

Tom Wolfe



EL
COQUETO
AERODINAMICO
ROCANROL
COLOR
CAMELO
DE RON

Tom Wolfe no es arquitecto, ni crítico, ni cosa parecida, es simplemente un periodista al que le gusta explicar los sucesos culturales de nuestra sociedad actual. Pero sus escritos son tan sugerentes que han hecho ver a los arquitectos fenómenos en la ciudad, la arquitectura y el diseño que ellos por sí mismos fueron incapaces de detectar. Él ha sido el «descubridor» de Las Vegas o de la arquitectura electrográfica.

Pero los cuatro escritos aquí publicados no tocan solamente aspectos de la arquitectura y del diseño, sino también de muchos otros campos en los que se reflejan los sucesos culturales que se produjeron a lo largo de los años sesenta.

Se recomienda este libro en especial a aquellos que se interesen por los dragsters, la tabla hawaiana, la moda del vestido y del peinado, los coches «pichicateados», el arte culto y popular o el modo en que disfrutaban el tiempo libre jóvenes y mayores, en particular en la Costa Oeste de Estados Unidos.

El coqueto aerodinámico rocanrol color caramelo de ron^[1]

La primera buena mirada que le pegué a los autos pichicateados fue en un acontecimiento llamado «Festival Quinceañero», realizado en Burbank, un suburbio de Los Angeles, más allá de Hollywood. Era un lugar loquísimo para estar contemplando objetos de arte, debo precisar que en realidad uno tiene que llegar a la conclusión de que estos autos pichicateados *son* objetos de arte, por lo menos si utilizamos los patrones que se aplican en una sociedad civilizada. Pero llegaré a eso en un momento. En fin, a eso del mediodía uno alcanza un lugar que parece un parque de diversiones al aire libre y encuentra a tres muchachos de traza seria, que evocan al comité encargado de la cafetería, recibiendo boletos; pero en el interior la escena es delirante. Una vez dentro lo sorprenden a uno dos cosas. La primera es una enorme plataforma elevada, de unos siete pies de altura sobre la que hay una banda que toca *hully-gully*, *the bird* y *shampoo*^[2]. Como dije, es mediodía. Los bailes de los muchachos son muy agitados. Chicos y chicas no se tocan, ni siquiera con las manos. Sólo giran unos en torno de otros. Entonces uno se da cuenta de que todas las chicas están vestidas exactamente igual. Tienen sus peinados crepados —absolutamente todas— y pantalones que, bueno, apretados no explica el asunto; es más un asunto de forma que de adhesión a la piel. Es como si un viejo sastre lascivo y además obceso por el *gluteus-máximus* se hubiera tomado la molestia de diseñarlos *estría* por *estría*. Para

cuando uno ha logrado enfocar esto resulta que en medio del parque hay una piscina inmensa, perfectamente circular; en realidad es bastante enorme. Y en la piscina hay un Chris-Craft que da vueltas y vueltas, generando grandes olas, con varias de las muchachas de cabello crepado apiñándose en su parte posterior. En el agua, suspendidos como plankton, hay unos muchachos con equipos de caza submarina; otros dan vueltas sumergidos, respirando a través de *snorkels*. Y el lugar hierve de kioscos instalados por los fabricantes de zapatos, los fabricantes de guitarras y Dios sabe qué otros fabricantes; en todos hay muchachos bailando —bailando *bird*, *hully-gully* y *shampoo*— al compás de la banda de *hully-gully*, cuya música inunda el parque a través de altavoces.

Durante todo este tiempo Tex Smith, de «Hot Rod Magazine»^[3], quien me ha traído aquí, insiste en conducirme al lugar donde se exhiben los automóviles pichicateados —«Tom, quiero que veas el auto que ha construido Bill Cushenberry, El Silhouette»—, o sea que aquí, donde hay doscientos muchachos contorsionándose sobre una plataforma al mediodía y un botecito que da vueltas y vueltas y vueltas en una piscina circular, yo soy la única persona distraída. La exhibición de autos pichicateados resulta siendo la Caravana Ford de Autos Pichicateados que la Ford está paseando por todo el país. Al principio, con todos los ruidos, los desplazamientos periféricos y el incipiente libertinaje al que uno probablemente deriva, y con las crepadas ninfas disparándose por todo el lugar, estos autos pichicateados no parecen nada del otro mundo. Obviamente ellos son muy especiales, pero lo primero que viene a la mente es lo de siempre —es decir, que los muchachos que manejan estos autos probablemente son unos hampones flacuchos que usan camisetas y que llevan sus cigarrillos en un pliegue de la manga.

Pero después de un rato me alegró haber visto a los autos en ese escenario natural que era, después de todo, una

especie de República de Platón para quinceañeros. Porque cualquier cosa observada detenidamente en este festival arrojaba el mismo resultado. Estos muchachos son maniáticos de la forma. Su relación con ella es casi religiosa. Los bailarines, por ejemplo: ninguno de ellos sonreía. Concentrados, se oteaban mutuamente las piernas y los pies. Los bailes mismos no temían ninguna gracia, eran parecidos a las danzas de los campesinos norteamericanos, pero todos estaban siendo realizados de la manera *correcta*. Y todos los muchachos tenían forma, una forma exhuberante pero, se supone, según patrones rígidos. Hasta los muchachos. Su ropa era prosaica —Blue Jeans, pantalones tubo, camisas sport, camisetas, polos— pero la forma era coherente: la silueta del tubo de la calefacción. Y todos llevaban el mismo peinado: algunos lo usaban largo, otros corto, pero ninguno con raya; todo ese pelo había sido cepillado hacia atrás desde la frente. Pasé por uno de los kioscos de guitarras, y allí había un muchacho pequeño, de unos trece años, sacándole la mierda a una guitarra eléctrica. El muchacho se llamaba Cranston o algo así. Por su apariencia hubiera debido llamarse Kermet o Herschel; todos sus genes eran terriblemente Okie^[4]. Cranston tocaba frente a una muchedumbre. Pero Cranston estaba encorvado contra una mesa, con la columna doblada como un arbolito, con facha de estar gloriosamente aburrido. A los trece años este muchacho ya era fanáticamente suave^[5]. Todos lo eran. Todos eran maravillosamente esclavos de la forma. Han creado su propio estilo de vida y a la hora de imponerlo son mucho más autoritarios que los adultos. No sólo eso, sino que hoy estos muchachos —especialmente en California— tienen *dinero*; y está de más decir que eso es lo que explica la presencia de los mercaderes de zapatos, vendedores de guitarras y la Ford Motor Company en este festival quinceañero. No me preocupa anotar que es esta misma combinación —dinero más esclavizada devoción a la

forma— la que explica Versailles o la Plaza de San Marcos. Naturalmente la mayoría de los artefactos que produce el dinero-más-forma de estos muchachos es horrenda. Pero también lo fueron los cacharros que aparecieron en Inglaterra durante la Regencia. Quiero decir que la mayor parte de ellos pertenecía al género de las corbatas almidonadas. Podía uno entrar a la casa de Beau Brummel a las 11 de la mañana y encontrar al mayordomo portando una bandeja con linos marchitos. «Estos fueron algunos de nuestros fracasos», nos confiesa. Pero entonces aparece Brummel descendiendo la escalera con una corbata perfectamente almidonada. Como un iris perfecto, la flor de la civilización de Mayfair. Pero el período de la Regencia vio algunas excelentes piezas de arquitectura formal. Y la sociedad formal de estos muchachos también ha aportado una cosa básica para un desarrollo formal de calidad —los autos pichicateados—. No creo tener que explicar que para estos muchachos los autos significan lo que la arquitectura significó para el gran siglo formal de Europa, digamos de 1750 a 1850. Ellos son libertad, estilo, sexo, poder, movimiento, color —todo está allí.

Muchas cosas han sucedido en el desarrollo de la actitud formal de los muchachos frente al automóvil desde 1945, cosas muy sofisticadas de las cuales los adultos no son ni remotamente conscientes, sobre todo porque los muchachos son tan inarticulados al respecto, sobre todo los que están más en el ajo. Ellos no provienen de los estratos sociales que producen niños capaces de escribir prosa analítica a los diecisiete, y si acaso vienen de allí, pronto caen bajo la influencia de instructores que les revelan a Hemingway o a una caterva de tipo sexo-y-carajo. Si acaso vuelven a escribir sobre una carretera, será sobre una autopista resbalosa de lluvia y el ruido de los automóviles que pasan sobre ella evocando un sonido de sedas rasgadas, aunque desde 1945 sólo un hogar entre diez mil haya oído la seda rasgarse.

Bueno, estamos de vuelta en el Festival Quinceañero y yo estoy hablando con Tex Smith y con Don Beebe, apuesto joven de camisa sport blanca y gafas oscuras Cubanas. A medida que me van contando sobre la Caravana Ford de Autos Pichicateados, puedo ver que la Ford ha empezado a comprender este estilo de vida juvenil y su potencial. La Ford parece haber visto la cosa así: Miles de muchachos están tomando autos y pichicateándolos para que corran más o cambien de forma, generalmente para lograr un poco de ambas cosas. Antes de casarse dedican a esto *todo* su dinero. Si la Ford logra crearles una adicción por sus automóviles ahora, después de casarse aquellos muchachos comprarán nuevos Fords. Pero inclusive los muchachos que no son fanáticos a tiempo completo son influenciados por el auto considerado «capo». «Capo», la palabra circula mucho. El Ford era considerado el auto cojonudo pero entonces, de 1955 a 1962, el Chevrolet se volvió favorito. Estos últimos tenían motores grandes y eran fáciles de pichicatear, su diseño era simple y los muchachos podían remodelarlos fácilmente. En 1959, y aún más en 1960, Plymouth se volvió auto cojonudo. Y en 1961 y 1962 todo fue Chevrolet y Plymouth. Ahora la Ford está metiendo el codo. Muchos de los profesionales dirán que ahora es el Ford, sobre todo los adultos, pero hay que tomarlo con un grano de sal, porque de una forma u otra la Ford está repartiendo dinero a diestra y siniestra. En la Caravana de Autos Pichicateados todos han sido remodelados a partir de Fords, excepto los que han sido íntegramente construidos a mano, como el antes mencionado Silhouette.

Bueno, y entonces por un altavoz Don Beebe está diciendo: «Odio interrumpir el baile, pero veamos un poco de *drag*»^[6]. Tiene un tocadiscos enganchado al altavoz y pone un disco, producido por Riverside Records, que emite sonidos de carreras, sobre todo *dragsters* quemando llanta desde la partida y rugiendo hacia la meta. Bueno... en realidad no logra interrumpir el baile, pero los ruidos atraen a

unos cien muchachos, quienes se aproximan al lugar donde Beebe tiene un kiosko de scaletrix. Los scaletrix son un juego similar al tren eléctrico, donde dos *dragsters* en miniatura, cada uno de unas cinco pulgadas de largo, impulsados a electricidad, recorren un modelo reducido del cuarto de milla. Beebe toma un micrófono y anuncia que está aquí Dick Dale, el cantante, y que quien compita con Dick en el scaletrix recibirá uno de sus discos. Dick Dale es muy popular entre estos muchachos porque interpreta muchas canciones de «tabla». Los tablistas —quienes practican el deporte de la Tabla Hawaiana— son muy admirados por todos los muchachos. Tienen su propia jerga, con palabras como *hang ten*, que significan lo mejor del mundo^[7]. Y también se dedican a un tipo específico de pichicateo: toman las viejas camionetas con panel de madera, que llaman *woodies*^[8], y las acondicionan para dormir en ellas y llevar el equipo necesario para correr tabla los fines de semana. Por algún extraño motivo los tablistas se dedican también a competir en scaletrix, con lo cual Dick Dale compitiendo en scaletrix en el Festival Quinceañero resume en una tres áreas del arcano mundo de los adolescentes.

Dick Dale, decorado con una camisa Byronesca, jersey de cachemira azul con cuello en V, anteojos mosca, uniforme del cantante U.S.A., sostiene un interruptor al final de un cable, mientras que una ninfa de Newport llamada Sherma, Sherma de los pantalones Capri, sostiene el otro. Beebe da la partida y Sherma suelta un grito, no un grito de entusiasmo, sólo nervioso, y la réplica de un Ford modelo 63 sale a competir con un *dragster* en miniatura sobre un tablero que le da a la altura del pecho. Es fama que el tablero es una reproducción, a 1/25, de un autódromo para *dragsters*, lo cual de alguna manera me recuerda esos increíbles dibujitos del diccionario con la anotación de que esto es un centésimo de la dimensión de un elefante real. Cien muchachos estaban reunidos en torno a la pista sin

que la escena les pareciera inverosímil. Es decir que todos estaban genuinamente interesados en el resultado de la competencia, en la posible victoria de Dick Dale o de Sherma. Estoy seguro de que no tuvieron problemas para telescopar el espectáculo a las verdaderas y auténticas dimensiones del esotérico mundo de los autos pichicateados.

En el Festival Quinceañero conocí a George Barris, una de las celebridades del mundo del automóvil pichicateado. Barris es el primer nombre de ese universo. Él es un buen ejemplo de muchacho que creció totalmente absorbido por el mundo automovilístico adolescente, que persiguió la llama pura y sus formas con una devoción que lo convirtió en artista. Fue como Tiepolo emergiendo de los talleres venecianos, donde las redondeadas ancas griegas de los murales del Paladio pendían de la atmósfera como nubes. Sólo que Barris emergió de entre los talleres de planchado de carrocerías en Los Angeles.

Barris me invitó a su estudio —aunque a él jamás se le ocurriría llamarlo así, él lo llama Kustom City— en el 10.811 de Riverside Drive, en North Hollywood. Si existe algún río a mil millas de Riverside Drive^[9], no vi ni rastro. Es como todos los lugares de por allí: infinitas avenidas chamuscadas, orladas con tiendas de un piso, establecimientos, pistas de bolos, pistas de patinaje, *drive-ins* de tacos, ningún edificio rectangular, todos trapezoidales, con tejados inclinados de atrás hacia adelante y ventanas de vidrio inclinándose como si fueran a caer sobre la vereda y vomitar. También los anuncios son increíbles. Todos instalados sobre postes, lejos de los edificios. Todos tienen esas horribles formas de pata de perro que yo llamo moderno boomerang. En cuanto a Kustom City —Barris creció en la época en que lo elegante era cambiar la «C» por «K». También vende Kandy Lac, pintura para automóviles que viene en diversos Kandy Kolors, y estoy seguro de que en algún momento de su vida lo ha preocupado esa C silbilante de City. Creo que es interesante que siga llamando al lugar Kustom City, y que

siga vendiendo Kandy Kolors, porque él es una persona inteligente. Con esto quiero decir que ha permanecido inmune al gran dios ameba de la sofisticación anglo-europea que opera en el Este. Todos sabemos como es la cosa en el Este. Un buen día descubrimos que la camisa de cuello abotonado del jefe tiene esta especie de dulce textura apercalada, mientras que la nuestra ha sido obviamente ensamblada por los productores masivos que ahorran un octavo de pulgada de tela por camisa, doce pulgadas por pieza o algo así, y la constatación empieza a devorarnos.

Barris, cuya familia es griega, es un hombrecito sólido, de cinco pies con siete pulgadas, treinta y siete años, idéntico a Picasso. Para trabajar, lo cual ocurre la mayor parte del tiempo, viste una gruesa camiseta blanca, pantalones ya blancuzcos, llenos de pliegues, como Picasso caminando en el viento sobre los farallones de Rapallo, y una especie de zapatos-chancletas con suela de crepé, igualmente próximas al blanco. Debo añadir que, para Barris, Picasso no significa nada, aunque sabe quien es. Y es que para Barris y los pichicateadores no existe un gran universo de forma y diseño llamado Arte. Sin embargo, Barris está dentro de ese universo. Él no construye autos, él crea formas.

Barris me conduce a través de Kustom City, y al principio el lugar es igual a cualquier taller de planchado, pero al rato uno comprende que está en una *galería*. Este lugar está lleno de automóviles jamás vistos. La mitad de ellos nunca alcanzará las pistas. Serán puestos sobre camiones y remolques y exhibidos en los festivales automovilísticos de todo el país. Llegado el momento podrían correr —contienen grandes y poderosos motores totalmente pichicateados y cromados, pues toda esa velocidad y ese poder tienen, para quien vive el pichicateo, un tremendo significado emocional. Pero en el fondo son como una de esas alfombras de Picasso o de Miró. Simplemente uno no camina so-

bre las malditas cosas. Lo mismo sucede con los autos de Barris. Son, en efecto, esculturas.

Hay, por ejemplo, un objeto increíble que él mismo construyó, llamado el XPAK-400, que es un auto de aire. A los pichicateadores les encanta todo ese asunto de las X. Se desplaza sobre un cojín de aire, detalle irrelevante pues la máquina entera es una sola escultura abstracta y curvilínea. Si Brancusi es bueno, entonces esto también merece un pedestal. No contiene una sola línea recta, sólo lleva un verdadero círculo y luego infinitos planos, aletas increíblemente barrocas, todo integrado en un rígido conjunto de armoniosa geometría sólida. En realidad tanto Brancusi como Barris desarrollaron sus formas a partir de un concepto del diseño que podemos llamar Moderno Aerodinámico o Curvilíneo de los Treintas —claro que por caminos diferentes—, y Barris, con los otros artistas del pichicateo, utilizan esta idea de la curva abstracta, noción difícil de manejar, una, otra, y otra vez en una era en que los diseñadores convencionales —desde los arquitectos hasta los tipos que diagraman las revistas— son todos Mondrian. Hasta los jóvenes diseñadores de autos en Detroit son todos Mondrian. Sólo los diseñadores de aviones han seguido trabajando con lo Aerodinámico, y esto únicamente por necesidades físicas, y así sucesivamente. Volveré a este tema en un minuto, pero antes quiero hablar sobre otro auto que me enseñó Barris.

Este estaba oculto en un depósito. A Barris no le interesaban, pues había sido construido nueve años atrás. Pero este auto —para Barris era el auto viejo— era como una premonición onírica de un vehículo deportivo, el Quantum, que la Saab ha lanzado este año, tras dos de consultas con todo tipo de expertos en aerodinámica y diseñadores de vanguardia. Son automóviles hermosos —los de Saab y los de Barris—. Son prácticamente la misma carrocería, con su adorable topología descendiendo en ondas sobre los faros cóncavos, con la capota curvándose hacia abajo hasta lle-

gar al suelo en la parte delantera. Le dije a Barris sobre el parecido que había descubierto, pero él se limitó a encogerse de hombros; ya se ha acostumbrado a la idea de que un fabricante aparezca, cinco o seis años más tarde, con una idea suya.

Bueno, entonces Barris y yo dimos la vuelta a Kustom City, pasando por el estacionamiento donde vi un Avanti, nuevo modelo deportivo de la Studebaker y automóvil muy caro. Este tenía añadidos de papel mâché en la parte trasera y en la punta, y le pregunté a Barris qué significaban. No era nada, dijo: los añadidos prolongaban la capota unos 30 centímetros y le daban una inclinación más elegante. Estaba haciendo lo mismo en la parte trasera para quitar al auto su apariencia de pan envuelto en celofán. Eso arma el auto. Para Barris éste no es un proyecto importante. Tal vez termine en uno de esos equipos que uno puede comprarse, como los viejos equipos Continental^[10], para hermohear proa y popa.

Pienso que si Barris y los pichicateadores no hubieran estado enterrados en el heterodoxo y siempre sospechoso mundo de la juventud californiana hoy nos parecerían menos extravagantes. Pero ellos no han tenido acceso sino a la prensa especializada en autos pichicateados. Son como habitantes de la Isla de Pascua. Uno descubre los asombrosos objetos y luego tiene que descubrir cómo llegaron y por qué están allí.

Si uno estudia la obra de Barris o de Cushenberry, el mencionado Silhouette, o de Ed Roth o de Darryl Starbird, ¿puede superarse este último nombre?^[11] creo que el resultado será un fragmento de la historia del arte. En algún remoto paraje de los treintas, los diseñadores, entre ellos los de automóviles, descubrieron lo aerodinámico. Sonaba «funcional», y en el caso de los aviones es funcional, pero no en el de los autos, a menos que éstos compitan en las pistas salinas de Bonneville. En realidad es barroco. Lo

aerodinámico es barroco abstracto o barroco moderno o lo que uno quiera llamarlo. Bien, para cuando lo aerodinámico cogió impulso —recordarán que en los treinta tuvimos edificios curvos, parecidos a las vitrinas que llegaron a la Feria Mundial— apareció el movimiento de la Bauhaus que en realidad fue una ampliación de Mondrian. Antes de que nos diéramos cuenta, todo fue Mondrian —la caja de Kleenex: Mondrian; el formato de la cubierta de *Life*: Mondrian; esas fotografías diagramadas a sangre del *Paris-Match*: Mondrian. Hasta los automóviles: Mondrian. Se dice que los automóviles de Detroit son aerodinámicos, pero no lo son. Si no lo creen, suban a un avión y observen desde la altura los autos estacionados alrededor de los centros comerciales y, concediendo a la sustitución del color primario por el color pastel, ¿qué es lo que tenemos? Un cuadro de Mondrian. El principio Mondrian y sus bordes rectos son muy rígidos, muy apolíneos. El principio aerodinámico, que en realidad no tiene función alguna, que se curva, se dobla y fluye por puro placer, es muy libremente dionisiaco. Por motivos que huelga explicar, los muchachos prefirieron lo dionisiaco. Y desde que Detroit se deshizo de él, el principio dionisiaco ha quedado en manos de gente del submundo adolescente, gente como George Barris.

Cuando comenzó a pichicatear automóviles en 1940, Barris vivía en Sacramento. Y luego tenemos la historia de siempre: el niño creativo, el rompimiento con los patrones paternos, la lucha en la buhardilla, la vida bohemia, el primer éxito, el esotérico espaldarazo que le sigue y, finalmente, el dinero que empieza a entrar a mares. Con la siguiente diferencia: estamos en la vieja Isla de Pascua, en el subterráneo mundo de los adolescentes californianos, y estos objetos, estos autos, tienen mucho que ver con los dioses, el espíritu y la mística de la comunidad.

Barris me dijo que sus padres eran griegos y propietarios de un restaurante, y que «deseaban que yo fuera hombre de restaurante, como todos los griegos típicos, supon-

go», dijo. Pero ya a los diez años Barris era un apasionado de los automóviles, y labraba autos aerodinámicos en madera balsa. Unos años más tarde compró un auto, un Buick de 1925 y luego un Ford de 1932. Barris ha establecido muchas de las convenciones del pichicateo. Tuvo clientes desde el principio: eran otros muchachos que le pagaban para que pichicateara sus autos. En 1943 se mudó a Los Angeles, aterrizando en medio de la tremenda cultura adolescente que se desarrolló allí durante la guerra. La vida familiar se fue al diablo, como se dice, pero el dinero empezó a llegar y los muchachos empezaron a desarrollar su propio estilo de vida —como lo han ido haciendo desde entonces— y a establecer con fanatismo las formas y las convenciones a las que me refería más arriba. Evidentemente el centro del fenómeno fue el automóvil. La guerra hizo que los autos escasearan y los muchachos empezaron a frecuentar los cementerios mecánicos en busca de piezas de repuesto, lo cual condujo a los autos «a la medida», sobre todo a los autos de turismo y también a algunos motores intensamente pichicateados. Todos los adolescentes fanáticos del automóvil asimilaban ambos elementos a su obra —el remodelado y el aumento de la potencia, la forma y el poder— pero tendiendo a especializarse en uno de ellos. Naturalmente Barris gravitó hacia el remodelado —más tarde Ed Roth me dijo que su caso había sido igual. En la secundaria y, por breve tiempo, en el Sacramento College y en el Los Angeles Art Center, tomó cursos que me describió como diseño mecánico, taller y arte libre.

Me gustó la expresión «arte libre». En el mundo del Barris de esos tiempos, y también en el de ahora, no existía la noción de un Arte imponente y respetable. Había diseño mecánico y había arte libre, lo cual no quería decir que este último liberara de alguna manera, sino que era un arte suelto, libre y sin una dirección específica. El tipo de arte que atraía a Barris, y que significaba algo para la gente que andaba con él, era el automóvil.

Cuando comienza a hablar sobre los viejos tiempos, el rostro de Barris se ilumina de una manera especial —es decir cuando habla de los años 1944-1948. Su rostro parece decir que él era un pichicateador cuando los pichicateadores eran pichicateadores. Todos tienen esa expresión. Los pichicateadores profesionales —como la organización editora Petersen («Hot Rod Magazine» y muchas otras) y la National Hot Rod Association— se han tomado muchas molestias para obliterar el recuerdo de los viejos tiempos distribuyendo transfusiones de Halo en todo el mundo para que el público vea en los pichicateadores un grupo de muchachos sanos, con camisetas de manga corta recién llegadas de la lavandería y un equipo de química, hobby siempre tan lindo.

En realidad, me dijo Barris, fueron tiempos truculentos. Todo el mundo se encontraba en los *drive-ins*, siendo el más famoso uno llamado Piccadilly, ubicado cerca del Boulevard Sepúlveda. Los autos pichicateados y sus motores vroom-vroom eran un espectáculo formidable. Para ese entonces ya Barris tenía un Ford del '36, totalmente repleto de exóticos detalles.

«Yo era un recién llegado de Sacramento y se suponía que no sabía nada. Era un turista, pero mi auto era el mejor de todos. Recuerdo una noche en que llegó un modelo turismo sin manijas en las puertas. Se veía suave, pero el muchacho que manejaba tenía que abrir las puertas dándoles un puntapié desde dentro. Le hubieras visto la cara cuando vio abrirse las mías —eran iguales, pero con un sistema eléctrico a botones».

Pero los verdaderos acontecimientos eran las carreras, que eran bastante, pero bastante, ilegales.

«Nos reuníamos en el Piccadilly o algún otro lugar, y allí los muchachos empezaban a desafiarse. Tú sabes, un tipo iría hasta el auto de otro, y mirándolo de arriba a abajo como si tuviera gangrena o algo así diría: ¿Quieres quemar llanta? O, si existía alguna mala uva entre los dos, el que