



F.COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

Peculiaridades GB

Toda Gran Bretaña

Escocia

Devon y Cornualles

Inglaterra-Gales

Beaulieu Museo Motor

British Motor Museum

Brooklands Museum

Cotswolds Museo Motor

Goodwood Festival

London Motor Museum

Museo Donington F1

Naval de Portsmouth

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" A LA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto

Aviso legal

Mapa del sitio



La colección de Fórmula 1 más grande del mundo



"El Grand Prix Collection" sita en el circuito británico de Donington Park es el museo más grande del mundo dedicado a la Fórmula y a la competición automovilística.

Es, por propio merecimiento, el "santuario" de todo buen aficionado a la F1. Y, por consiguiente, una visita ineludible.

Un fan de la F1 que merezca tal calificación no debería irse de este mundo sin haberlo visitado, so pena de arriesgarse a sufrir eternamente las penas del infierno por su falta de previsión.

Yo he cumplido. Por tanto, si finalmente acabo con mis huesos en las calderas de Pedro Botero, a buen seguro no habrá sido por haber faltado a mi cita con el museo de Donington Park.



En 2013, formando parte de nuestro viaje al norte de Inglaterra, pude cumplir uno de mis sueños. Por algo Gran Bretaña es la cuna de la Fórmula 1. El primer Gran Premio de F1 puntuable para el Campeonato del Mundo se celebró en el circuito de Silverstone en 1950 y los equipos ingleses -los famosos "garajistas" según Enzo Ferrari- han marcado a fuego

la historia de la especialidad. ¿Quién no recuerda a los equipos Lotus, Tyrrell, Vanwall, March, Brabham, Williams o McLaren, por citar sólo a algunos de los más célebres y exitosos?

Museos que expongan monoplazas de F1 hay muchos y muy buenos por toda Europa, pero dos destacan sin duda por su valor histórico y simbólico: éste de Donington -todo un homenaje a los equipos británicos, aunque no se olvide de otras nacionalidades- y el de Ferrari de Maranello.

Si una vez terminada la lectura de este reportaje todavía os quedan ganas de más, aquí tenéis los enlaces a los otros museos de automóvil de Europa y, por supuesto, al de Ferrari de Maranello. Pinchad en las fotos y...



El museo se compone de cinco grandes salas - "halls"- y hay que tener claro que los vehículos expuestos van cambiando con frecuencia, por lo que puede que vayamos pensando en ver alguno en concreto y nos llevemos una desagradable sorpresa o, por el contrario, que nos topemos con otros con los que no contábamos.



El museo de Donington Park desde el aire (Google Maps)

El primer "hall" sorprende al visitante porque se encuentra algo que no se espera en un museo dedicado a la competición automovilística. Su creador, el ya fallecido Tom Wheatcroft, pone a disposición del visitante una extensa e imponente colección de vehículos militares de la Segunda Guerra Mundial. Wheatcroft sirvió en el ejército británico como conductor de blindados y participó, entre otras campañas, en el desembarco en Italia. Su afición al coleccionismo no se detuvo, por tanto, en el automóvil de carreras...

El resto de salas estaban fundamentalmente dedicadas, al menos cuando visité el museo, a la Fórmula 1. La primera de ellas es una variopinta muestra de la especialidad. Las otras son monográficas: Williams, McLaren, Vanwall y BRM. En suma, un viaje por la historia de la Fórmula 1 que no hay que perderse bajo ningún concepto.

Los pasillos de enlace entre salas están dedicados a distintos objetos: cascos y monos de pilotos. Jackie Stewart, entre ellos. O la colección de coches de Roger Williamson, piloto "fetiche" de Wheatcroft y lamentablemente desaparecido en accidente de F1 en 1973.



El Hall de la Fórmula 1



El Hall de Williams



y el de McLaren

El museo abrió sus puertas en 1973, fruto de la pasión de Tom Wheatcroft por el automovilismo y, con los años, ha ido creciendo hasta completar la más amplia colección de F1 y de vehículos de competición del mundo. No sorprende su cariño por el circuito. Nació en Castle Donington, a pocas millas de éste y, por tanto, "mamó" la competición automovilística desde niño. Tras el fallecimiento de su creador, en 2009 a los 87 años de edad, actualmente su hijo Kevin continúa la labor iniciada por su padre.

El circuito de Donington Park es también propiedad de la familia y en 1993 tuvo el honor de albergar el Gran Premio de Europa de F1. La carrera, celebrada bajo la lluvia, fue ganada por todo un experto en la materia... ¡Ayrton Senna!

El McLaren Ford MP-4/8, vencedor de la carrera, se encuentra expuesto en el museo y quedó subcampeón del mundo, con cinco victorias, todas ellas a manos de Senna. En Donington encontraremos múltiples referencias a ese momento tan

especial, empezando por el monumento de la entrada dedicado a dos de los más grandes pilotos de todos los tiempos: Fangio y Senna.



Que se note que estuve ahí, "bien acompañado", eso sí

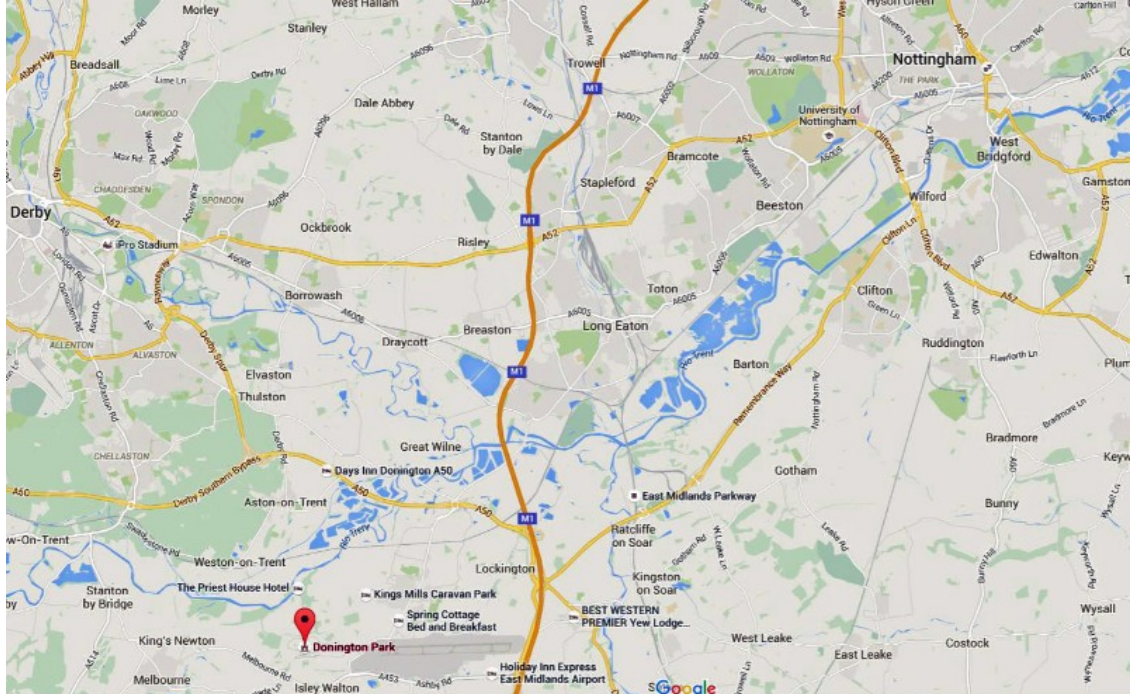


La entrada a la "Grand Prix Collection" de Donington Park

Aspectos prácticos

El museo abre todos los días del año.. La entrada cuesta 12 libras y 5 la entrada infantil. No obstante, por 25 libras se puede adquirir una entrada familiar que incluye a los padres y hasta tres niños. Los precios detallados y horarios pueden consultarse en la web <http://www.donington-collections.co.uk>

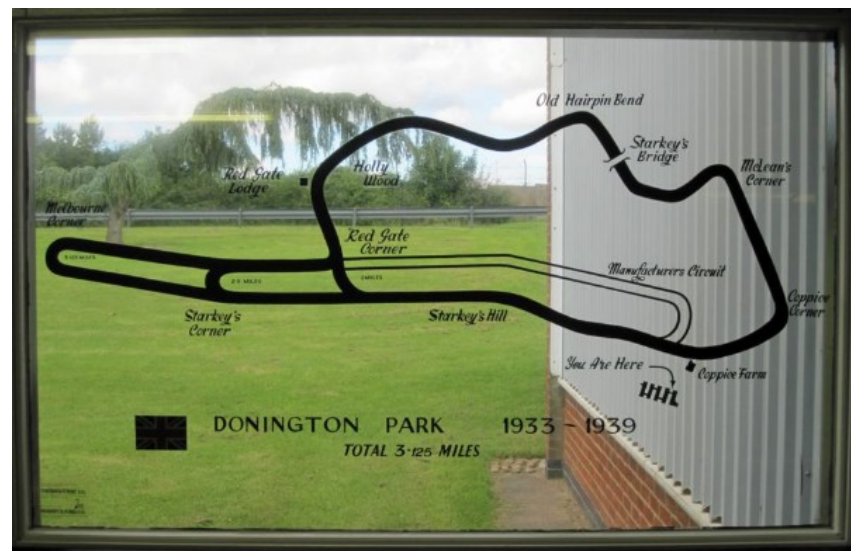
El museo se encuentra situado en las Midlands inglesas, junto al circuito de carreras de Donington Park, y próximo a Nottingham y Derby. El acceso es muy fácil, ya que está muy cerca de la autopista M1 que va a Escocia y el aparcamiento es gratuito. Frente al museo hay una enorme explanada, lo que es perfecto para hacer una visita "en ruta". Tanto si vamos con caravana como con autocaravana no tendremos la menor dificultad para aparcar. De hecho, así lo hicimos nosotros.



Aquí se aprecia claramente la explanada, vacía, del aparcamiento del museo...



Y aquí nuestra caravana, "a la sombra"



El trazado del "antiguo" Donington Park

El vestíbulo

A la llegada, en el vestíbulo junto al mostrador-taquilla, nos dio la bienvenida el Red Bull F1 de Coulthard y Webber de 2008. La tienda del circuito también se encuentra allí mismo. La cosa prometía un "chute de F1 en vena", pero al entrar en el primer "Hall" no fueron precisamente F1 lo que vieron mis ojos...



El Red Bull RB4 de 2008...



Nos recibió en el vestíbulo del museo.

El "Hall" de los vehículos militares



Una sorprendente y amplísima muestra de vehículos militares de la SGM.

Ahora que conozco el pasado de Tom Wheatcroft como conductor de tanques en la Segunda Guerra Mundial me explico mejor su afición por este tipo de vehículos. Como a mí también me gustan mucho, lo cierto es que lo disfruté de veras. Hay de todo: carros de combate, camiones, anfibios, jeeps, motos o cañones...

La mayoría son de fabricación norteamericana y británica, pero también los hay alemanes. En suma, un recuerdo de la última gran contienda mundial que hará las delicias de los aficionados al tema. Y a quien no le haga tilín el rollo militar, pues con pasar zumbando al siguiente pabellón, asunto resuelto.





El "Churchill Crocodile Mk VII" británico



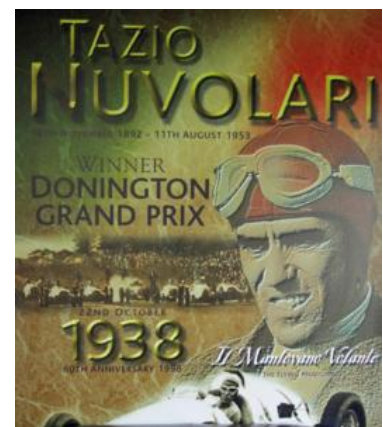
Las famosísimas Harley Davidson del ejército USA



El pasillo de enlace entre el primer Hall de los militares y el primero de la F1, lo que uno ansía más, está jalonado por una buena colección de cañones ligeros con pinceladas "racing", como el cartel dedicado a Tazio Nuvolari y su participación en Donington Park...



Competición y cañones...



El Gran Nuvolari y Donington

El "Hall" de la Fórmula 1 de todos los tiempos



Un recorrido por la Fórmula 1 de todos los tiempos...



Réplica del Mercedes W125 de 1937



La representación de Ferrari no es grande, pero no falta...

El primer pabellón dedicado a la F1 llama la atención por su variedad y abarca monoplazas de todas las épocas de la especialidad. El más "moderno" de esta sala es el BAR de 2004. De hecho es el pabellón "miscelánea", pues los siguientes, como ya he comentado, son mayormente "monográficos".

Mi afición a la Fórmula me viene desde niño, pero 1973 marca un antes y un después como aficionado. Tras el GP de España celebrado en Montjuïc y que ganó Fittipaldi empecé a comprar regularmente la fantástica y siempre recordada

revista "Fórmula", que ha marcado la vida de los aficionados al automovilismo de competición en los ya lejanos años 70 del pasado siglo. ¡Uf, cómo suena eso!

Aquel año ganó el campeonato Jackie Stewart con el Tyrrell Ford 006. Yo "era" de Stewart y Tyrrell y discutía a tope con los "Fittipaldianos" y su precioso Lotus 72 John Player Special. Mi esperanza al visitar Donington era poder disfrutar "en vivo y en directo" de ese Tyrrell 006 o del mítico "6 ruedas", pues había visto fotos de ellos en el museo. Sin embargo... mi gozo en un pozo. No estaban. El único Tyrrell presente era el 010 de 1980, ataviado con el azul Tyrrell, no con la decoración de "Candy" que fue con la que participaron en el campeonato. Esa fue mi pequeña frustración durante la visita. Ya he comentado que los modelos expuestos varían y no siempre acorde a lo que uno le gustaría. Por suerte hay tantos coches míticos que cualquier decepción desaparece enseguida.

No obstante no faltan en Donington referencias al equipo de Ken Tyrrell, campeón del mundo de constructores en 1971 y campeón de pilotos en 1971 y 1973 con Stewart, a los que, por supuesto, luego dedicaré el homenaje que se merecen.



Con el Tyrrell 010 de 1980



Aquí se aprecia mejor, cartelito al margen...



Si llego a pillar a los dos Tyrrell campeones del mundo de 1971 y 1973 y al "6 ruedas" de 1977, me muero de gusto. Lástima que al 006 lo tuvieran que vender para ayudar a sostener el museo...

Quizás uno de los aspectos más flojos del museo, por decir algo, sea la excesiva "estabulación" de los monoplazas, que dificulta su visión. Imagino que, fundamentalmente, debido a la poca anchura de los hangares y a la abundante colección de coches a exponer. Aquí prima la cantidad por encima de la calidad, pero si me dan a elegir yo también prefiero la cantidad...

Así pues, desde este punto de vista los mejores pabellones son los de Williams y el de Vamwall y B.R.M.

El menos lucido de todos, con diferencia, es el de McLaren. Aquí la calidad choca frontalmente con la cantidad, pues si bien la colección de "McLaren" es una de las más completas del mundo -sino la que más- la necesidad de agruparlos en un único pabellón hace que se puedan disfrutar mucho menos por culpa del exceso de "estabulación". En fin, nada es perfecto. Dicho ésto, volvamos a lo que importa.

Los modelos expuestos en el "Hall" miscelánea siguen un cierto orden cronológico y aunque la mayoría sean coches británicos, nobleza obliga, no faltan representantes italianos, franceses y alemanes.

Tampoco falta un nutrido ramillete de campeones del mundo, de pilotos o de constructores. Superan la decena a lo largo del museo. El más reciente, el McLaren de Hakkinen, campeón en 1999. No obstante, de entrada nos recibe el Brabham-Repco BT 24 que ganó el campeonato de 1967 con Dennis Hulme y el tricampeón Jack Brabham, dueño de la escudería, como subcampeón.



El Brabham Repco BT24, campeón del mundo en 1967



El lado izquierdo está dedicado a los años 60 y 70



El lado derecho, a los albores de la F1



*Aquí el Ferrari Dino 166 F2.(1968)
Con Andrea d'Adamich venció el campeonato de F2*



*El mítico Lotus Ford 49. Campeón del mundo en 1968
con Graham Hill. Y el primero en lucir publicidad.*



*Dos March Ford. El rojo, subcampeón del mundo en 1971
con el sueco Ronnie Peterson. El naranja, el de 1973*



*El curioso y "picante" Hesketh Ford 308 de 1975
pilotado por Guy Edwards*



*Otro de los modelos que me fliparon, el Wolf Ford WR1 de 1977. Debutó con victoria en
el G.P. de Argentina con Jody Scheckter al volante.*



Una auténtica rareza, el Cosworth 4 ruedas motrices de



El De Tomaso 505 38-1 de 1970 fue uno de los

1969. Nunca participó en competición y este coche es uno de los dos que hay en el mundo.

primeros coches de Frank Williams, pero no fue competitivo, terminando sólo 2 G.P.

El final del pabellón nos muestra cuatro monoplazas, dos de 1980, el Tyrrell 010 de Eddie Cheever y el Alfa Romeo de Bruno Giacomelli. Les acompañan un prototipo de Jaguar F1 y el BAR de 2004.



El BAR y el Jaguar con una impresionante foto de fondo del GP de Gran Bretaña de 1974



El Tyrrell 010 - 1980



El Alfa Romeo 179 (1980)

El "Espacio Roger Williamson y el Team Wheatcroft"

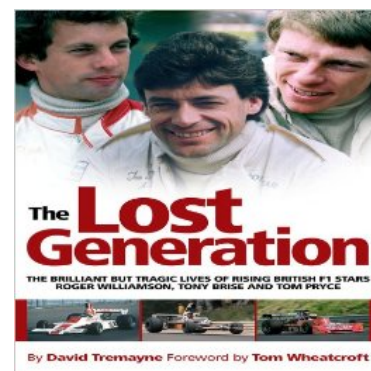


La transición entre el pabellón que acabamos de ver y el dedicado a Williams Racing está consagrado a los coches de fórmulas inferiores británicas del equipo Wheatcroft y, en especial, a Roger Williamson, prometedor piloto, protegido de Tom Wheatcroft, con cuyo equipo venciera los campeonatos británicos de F3 de 1971 y 1972.

En 1973, Wheatcroft le proporcionó un March 731 y dio el salto a la Fórmula 1, con muy mala fortuna. Debutó en el GP de Gran Bretaña, abandonando al colisionar con otro piloto. En la carrera siguiente, en Zandvoort (Países Bajos) encontró la muerte al reventar un neumático, volcar e incendiarse su coche. Un trágico final para un piloto llamado a hacer grandes cosas en la F1 de la época. Una época apasionante, pero sumamente peligrosa. Rara era la temporada que terminaba sin lamentar la pérdida de una o más vidas humanas...



*François Cevert
Fallecido en 1973 y sucesor
natural de Stewart en Tyrrell.
Pudo ser campeón del mundo*



*Tony Brise, Tom Pryce y Roger Williamson,
tres promesas británicas que se perdieron
entre 1973 y 1977*



Roger Williamson



A bordo de su efímero March 731

También podremos contemplar varios monoplazas de categorías inferiores británicas del equipo "Wheatcroft Racing" y los ventanales que dan al circuito de Donington Park están decorados con las siluetas de circuitos míticos. No están todos los que son, pero sí son todos los que están, incluidos "nuestros" Montjuïc y Jarama.



La escudería Wheatcroft casi al completo



Mónaco



Montjuïc (Barcelona)



Jarama (Madrid)



La Sarthe/Le Mans

El "Hall Williams"



El Williams FW06 de 1978. Con Alan Jones supuso el despegue del equipo hacia el Olimpo de la F1 .

El pabellón dedicado a "Williams Racing", el equipo del mítico Frank Williams y que aún compite en F1 se inicia con tres modelos que nada tienen que ver con él: dos turismos Jaguar y el Sauber Mercedes C9 de 1987, prototipo de resistencia Grupo C, que ganaría las 24 horas de Le Mans dos años después, en 1989.



Los Jaguar de turismo



El Sauber Mercedes C9



El motor Weslake Ford V12 de 1972

El equipo "Williams Racing" es uno de los más laureados de la F1 de todos los tiempos, con 7 títulos de pilotos y 9 de constructores.

La "colección Williams F1" está compuesta por 11 modelos, entre los cuales se cuentan cuatro campeones del mundo: el FW11 B Honda de 1987, con Nelson Piquet al volante. El FW14B de 1992 ganó nueve GP con Nigel Mansell, que se proclamó campeón por goleada.



El FW14B Renault de Nigel Mansell, dominador de 1992 con 9 victorias más 1 de Patrese

El tercero, es el FW15 Renault de 1993, con Alain Prost. Este modelo ha pasado a la historia como el F1 más tecnológico de todos los tiempos. Equipaba suspensión activa, frenos antibloqueo, control de tracción, telemetría, controles fly-by-wire, válvulas neumáticas, dirección asistida y transmisión semi-automática... ¡casi nada!

El modelo expuesto fue, precisamente, el que Damon Hill llevó a la segunda posición en el GP de Europa de 1993 celebrado a sólo unos pasos del museo, en el circuito de Donington.



Ganador, en 1987, con Piquet



Damon Hill lo llevó a la 2ª posición en Donington (1993)

El cuarto monoplaza campeón del mundo que podemos ver es el Williams FW18 Renault, vencedor con Damon Hill en 1996. Damon, hijo de Graham Hill (cuyo Lotus 49 también hemos visto) fue el primer campeón del mundo de F1 hijo de campeón.



El campeón de 1996, con Damon Hill al volante

Les acompañan otros Williams, quizás no tan laureados como los anteriores, pero que siempre han hecho un buen papel en el campeonato. Destaca el FW07C del argentino Carlos Reutemann, subcampeón en 1981. No fue campeón por un único punto y Piquet le birló a Williams y a Reutemann un campeonato que tenía prácticamente asegurado. Esa temporada fue la del mítico enfrentamiento entre sus dos pilotos, Reutemann y el vigente campeón, Alan Jones. Al final, un tercero se llevó el gato al agua. Algo muy parecido a lo que sucediera 16 años después en McLaren, cuando los líos entre Alonso, Hamilton y el equipo McLaren terminaron con Ferrari y Raikkönen en lo más alto del podio. Y es que la historia tiende a repetirse...



El Williams FW07C "de la discordia".



*Senna hizo una prueba con este coche en 1983, pero no había hueco para él. Tuvo que esperar a 1994 para correr para Williams.
Keke Rosberg, el vigente campeón, sólo ganó en Mónaco con este FW08C*



El FW 012C de 1989 ganó dos carreras con Thierry Boutsen al volante, pero el modelo expuesto es el de Riccardo Patrese

También se expone el tristemente famoso FW16 Renault de 1994, diseñado por Adrian Newey y con el que Ayrton Senna encontró la muerte en Imola el año de su ansiado ingreso en Williams. El modelo expuesto pertenece a Damon Hill y luce el número 0, debido a que el campeón del mundo del año anterior, Prost, ya no competía.



El FW16 de 1994

La colección Williams finaliza con tres monoplazas más recientes, el FW22 BMW de 2000, año de debut de Jenson Button. Ralf Schumacher logró subir tres veces al podio, en tercera posición.

El muy aerodinámico FW26 BMW de 2004, pilotado por Juan Pablo Montoya, Ralf Schumacher, Antonio Pizzonia y Marc Gené en sólo dos carreras. Este modelo venció en Brasil con Montoya y Ralf Schumacher hizo la pole position en Canadá.



El FW22 de 2000



El FW26 de 2004

Por último el "ultraaerodinámico" FW30 Toyota de 2008, de Nico Rosberg y Nakajima. Durante esos años había pasado ya la época dorada del equipo y esa temporada no fue para recordar. No obstante hay que reconocer que, si bien estos coches no son especialmente bonitos, sí resultan espectaculares con tanto aditamento aerodinámico. Claro que en cuestión de gustos...



El FW30 de 2008





El pabellón de Williams termina con cuatro monoplazas "very british": el Stewart Ford SF1-01 de 1997, pilotado por Jan Magnussen, el padre de Kevin, que en 2016 compite con Renault en F1. Este modelo fue el primer coche del equipo fundado por el escocés Jackie Stewart. Dos años después, en 1999, obtendría su primera y única victoria, con Johnny Herbert.



El Stewart Ford SF1 de 1997

Le acompañan con un precioso mural dedicado a los campeones británicos, tres de los Jaguar de F1. Los modelos del año 2000, 2001 y 2002. Los dos últimos pilotados, al alimón, entre nuestro Pedro De la Rosa y Eddie Irvine. Los resultados no acompañaron demasiado y en esos tres años solamente obtuvieron dos podios con Irvine.



El Jaguar Ford R2 de 2001. Lo pilotó De la Rosa, aunque éste sea de Irvine



El R3 de 2002



Y el R1 de 2000

El pasillo de enlace entre los pabellones de Williams y McLaren muestra tres monoplasas bien diferentes entre sí. El primero es el Renault RE 50 Turbo de 1984. Este coche, pilotado por Tambay y Warwick, no logró ninguna victoria, aunque sí se subió al podio en cinco ocasiones.



El Renault RE 50 de 1984

Peor le fue al siguiente. Es una pena que una marca tan gloriosa como Brabham terminara sus días de una manera tan poco lucida. Si hemos empezado la visita a Donington contemplando al primer Brabham campeón del mundo en 1967, ahora estaremos delante del último de la marca, el BT 60 Judd de 1992, pilotado por un aún debutante Damon Hill. El coche sólo logró calificarse para el GP de Gran Bretaña.



El último Brabham de la historia



El Penske Mercedes PC 27 de la Champcar de 1995

Cuatro campeonatos del mundo de pilotos adornan las vitrinas de Brabham: el primero en 1966, a manos de su fundador, el mítico australiano Jack Brabham. El segundo, un año después, con Hulme y que está expuesto en el museo. Los dos últimos en 1981 y 1983 con Nelson Piquet al volante, motorizados por Ford y BMW respectivamente.

A modo de recuerdo homenaje, aquí tenemos a dos de los Brabham más conocidos, patrocinados por Martini, el BT44 y BT45 de 1975 y 1976, ambos pilotados por el brasileño Carlos Pace...



El BT44 Ford de 1975



y el BT45 Alfa Romeo de 1976

El "Hall McLaren", difícil reunir más McLaren en una misma sala...



40 años de McLaren nos contemplan...

El pabellón dedicado en exclusiva al segundo equipo más laureado de la historia de la Fórmula 1 tras Ferrari. Desde su ya lejano debut en la más importante especialidad del automovilismo deportivo, en el GP de Mónaco de 1966, el McLaren Team, fundado por el neozelandés Bruce McLaren, acaba de cumplir en 2016 su cincuentenario. 12 campeonatos del mundo de pilotos y 8 de constructores adornan las vitrinas del equipo de Woking. Bruce McLaren falleció en 1970, pero el equipo continuó bajo la batuta de Teddy Mayer. En 1974, con Emerson Fittipaldi obtuvieron su primer campeonato con el mítico M23. En 1980 Ron Dennis adquirió el equipo y lo llevó a lo más alto. Actualmente, de nuevo con Honda, intentan volver por sus fueros con el concurso de dos campeones del mundo: Fernando Alonso y Jenson Button.

El museo de Donington presume de tener la mayor colección de monoplazas McLaren, 24 nada menos, incluyendo tres campeones del mundo: el MP4 5B Honda de 1990, vencedor con Senna y los MP4 13 y 14A Mercedes de 1998 y 1999, con el finlandés Mika Häkkinen. Como nada es perfecto, acomodar 24 coches en un mismo pabellón no es tarea fácil y el resultado es que los monoplazas se muestran un pelín "estabulados", dificultando un poquillo su disfrute.



El MP4 5B (1990), campeón con Ayrton Senna



El MP4 14A (1999), campeón con Mika Häkkinen



El MP4 13 Mercedes, campeón en 1998, vestido de naranja

La muestra repasa 40 años de la historia del equipo, desde el primer monoplaza del equipo, el M2B de 1966 hasta el MP4 21 de 2006, el mismo que permitió a Pedro de la Rosa subir al segundo escalón del podio en el G.P. de Hungría y a punto estuvo de llevarse la victoria.



El primer F1 McLaren de la historia, el M2B de 1966



Y el de 2006, el MP4-21 que condujera De la Rosa



Con el M7A de 1968, Bruce McLaren obtuvo la primer victoria del equipo, en Bélgica

"Alimentar" de coches un museo ni es sencillo ni barato. Por tanto no pediremos los modelos más recientes, los de estos últimos años, pero de los "antiguos" sí eché en falta a alguno de los míticos M23 de Fittipaldi o Hunt, de mediados de los 70. O los turbo de primeros de los 80, los de Prost y Lauda. Ya sé que es mucho pedir, pero...

Como consuelo pude ver un modelo desconocido para mí, pues no sabía que, en 1977, McLaren hubiera participado en el campeonato Indy con un monoplaza "casi gemelo" del M23, el M24 Ford con dos mitos USA al volante, A.J. Foyt y Johnny Rutherford, ambos varias veces campeones de las 500 millas de Indianápolis.



1973, la primera temporada del M23. Aquí el de Peter Revson.



El M24 Indy. A su derecha, el poco afortunado MP28 de 1979



El mítico color naranja del equipo.



Los West McLaren de finales de los 90 y primeros años del siglo XXI

En 1969, el equipo McLaren, al igual que otras escuderías, también experimentó con la tracción a las cuatro ruedas, aunque al final no llegara a participar en carrera. Aquí tenemos al M9A 4WD...



El único McLaren 4 ruedas motrices (1969)



Los McLaren Marlboro de primeros de los 90



El MP4 19 de 2004

1993 fue el último año de Senna en McLaren. Aunque el equipo había vuelto al motor Ford, eso no le impidió vencer en cinco grandes premios durante la temporada. Uno de ellos de especial significado para este museo, pues el modelo expuesto es el que venció en el GP de Europa celebrado en el circuito de Donington Park, con Senna al volante.



El MP4-8 de 1993, vencedor en Donington Park



Senna volando bajo la lluvia en Donington Park, en 1993.

El final del pabellón está ambientado a "lo retro" y muestra cómo sería un garage de los años 30 del siglo XX...



*Míticos jefes de equipo y diseñadores: Bernie Ecclestone, Ron Dennis, John Barnard, Frank Williams, Patrick Head y Gordon Murray.
Les acompañan un MG, una Harley Davidson y un Alfa Romeo de 1929*

El "Espacio Jackie Stewart y Tyrrell"



Jackie Stewart y el Tyrrell Ford de 1971

El escocés Jackie Stewart, tricampeón mundial de F1 en 1969, 1971 y 1973, es toda una institución y aún se deja ver por el circo de la F1 ataviado con sus inseparables pantalones de cuadros escoceses. Durante muchos años fue el piloto con más victorias en F1, 27 en total. Sus duelos con Emerson Fittipaldi durante 1972 y 1973 fueron memorables

Participó en 99 Grand Prix. El llamado a ser el último, el GP de Estados Unidos de 1973 y que hubiera supuesto su carrera número 100 no llegó a tener lugar. Lamentablemente su compañero y amigo François Cevert encontró la muerte durante los entrenamientos en Watkins Glen y Stewart y Tyrrell renunciaron a correr. Fue un terrible broche para la carrera de uno de los más grandes de la Historia de la F1. Tristemente la F1 perdió, de golpe, a un gran campeón y a otro llamado a serlo, Cevert. Y François bien pudo haberlo sido la temporada 1974, pues el Tyrrell 007 fue verdaderamente competitivo. Logró 2 victorias con el aún inexperto Jody Scheckter, quedando éste en tercera posición del campeonato, a sólo 10 puntos del campeón Fittipaldi y su McLaren M23. Nunca sabremos qué hubiera pasado, pero yo siempre llevaré a Cevert en el corazón...



Jody Scheckter y el Tyrrell 007 de 1974/75

Pero volvamos a Stewart. El pasillo de transición entre los pabellones McLaren y el último, dedicado a los Vanwall y B.R.M. muestra varios objetos personales suyos: cascos, monos, etc. En el museo de Donington no faltan ni monoplazas de Stewart ni fotografías del campeón. Me sumo al homenaje a Stewart en Donington...



El característico casco con el tartán escocés del Clan Stewart como emblema



Bolsa de deporte de Stewart



El Matra MS10 F1 de 1968. Stewart ya corría para Ken Tyrrell



El Matra MS9, también de 1968 participó únicamente en el GP de Sudáfrica y fue sustituido por el MS10



*Lástima que ya no estén físicamente en Donington, pero al menos sí en foto.
En primer plano, el Tyrrell 003 de 1971 y el Tyrrell 006 de 1973.
Con ambos ganó sus dos últimos campeonatos del mundo*



*Este es el Matra MS80 de 1969. Con él, Stewart y Tyrrell obtuvieron su primer campeonato mundial
Se expone en el Museo Matra, en Francia.
Pinchando en la foto accederéis al Museo Matra. Es una pasada.*

Stewart debutó en F1, en 1965, con la escudería británica BRM, anotándose su primera carrera en Italia. Al año siguiente ganó el GP de Mónaco y en 1967 corrió por última vez con BRM, antes de pasar en 1968 al equipo francés Matra, aunque de la mano del que fuera su gran mentor, Ken Tyrrell.

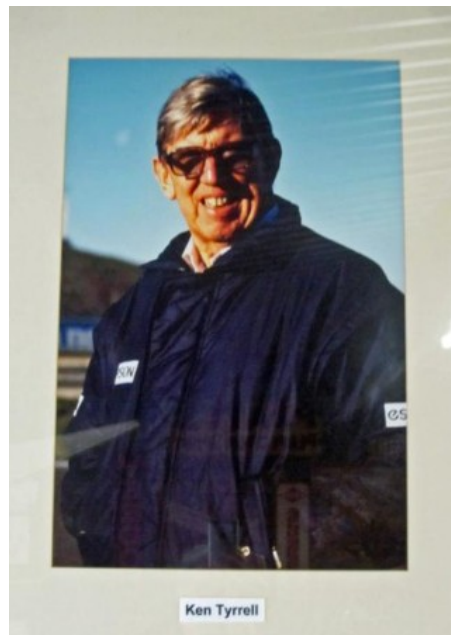
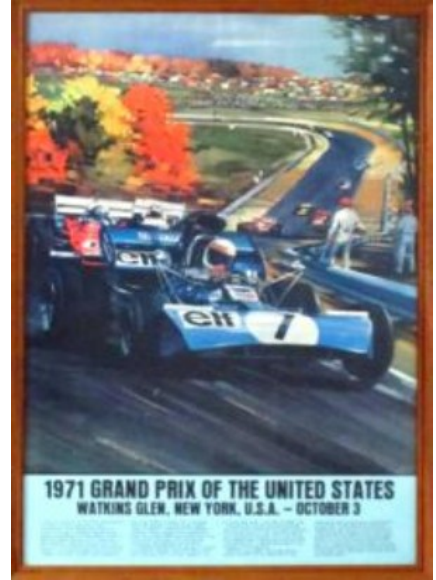
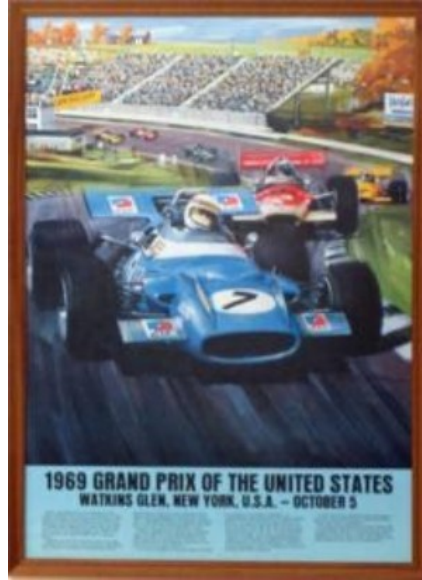


Distintas imágenes con el BRM P60 de 1967

Con Ken Tyrrell alcanzaría la gloria en 1969, con el Matra MS80. Sin embargo la negativa de Matra a seguir corriendo con el motor Ford Cosworth V8 y hacerlo con sus propios motores V12, propició el divorcio con sus socios británicos. Tras una fallida temporada con un March, en 1971 Tyrrell fundó su propio equipo y arrasó en ambos campeonatos, ganando Stewart el de pilotos y Tyrrell el de constructores.



Stewart y El Tyrrell 001 de 1971



El mítico Ken Tyrrell

Terminaremos este pequeño homenaje recordando, una vez más, que Stewart fue también constructor de F1 y que obtuvo una victoria en un Gran Premio...



El Stewart Ford SF01. No faltan los cuadros escoceses.

El Hall Vanwall/ B.R.M.

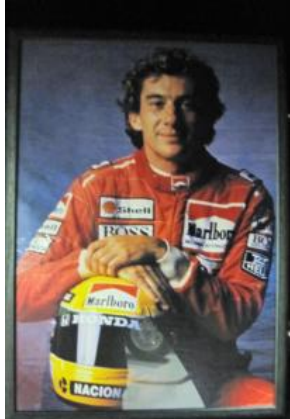


El quinto y último pabellón del museo está dedicado a dos de las escuderías míticas de la F1 británica: Vanwall y BRM. En uno de los extremos del hall se dedica un pequeño homenaje a dos de los mitos de la especialidad: el argentino Juan Manuel Fangio, pentacampeón mundial y al brasileño Ayrton Senna. Entre ambos suman 8 campeonatos del mundo...



Juan M. Fangio, mito entre los mitos





Senna y Fangio están en el Olimpo de los Campeones



Vanwall ganó el campeonato del mundo en 1958 de constructores, con el mítico Stirling Moss y Tony Brooks al volante, sin embargo el campeonato de pilotos fue para Mike Hawthorn y su Ferrari por un solo punto de diferencia.



El Ferrari campeón con Hawthorn es el del fondo y se puede ver en el Museo Ferrari de Maranello. Si quieres "visitar" ese museo, pincha en la foto. Inolvidable.



El de la izquierda es el VW5 de 1958



*Otro campeón del mundo más. El Cooper Climax T51 (1959) de Jack Brabham
Este coche, vencedor en el GP de Mónaco de 1959, fue el primer monoplace de F1 con motor trasero.
En segundo plano, el BRM de 1961, mucho menos brillante.*

El resto del pabellón está compuesta por una nutrida representación de monoplazas de la escudería BRM (British Racing Motors), todo un clásico de la F1 que compitió desde 1951 hasta su retirada en 1975. Corrió 197 carreras, ganó 17 grandes premios y se llevó el campeonato de pilotos y de constructores en 1962, con Graham Hill.

Aunque en el museo de Donington no se encuentra este coche campeón del mundo, grandes pilotos han corrido para la marca: Graham Hill, Pedro Rodríguez, Jackie Stewart, Clay Regazzoni, Jean Pierre Beltoise o Niki Lauda, que hizo la temporada 1973 con BRM, obteniendo un único quinto puesto en todo el campeonato. Al igual que su compañero, el suizo Clay Regazzoni. Curiosamente ambos ficharon en 1974 con Ferrari y lo petaron. Regazzoni quedó subcampeón, detrás de Fittipaldi y Lauda, que logró su primera victoria, hizo cuarto. Lo que son las cosas.

Pero si el BRM de 1973 no fue competitivo, no pasó lo mismo un año antes. La última victoria de BRM fue en 1972. El francés Jean Pierre Beltoise les dio la victoria en Mónaco. Y dos años antes, en 1970, el mejicano Pedro Rodríguez obtuvo una sonada victoria en Spa-Francorchamps, otro de los circuitos míticos. Aquí los tenemos a los tres...



En primer plano, el de 1973. A su lado, el P180 de 1972, vencedor del GP de Mónaco



El P153 de 1970, patrocinado por la colonia Yardley, y vencedor del GP de Bélgica

En 1964, Graham Hill obtuvo el subcampeonato y dos victorias. Sin embargo la marca no le hizo ascos a la tecnología de las 4 ruedas motrices y construyó el experimental P67 4WD que se exhibe en el museo. Este coche sólo fue inscrito en el GP de Gran Bretaña de 1964, pilotado por Richard Attwood. Calificó en última posición y el equipo decidió no participar en la carrera.



El experimental BRM 4 ruedas motrices (1964)



El extraño P139 de 1969. No fue competitivo.

Me hubiera encantado encontrar en el museo al famoso BRM H16 de 1966. ¡Más que nada porque me recordaba al que tuve de niño en el Scalextric! A falta de pan, buenas son tortas y, por lo menos, pude oír el sonido de un motor BRM de 8 cilindros. Bastaba apretar un botón y disfrutar con su bramido...



El pabellón muestra también un par de joyas, aunque no sean F1. El célebre AC Cobra, GT anglo-norteamericano, creado en 1962 y un Osca Streamer que batió, en 1955, el récord de velocidad en Salt Lake. Y con ello damos por finalizado un fantástico recorrido por la historia viva de la Fórmula 1, pues no hay otro museo igual en el mundo donde disfrutar de tantos y tan buenos monoplazas de F1.

No sé cuando volveré a poder visitarlo, pero no me gustaría pasar a mejor vida sin haber vuelto a Donington. ¡Seguro que habrá cambiado!



El Osca Streamer (1955)



El AC Cobra de 1962



Donington tiene también un tributo al campeonato mundial de Alonso de 2005

¡Hasta la vista, Donington Collection!

www.francisco-colet-viajesycaravaning.com
contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com