

**Abstracción formalista y percepción instantánea:
Aproximación histórica a la evolución formal de las decoraciones
de los coches de competición entre las décadas de 1950 y 1980**

*Formalist abstraction and instant perception:
Historical approach to the formal development of the racing cars´
decorations from 1950 to 1980*

**Universidad Complutense de Madrid
Centro de Estudios Superiores Felipe II Aranjuez
Dr. Vicente Alemany Sánchez-Moscoso
Licenciatura en B.B.A.A.**

Resumen:

La evolución de las formas y decoraciones de los automóviles de competición ha respondido a condicionantes técnicos, económicos y estéticos. Los creadores de estas carrocerías atendieron a las normativas deportivas, al empleo de nuevos materiales que permitían las más audaces concepciones aerodinámicas, así como a la incorporación de la publicidad de los patrocinadores. El imaginario visual del mundo del motor ha formado unos fundamentos estéticos propios cuya máxima expresión se ha manifestado en las decoraciones de los coches de carreras. En el presente artículo se relaciona la evolución de los diseños de las decoraciones de los coches de carreras con las obras de los creadores plásticos contemporáneos que les sirvieron como referentes visuales. Se propone un recorrido por las más prestigiosas pruebas del automovilismo deportivo que nos trasladará a los talleres de algunos de los pintores y escultores más influyentes de las últimas décadas.

Palabras clave: Formalismo, pintura abstracta, decoración de coches deportivos.

Abstract:

The evolution of the racing cars´ forms and decorations has responded to technical, economic and aesthetic factors. Creators of these bodyworks have complied with sporting regulations, with the employment of new materials that allowed the most daring aerodynamic conceptions, as well as with the incorporation of advertising sponsors. The visual imagery of the motor domain/realm has made up its own aesthetic foundations whose highest expression was made evident in the decorations of the racing cars. This article relates the evolution of the racing cars decoration´ designs to the works of contemporary visual artists that served as visual references to these designs. The article undertakes a tour through the most prestigious motor sport competitions which will take us to the workshops of some of the most influential painters and sculptors of the last decades.

Keywords: Formalism, abstract painting, sports cars decoration.



Decoración de los coches del Equipo McLaren-Mercedes de Fórmula 1. 2008

Actualmente asociamos la imagen del automóvil de competición a diseños audaces de alto contraste cromático que intentan enfatizar el carácter dinámico de estas máquinas. En los coches de carreras la tecnología más avanzada debe estar vestida con las formas más innovadoras. Ingenieros y diseñadores trabajan juntos para lograr un perfecto equilibrio entre forma y función. El automóvil de competición se convierte en un paradigma de modernidad cuando los diseños más vanguardistas ocultan las maquinarias más evolucionadas. Diversos teóricos del arte moderno norteamericano identifican la evolución formal de los automóviles con las distintas tendencias del arte “avanzado” en Estados Unidos.¹ Por este motivo es conveniente conocer cuál ha sido la evolución real de las formas de los coches de carreras. Al recorrer las parrillas de los circuitos de carreras de la década de 1950 y 1960 nos encontraremos con sorpresas. Los coches concebidos para la competición no siempre recurrieron a las combinaciones de colores más llamativas para afirmar su presencia visual, reclamando de esta manera la atención del público, destacándose en las parrillas o distinguiéndose en los tramos de los circuitos. En nuestro imaginario colectivo compartimos la idea, casi mítica, de que un coche de carreras es una flecha de colores rodando a doscientos kilómetros por hora. Sin embargo, cuando intentamos reconstruir la genealogía de los diseños de los automóviles de competición nos sorprendemos. Consultando los anuarios del automovilismo o las colecciones de fotografías de carreras de décadas pasadas, descubrimos que la historia contradice al mito. Las decoraciones de los coches de competición tal y como los conocemos no comenzaron hasta la década de 1970.



El Chevrolet Monza participante en Le Mans en 1978 responde plenamente a la imagen actual del coche de competición

Hasta la década de 1950 los coches de competición apenas se distinguían por el color de los automóviles deportivos de uso común, solían estar pintados de azul marino, verde, plata, rojo, blanco, etc. Los pilotos más típicos de aquellos años eran los llamados “gentlemen-racers”, caballeros adinerados aficionados al automóvil que utilizaban sus propios coches deportivos para competir. En frecuentes ocasiones acudían al circuito conduciendo su vehículo y tras una breve revisión mecánica comenzaban la carrera. Lo único que diferenciaba a estos coches dentro y fuera de la pista era la placa con el número de participante que asignaba la organización del evento. También existían conductores profesionales que competían pagados por los fabricantes de automóviles deportivos, o por otros propietarios menores. Respecto a la pintura de las carrocerías de aquellos coches podríamos denominar la década de los años cincuenta como una “etapa monocroma” empleando uno de los términos típicos de la pintura abstracta realizada con un solo color, obras características de artistas como Yves Klein o Ad Reinhardt.



Distintos ejemplos de coches deportivos europeos de postguerra

Para un análisis formal del diseño de los coches deportivos de los años cincuenta es preferible acudir a los ejemplos de escultura moderna de carácter figurativo y organicista. Esta vía de desarrollo plástico fue iniciada por Brancusi y desarrollada por escultores como Henry Moore o Isamu Noguchi. Esta concepción escultórica suponía

un proceso de síntesis globalizadora del cuerpo y de depuración formal que respondía a una búsqueda de unidad esencial frente a la concepción analítica y anatómica típica del modelado académico. Numerosos teóricos del arte han reconocido que los procesos de estilización del diseño de los automóviles hasta los años sesenta respondían a un programa muy similar al desarrollado por el arte moderno de corte formalista. Esta evolución supuso la paulatina reducción del aspecto de máquina del automóvil mediante la integración del motor en la carrocería. Así mismo el habitáculo interior destinado al conductor y los pasajeros se fundió en un volumen global, mientras que ciertas protuberancias externas como parachoques o guardabarros se redujeron e integraron en aletas y pasos de rueda. La década de los años cincuenta supuso un periodo de depuración, reducción y estilización de los automóviles deportivos representado sobre todo por los pequeños deportivos ingleses, alemanes e italianos. Volúmenes muy limpios, realizados en finas chapas de acero con convexidades muy rotundas en las aletas, y con las “cinturas” muy marcadas.



Algunos de los constructores y modelos más frecuentes en las parrillas de los años sesenta y setenta: Ford GT 40 y Lola-Chevrolet T70

Los años sesenta fueron un periodo revolucionario respecto al diseño de los coches de competición y sus decoraciones. Uno de los principales motivos fueron los nuevos reglamentos impuestos por las comisiones de seguridad de la federación internacional de automovilismo. Estas normativas exigieron que los elementos mecánicos quedasen cubiertos en los vehículos empleados en las pruebas de velocidad y resistencia. Los mismos reglamentos exigían que los conductores estuviesen más protegidos en los puestos de conducción. Las pequeñas viseras de cristal de los años cincuenta fueron sustituidas por grandes parabrisas realizados en materiales plásticos. También en lo que respecta a las formas de las carrocerías tuvo lugar una revolución debida al empleo de materiales sintéticos desde mediados de la década. Estas nuevas fibras, resinas y

planchas de materiales más ligeros permitieron lograr perfiles extremadamente aerodinámicos que envolvían el coche bajo superficies más suaves. Aunque originalmente los reglamentos pretendían la equiparación de los vehículos de competición con los turismos convencionales, el empleo de estos materiales señaló una diferencia radical entre las formas de los coches de carreras y los automóviles deportivos de recreo.



Algunos de los coches más típicos de mediados de la década de los años sesenta: Porsche 906LE, Lotus 30 y Ferrari 330 P3

Al final de esta década se sumaron otros factores que influyeron notablemente en las decoraciones de los coches de competición. El primero fue la formación de equipos regulares que completaban el circuito internacional de carreras. Por este motivo muchas escuderías buscaron una identidad visual propia para sus coches, por ejemplo un mismo color para los tres o cuatro vehículos participantes en cada carrera. El caso más conocido fue el equipo John Wyer Automotive, reconocido por los colores de la empresa de lubricantes “Gulf”. A partir de entonces se hizo necesario que los distintos coches de un mismo equipo buscasen ciertos elementos exteriores que permitiesen distinguirlos visualmente, ya que la única diferencia entre muchos de ellos era únicamente el número con el que corrían, ilegible a altas velocidades. Principalmente se recurrió a franjas de colores vivos que presentasen un fuerte contraste cromático con los colores de la carrocería específicos de cada equipo. A partir de entonces se multiplicaron las líneas que atravesaban las carrocerías longitudinalmente, así como otros esquemas gráficos básicos. Por ejemplo, uno de los más empleados fueron las formas de flecha en el morro de los coches intentando enfatizar el carácter dinámico de los vehículos. Estos procesos afectaron a la apariencia de los coches y coincidieron con un incremento del interés del automovilismo en los medios de comunicación, fundamentalmente a través de revistas especializadas, y en raras ocasiones también por la televisión.



El Porsche 917 -en todas sus versiones- fue el modelo que marcó el diseño y la decoración de los coches de competición a lo largo de la década de 1970

Si hemos descrito las decoraciones de los años cincuenta como una etapa “monocroma” relacionándola con la pintura de un solo color de Yves Klein o Ad Reinhardt, la década de los sesenta supuso una fractura respecto a esas superficies de color. Podemos buscar entre los pintores norteamericanos del *campo de color* cómo Barnett Newman o Clifford Still los referentes de este tipo de imágenes. La principal diferencia se debe a la dirección dominante de las franjas de estos pintores es siempre vertical, intentando manifestar una sensación extática, mientras que los diseños de los coches privilegian la horizontalidad reforzando el dinamismo de los vehículos. A lo largo de la década de los años sesenta diversos artistas jóvenes desarrollaron cuadros con una enorme afinidad con los diseños de los coches de competición contemporáneos. Se trata de los denominados pintores de la abstracción postpictórica, como Ellsworth Kelly o Robert Mangold. También surgieron diversos artistas formalistas especializados en la “pintura de franjas” como era el caso de Frank Stella o Daniel Buren que suponen un referente común y contemporáneo a los motivos empleados en los coches de competición.



*Izquierda: Porsche 908 con decoración BP (British Petroleum) en 1971
Derecha: Obra del pintor norteamericano Frank Stella, “Fez” 1964*



Un llamativo BMW CSL con el Patrocinio de Luigi Racing UFO en Le Mans en 1977 con una decoración que incorpora los esquemas formales de la “pintura de franjas” del Daniel Buren

La transición de la década de los años sesenta a los setenta estuvo marcada por la pugna por el creciente interés que los deportes del motor estaban desarrollando a través de la televisión. La Fórmula 1 y las carreras de resistencia de los principales circuitos internacionales, como Le Mans, Sebring, Spa, Nürburgring, etc, compitieron por hacer más atractivas sus carreras para el gran público. La duración de las pruebas de Fórmula 1 se adaptada mejor a las limitaciones de los programas televisivos. En esos años también se redujo considerablemente la extensión de los trazados de los circuitos de Fórmula 1 facilitando la retransmisión televisiva de los eventos. Los nuevos reglamentos de las carreras de resistencia también pretendieron hacer más atractivas las competiciones para los telespectadores. Por este motivo, desaparecieron los anteriores límites de cilindrada por lo que muchos vehículos aumentaron notablemente su potencia y velocidad punta. Así sucedió con los coches del denominado Grupo 6 que se convirtieron en los reyes de la competición: El Porsche 917 y el Ferrari 512 fueron los máximos exponentes de esta categoría reina. También se adaptaron chasis y motores procedentes de la fórmula 1 para su uso en carreras de resistencia, como ocurrió con el Ferrari 312PB.



Dos decoraciones distintas sobre un “soporte mecánico” común el Porsche 917 L. Ambos desarrollados bajo el patrocinio del mismo fabricante de bebidas alcohólicas

En lo referente al diseño de las carrocerías las nuevas normas deportivas y la pugna por el impacto televisivo de los coches renovaron notablemente el lenguaje formal de los autos. Se siguieron cubriendo los chasis de competición con materiales plásticos cada vez más ligeros. Los nuevos criterios aerodinámicos, buscaron el denominado “efecto suelo”. Con esta exigencia técnica se estilizaron horizontalmente las carrocerías, se bajó el morro de los coches y se extendieron las colas y alerones posteriores. Aumentó la presencia y el atractivo visual de los coches de resistencia, lo que suponía un argumento a su favor en la lucha televisiva contra los monoplazas de la Fórmula 1. Los motivos de las decoraciones, generalmente propuestos por los patrocinadores, podían extenderse libremente sobre las superficies de fibra de vidrio y resina. También aumentó notablemente la variedad de colores y patrones gráficos aplicados. Este cambio fue propiciado por la incorporación de nuevos patrocinadores no relacionados directamente con el mundo del motor. Los fabricantes de productos de consumo generalista, como bebidas alcohólicas y tabaco, entendieron los coches como soportes publicitarios, y encargaron trabajos de máxima audacia y calidad plástica. Para ello los diseñadores recurrieron a referentes artísticos como el Op-art, la pintura abstracta de la época, o los diseños psicodélicos típicos de la industria discográfica.



Hervé Poulain, coleccionista de arte y promotor del equipo BMW, encargó numerosos diseños a artistas norteamericanos como Frank Stella, Alexander Calder, Andy Warhol o Roy Lichtestein

En ciertas ocasiones los patrocinadores de algunos equipos de competición realizaron encargos de diseños de decoraciones a los artistas plásticos más pujantes como Frank Stella, Alexander Calder, Roy Lichtestein o Andy Warhol. Pero estas propuestas no

alteraron las principales claves visuales imperantes en las parrillas y parques cerrados. A finales de la década de los años setenta quedaron fijados los principales elementos plásticos de la decoración de los coches de competición. Las franjas de alto contraste cromático, los esquemas formales más impactantes y los colores de la identidad corporativa de los principales patrocinadores y escuderías se mantuvieron a lo largo de las décadas de 1980 y 1990. El imaginario colectivo de los coches de competición quedó definido entre la década de 1950 y 1980 pasando de la pintura monocroma a la ubicuidad de la imagen comercial, que exigió un desarrollo visual cada vez más audaz que debía renovarse temporada a temporada.



Los Porsche 956/962 fueron los pioneros del denominado Grupo C de coches de resistencia y definieron el desarrollo formal de los coches de competición a lo largo de la década de 1980

Nota: La mayor parte de las imágenes que ilustran este artículo proceden de la colección del fotógrafo especializado en automovilismo Paul Parker, y de otros libros publicados por la editorial Haynes. Como aficionado al automovilismo -y autor de este artículo- agradezco este importante esfuerzo divulgativo y editorial.

Note: Most of this article's images have been taken by the photographer Paul Parker who specialises in motor racing; other are from various books published by Haynes. As someone interested in motor racing –and the author of this article- I would like to thank both the publishing company and the photographer for their important informative effort/work.

Sobre el autor:

Dr. Vicente Alemany Sánchez-Moscoso. Madrid, 1974.

Doctor en Bellas Artes por la Universidad Complutense de Madrid. Profesor Contratado Doctor de *Pintura y Teoría e Historia del Arte* en la Licenciatura de BBAA del C.E.S. Felipe II de la U.C.M. Pintor y fotógrafo en activo. Especialista en arte norteamericano de los años sesenta y setenta. Ha trabajado como crítico de arte y comisario de exposiciones. Aficionado al mundo del automovilismo y al automodelismo actualmente desarrolla el proyecto de investigación “*Análisis del diseño formal y el cromatismo para la percepción de vehículos radiocontrolados a alta velocidad*”.

Vicente Alemany Sánchez-Moscoso, Ph. D. Madrid, 1974.

Fine Arts Ph.D. from Universidad Complutense de Madrid. Lecturer in *Painting; Theory and Art History* for the Fine Arts Grade at the C.E.S. Felipe II faculty from the U.C.M University. Painter and photographer, specialist in American art of the sixties and seventies. He has worked as an art critic and curator; he enjoys car racing and model car and he is currently developing a research project under the title “*A review on the formal design and chromatics for the perception of high-speed radio-controlled vehicles*”.

Bibliografía:

Allen, John & Jones, Gordon: *The Ford that Beat Ferrari*. Editado por Haynes. Sparkford, Yeovil, Somerset. UK, 2008

Kuspit, Donald: *Clement Greenberg: Art Critic*.

Madison, Wisconsin, 1979.

Morgan, Peter: *Porsche 917. The Winning Formula*.

Editado por Haynes. Sparkford, Yeovil, Somerset. UK, 2002

Morgan, Peter: *Porsche in Motorsport. The first fifty years*.

Editado por Haynes. Sparkford, Yeovil, Somerset. UK, 2001

Morgan, Peter (et alt.): *Porsche 956/962*

Editado por Haynes. Sparkford, Yeovil, Somerset. UK, 2003

Parker, Paul: *Sports Car Racing in Camera 1960-69.*

Editado por Haynes. Sparkford, Yeovil, Somerset. UK, 2007

Parker, Paul: *Sports Car Racing in Camera 1970-79.*

Editado por Haynes. Sparkford, Yeovil, Somerset. UK, 2008

Pritchard, Anthony: *Porsche: The Sports Racing Cars.*

Editado por Haynes. Sparkford, Yeovil, Somerset. UK, 2006

Pritchard, Anthony: *Scarlet Passion: Ferrari Famed Sport Prototypes and Competition Sport Cars.* Editado por Haynes. Sparkford, Yeovil, Somerset. UK, 2007

Schlegelmilch; Rainer W. (et alt.): *Porsche.*

Editado por H. F. Ullmann Tandem Verlag. GMBH, 2007.

Spies, Werner: *Andy Warhol: Coches.*

Editado por Fundación Joan March. Madrid, 1991.

Wingrove, Gordon: *Porsche 917, the undercover story.*

Editado por P.M.M. (Peter Morgan Media) Wiltshire. UK, 2009.

ⁱ Donald Kuspit explica en su ensayo *Clement Greenberg, Art Critic* Wisconsin, 1979, pág. 139: No es, probablemente, una coincidencia fortuita que los conceptos descriptivos dominantes en la crítica de arte formalista de los últimos cincuenta años constituyan un hecho paralelo al simultáneo desarrollo del automóvil en Detroit. La simbiosis -continuamente creciente- de distintos elementos, como la integración de puertas, estribos, ruedas, parachoques, neumáticos de repuesto, indicadores de dirección, etc, en un chasis de una sola pieza. Todo esto significa, sin necesidad de acudir a Kant, una tendencia paralela y sincrónica a la síntesis de todos los elementos.

The Formalists reversed this model and saw the aim of all technique simply as the production of the work of art itself. Now the meanings of a work, the effect it produces, the world view it embodies (such as Swift's mis-anthropology, Flaubert's ennui), become themselves technique: raw materials which are there in order to permit this particular work to come into being. Ultimately, of course, the implications of Formalist doctrine spill out the work into life itself: for clearly, if content exists in order to permit form, it follows that the lived sources of that content—the social experiences, the psychological obsessions and dispositions of the author—also come to be formally motivated, to be seen as means rather than ultimate ends or meanings. Investigación de corte figuracional que trata de observar las transformaciones de la sociedad mexicana entre las décadas de 1950 y 1970 a través del desarrollo del automovilismo deportivo en el país. Discover the world's research. 16+ million members. But it is clear that inattention to drivers and driving practices results in a skewed historical narrative of the automobile. "A social history of the car that does not include the driver is a fetishized history," writes anthropologist Daniel Miller. "[Such a history] makes the critique of the car appear abstract and distant from the humanity in which it is involved. . . .