



Vivir a más de 200

Viajamos hasta los Alpes austriacos para ver cómo se prepara Jan Farrell, un esquiador de velocidad amante de los coches deportivos, europeísta, emprendedor y mentor de negocios

Por: DANIEL G. LIFONA / Fotos: DIEGO G. SOUTO

Ya ha llegado el frío y ha comenzado la temporada de esquí en toda Europa. Miles de aficionados a los deportes de invierno aprovechan los fines de semana y las vacaciones de Navidad y Año Nuevo para subir a las estaciones de esquí con sus propios vehículos. Antes de emprender el viaje, hay que tener en cuenta algunos detalles importantes y preparar bien el coche para condiciones de frío extremo. Nadie mejor que el anglo español Jan Farrell para enseñarnos algunos trucos básicos. Está a punto de arrancar la Copa del Mundo de esquí de velocidad y el madrileño recorre miles de kilómetros con su coche buscando siempre las mejores pistas para entrenar, desde Sierra Nevada hasta los Alpes austriacos, pasando por Baqueira y Andorra. "El coche es una herramienta imprescindible para mí y necesito que me ofrezca máxima fiabilidad para no tener problemas a lo largo de la temporada", afirma Farrell, de padre inglés y madre checa pero afincado en España desde muy pequeño. Farrell viaja siempre con su Mercedes-AMG CLS 63 S 4MATIC, un impresionante coupé con motor V8 biturbo de 5,5 litros y 585 CV que ofrece unas fantásticas prestaciones en carreteras nevadas de alta montaña. "Al contrario de lo que parece, el CLS es un coche deportivo excelente para el invierno. Yo lo llamo *Winter Utility Vehicle*. En vez de un SUV, yo lo considero un WUV. Y con neumáticos de invierno y tracción a las cuatro ruedas es súper práctico. Tiene un maletero gigantesco y es muy fiable. Mercedes está consiguiendo una calidad excelente y eso es muy importante en la nieve. Con temperaturas de -20°C o -30°C, y el coche enterrado bajo la nieve después de varios días de esquí, es muy importante que puedas darle al botón y que el coche arranque a la primera. Con el CLS es que ni lo dudo; arranca y punto. Por eso, con la caja portaesquíes de Kamei es el coche perfecto para mí. Es rápido, muy seguro y espacioso", explica Farrell en la pequeña localidad austriaca de Schladming, antes de hacernos una demostración práctica en la carretera nevada que conduce hasta la estación de Planai & Hochwurzen. Comprobamos que Farrell es un gran apasionado de los coches. "El esquí es mi mayor pasión, aparte de mi familia, pero los coches están justo detrás. Soy un gran enamorado de la velocidad y del motor. Me gustan las grandes cilindradas y me encanta el componente de desarrollo y de ingeniería de las marcas alemanas. Mercedes, en concreto, está haciendo un trabajo excelente y es admirable cómo está evolucionando tanto en ingeniería de sonido como en diseño estético. Me motiva mucho también para mi propio desarrollo deportivo", confiesa Farrell, que se ha propuesto superar su mejor marca personal en kilómetro lanzado (231,66 km/h) esta temporada. "Me habría gustado superarla antes, pero tuve una caída en 2016 a 217 km/h y la última temporada no fue como me habría gustado. Pero confío en que ya he superado los miedos y

"El coche es una herramienta imprescindible para mí y necesito máxima fiabilidad durante toda la temporada. Con el cofre portaesquíes y los neumáticos de invierno, el Mercedes-AMG CLS 63 S con tracción integral 4MATIC es excelente para el invierno y la nieve. Es rápido, muy fiable, muy seguro y tiene un maletero gigantesco"



las dudas mentales que me generó la caída y estoy preparado para ir rápido de nuevo", confiesa.

Estar concentrado y tranquilo es primordial para lanzarse por pistas de un kilómetro con 435 metros de desnivel positivo. La más famosa es la francesa de Vars, donde el italiano Ivan Origone estableció en 2016 el récord del mundo de velocidad en 254,958 km/h. "Considero que el límite en la pista de Vars son unos 260 km/h en condiciones óptimas. Tiene que darse la nieve adecuada, que todo el mundo esté ahí, que el día sea perfecto y que la pista no esté muy baheada. Con la última evolución y profesionalización de mi deporte, que en los últimos años se ha sometido a un mayor estudio científico, creo que se podría llegar a los 270 km/h en Les Arcs, que es otra pista francesa que ahora mismo está cerrada. Ese es, más o menos, el límite en Europa, pero si se consiguiese una montaña más alta se podría llegar a más", calcula.

El descenso sólo dura 15 segundos, pero son los instantes más intensos en la vida de un esquiador. "Siempre digo que soy una persona que piensa a 200 km/h, pero la bajada es el momento más tranquilo de mi mente. Estoy 100% concentrado y pensando en el descenso. De hecho, tengo una sensación de tanta tranquilidad que a veces puedo verme desde fuera, puedo observar cómo interactúo con la nieve y no »



“He probado diferentes tipos de cofres portaesquís y recomiendo uno lo más bajo, ancho y aerodinámico posible. Ganas muchísimo en comodidad y en espacio de carga, y es muy útil para guardar los esquís sucios y llenos de nieve al final del día sin manchar el interior del coche. Puedes meter hasta una bicicleta dentro”

« estoy pensando en el correo electrónico que tengo que contestar, en los miedos que he tenido en la salida o en mis esquís; si la cera ha sido la correcta o si los alerones tienen la forma adecuada ese día... No, no. Estoy centrado, tranquilo y mirando sólo lo que estoy haciendo”, describe.

El miedo no es una opción para los esquiadores que, como Jan, superan la velocidad terminal de los paracaidistas enfundados en finisimos trajes de látex o poliuretano para reducir la resistencia al aire. “Siento respeto, sobre todo en Vars. Es una pista que impacta, en la que aceleramos de cero a 200 km/h en ocho segundos. Si se ve desde abajo o desde arriba es un monstruo. Miedo no es la palabra, porque es un componente que no podemos tener, no puedes bajar con miedo. Pero sí que estás un poco acelerado, estás digiriendo la situación, preparándote y estando seguro y confiado en lo que vas a hacer”, relata.

Como en muchos otros deportes de velocidad sin motor, la carrocería es el propio cuerpo y hay que endurecerlo con intensas sesiones de entrenamiento. “Dependemos del tren inferior y el core (región abdominal y parte baja de la espalda). Es muy importante tener unos buenos abdominales y una espalda fuerte y flexible. Pero el tren inferior al final es el que interactúa con el terreno porque nuestras pistas no son lisas, aunque parezcan autopistas. A 200 km/h nada es plano y los amortiguadores son nuestras piernas. Cuanto más nos desviemos de la posición perfecta, menos rápidos somos. De ahí que las piernas sean la gran clave de nuestros deporte”.

Farrell completa su entrenamiento en las pistas de esquí con duras sesiones de gimnasio. “Mi preparación es principalmente física, dado que vivo gran parte del año en Madrid y no puedo esquiar durante 200 días al año como me gustaría. Así que trabajo mucho la fuerza en el gimnasio y me gusta tener una buena base de entrenamiento de halterofilia. Hago muchas sentadillas, peso muerto, arrancadas, etc. Luego convierto esa energía en fuerza explosiva haciendo mucha pliometría (saltos con desniveles) y »



Con su Mercedes-AMG CLS 63 S, equipado con neumáticos de invierno y cofre portaesquís, Jan Farrell va está preparado para enfundarse su traje de látex y lanzarse a más de 200 km/h



“Los coches se estropean mucho en las estaciones de esquí: están expuestos a temporales, hay sal en la carretera y la gente se vuelve más descuidada. El suelo resbala, todo se vuelve más incómodo y llevamos bultos y esquís afilados. Uso los vinilos para evitar arañazos y proteger la pintura. Es más barato que pintar el coche cada dos años”

«también trabajo bastante el equilibrio. Me veréis muchas veces encima de un *fitball* haciendo sentadillas, malabarismos, cosas por las que me quieren echar del gimnasio y todo tipo de excentricidades», bromea. Pero, ¿por qué eligió esta modalidad de esquí tan extremo? “Es una buena pregunta, porque es bastante exótica y es muy diferente al esquí alpino normal. He llegado a la conclusión de que es mi manera natural de esquiar. Haciendo memoria, cuando di mi primera clase de esquí, con cinco años, lo primero que hice justo después es bajar una pista esquiando en línea recta. Desde entonces, en cuanto tenía la oportunidad, siempre me ha gustado experimentar esa sensación de velocidad en estado puro, en contacto con la nieve, los pies en el suelo y usando únicamente la gravedad como propulsión. Para mí es la perfección, me encanta”, cuenta con emoción. Farrell asegura que cualquier esquiador con buena técnica puede pasarse al kilómetro lanzado. “Es relativamente fácil adentrarse en mi deporte, al menos empezar. Perfeccionar la técnica y ganar es otra cosa. Un buen esquiador de descenso o súper gigante podría ser un buen esquiador de velocidad, pero no necesariamente. Ellos están acostumbrados a atacar, pero en nuestro deporte hay que relajarse y dejar fluir los esquís. Los saltos de trampolín se confunden con nuestro deporte, pero no podrían ser más diferentes. Los saltadores son los jinetes de la nieve, son pequeños y ágiles, mientras que nosotros somos los pesos pesados. Nosotros necesitamos máximo peso y ellos necesitan mínimo peso. Nuestros esquís son súper duros y los suyos son súper blandos y ligeros. Sus trajes están diseñados para flotar y los nuestros para penetrar el aire. Es interesante”, reflexiona con pasión. La misma que aplica a todas las facetas de su vida y que le llevó a fundar en 2001 una empresa de liberalización y reparación de móviles, Liberalia, que ahora se dedica a la gestión integral de pólizas de seguro de telefonía móvil. “Empecé siendo emprendedor con 17 años y ahora también soy profesor en el Instituto de Empresa Business School”. Así es la vida a 200 km/h.