vos me venías empujando?", fue lo primero que salió de un Franco de menos de 10 años que se estaba dirigiendo a un piloto experimentado. "Bueno, arrancámelo de vuelta". Ahí estaba, una determinación que desmentía su corta edad. Del otro lado, Aníbal dejó de insultar a Bebu, el campeón y profesional que solo quería jugar con el chico. Al ver la reacción de su hijo y la chispa de determinación en sus ojos, ambos se dieron cuenta de que algo bueno estaba pasando. "Este va a andar bien", Aníbal recordó esta declaración que le hizo Bebu durante su nota en *Infobae*, sabiendo que cualquier otro niño se hubiese asustado y nunca más habría querido volver a pisar el acelerador de un kart. Aquel presentimiento estaba lejos de ser errado, al poco tiempo debutó y ganó su primera carrera.