

1. Taxis contra naves espaciales

Un coche derrapando sobre una estrecha carretera cubierta de nieve. Esa es la primera imagen de rallyes que recuerdo haber visto. En realidad no se trataba de una sino de varias. Y el denominador común en todas ellas era el contraste entre los brillantes colores de los vehículos y el blanco del fondo sobre el que estaban retratados. Un contraste aún más acusado por haber sido tomadas de noche, con el destello de los faros encendidos añadiendo luz extra a la escena. Eran unas pequeñas fotos en color que ilustraban un breve artículo perdido en la parte final de la revista *Don Balón*, publicación que, como su nombre indicaba con claridad, estaba dedicada principalmente al deporte rey.

Igual que ahora, igual que siempre, a mediados de los años setenta el fútbol acaparaba la inmensa mayoría de los espacios dedicados al deporte, tanto en los diarios de información general o deportivos como en las revistas semanales o mensuales. Por eso, para un chaval de diez años al que le interesaban no sólo los goles del Madrid, el Barça o su querido Sporting de Gijón, cualquiera de esas páginas en las que se hablaba de otros deportes tenía un valor especial. Eran pequeños tesoros que aparecían de vez en cuando. Los guardaba con celo en una carpeta y los miraba y leía una y otra vez. Por eso me acuerdo de aquella en particular en la que me

llamó especialmente la atención un pequeño coche azul, de formas redondeadas, que el texto destacaba como el modelo de rallyes más exitoso en la primera mitad de los años setenta.

Se trataba de un Alpine. Un deportivo, como los llamábamos entonces. Un modelo de los que era raro ver alguno por la calle, donde parecía un auténtico ovni cuando apenas lo vislumbrabas, por lo bajo que era, semiescondido en el tráfico entre las cuadradas siluetas de los turismos que componían el no muy variado parque móvil nacional de una España que estaba a punto de cambiar de forma radical.

El artículo, en el que además de la foto del Alpine Renault A110 (esa era su designación oficial completa) había otras imágenes de coches, como un Datsun 240Z o un Porsche Carrera (con aspecto tan o más extraterrestre que el coupé francés si los comparaba con los que veía habitualmente por la calle), trataba de una nueva edición del rallye de Montecarlo. Una competición que, explicaba el texto, se disputaba en pleno invierno por carreteras de montaña en el sur de Francia y era la más famosa de la especialidad. Sin duda debía serlo, porque probablemente era el único rallye del que solía publicarse algo en aquella revista de fútbol... o, al menos, el único sobre el que yo recuerdo haber leído.

Sea como fuere, aquella página fue bastante para despertar mi interés por el de Montecarlo en particular y por los rallyes en general, añadiéndolo al que ya empezaba a tener por la Fórmula 1. Por ello, cuando a mediados del 75 me compré mi primera revista «de coches», un número de *Fórmula* en cuya portada salía otro coche azul de formas futuristas (el Ligier que había sido protagonista en la siguiente gran competición del motor de la que comenzaba a tener noticias, las 24 Horas de Le Mans), el artículo sobre un rallye, el de Portugal, me interesó tanto como el dedicado al Gran Premio de Gran Bretaña de Fórmula 1, escrito por quien sería mi guía en aquel nuevo mundo durante los siguientes años, el inolvidable Javier del Arco.

Pocos meses después, a principios del 76, se disputaba una nueva edición de ese rallye de Montecarlo que era capaz de atraer la atención de los medios no especializados. Y más aquel año. En el periódico de mi ciudad, Gijón, se hablaba de una nueva participación en la prueba del piloto local más conocido, Juan Gemar. Inscrito con el pseudónimo de Crady, el nombre de su empresa de componentes eléctricos, el gijonés no tendría fortuna, viéndose obligado a abandonar por una avería en el motor de su precioso Porsche rojiblanco.

Mejor resultado, y más espacio en la prensa nacional, conseguía la primera participación del equipo oficial SEAT, con el 1430 pilotado por Antonio Zanini terminando en una duodécima posición que todas las crónicas resaltaron como especialmente meritoria, dadas las dificultades del recorrido y el nivel técnico de los vehículos rivales. Entre estos destacaba un coche que me enamoró nada más verlo en la foto que abría el reportaje incluido en una revista, la de la asociación nacional de autoescuelas, que mi padre, sabedor de mi incipiente afición por aquello de las carreras de coches, consiguió no sé dónde y me trajo un día del trabajo. En su portada, a todo color, el SEAT 1430 de Salvador Cañellas y su copiloto, Daniel Ferrater, aparecía en similar postura y ambiente que aquel Alpine de mi primer recuerdo de un Montecarlo, derrapando sobre la nieve con los faros encendidos en plena noche. En su interior se le dedicaban tres páginas al relato del rallye, encabezadas por una imagen del coche ganador, el extraordinario Lancia Stratos pilotado por el no menos fantástico Sandro Munari y su copiloto Mario Mannucci, triunfadores ambos por tercera vez, segunda consecutiva.

Si los Alpine me parecían ovnis, el coche italiano, decorado con los colores de Alitalia, era una auténtica nave espacial. Con su morro bajo y afilado del que surgían dos faros retráctiles a los laterales para acompañar a la parrilla suplementaria de cuatro que ocupaban la parte central, el Stratos destilaba velocidad incluso detenido sobre el papel de la revista en aquella pequeña foto en

blanco y negro. Su parte central, con un redondeado cristal a modo de parabrisas, parecía la cabina de un avión de combate. Y su motor V6 de origen Ferrari, situado en posición central trasera, completaba el conjunto escondido bajo una curiosa estructura escalonada, compuesta de finas láminas que, como si fuesen los *flaps* de un caza de guerra, aumentaban la sensación aeronáutica de un vehículo pensado para volar a ras de suelo en las carreteras de los tramos cronometrados. A su volante, un piloto italiano de rostro serio a quien en su país conocían por el sobrenombre de el Drago («el dragón»), había dominado un año más la prueba del principado monegasco. Y viendo su montura y las utilizadas por los demás rivales de los SEAT, como los angulosos Alpine A310, los siempre espectaculares Porsche, los Opel Kadett GT/E, de carrocería tipo coupé, y los agresivos Ford Escort, versión tarmac de vías ensanchadas, se entendía el mérito que los cronistas le daban al puesto alcanzado por el mucho más discreto «catorce-treinta» de la formación española. Un coche que, más allá de las pegatinas publicitarias, los números en las puertas y el llamativo naranja con bandas negras de su decoración, no dejaba de tener el aspecto de muchos de los vehículos particulares y los taxis que circulaban por nuestras calles.

De hecho así se conocía popularmente a los SEAT del equipo oficial, que al año siguiente repetía aventura y volvía al Montecarlo con la experiencia adquirida en su debut y con el 124D Especial como nuevo taxi de carreras. Aquel Monte del 77, del que también hablaba en los días previos a su inicio el diario local, gracias al retorno del gijonés Gemar con su Porsche, ya lo seguí de cerca..., todo lo cerca que un chaval de 12 años y medio podía seguir entonces un rallye del Mundial desde su casa en el norte de España.

Se puede decir que fue mi primer rallye, aunque no viese los coches en movimiento más que en algún breve flash informativo al final de un telediario y la mayor parte de las noticias llegasen en muy pequeñas dosis, mediante sucintos comentarios en la radio o a través

de escuetas notas en la prensa escrita que, con el paso de los días y las cada vez mejores posiciones que iban ocupando los nuestros, fueron aumentando en extensión. Porque, como sigue ocurriendo ahora, para que en los medios de comunicación españoles se hable de «otros» deportes, tiene que haber opciones de victoria o resultado muy destacable para los representantes nacionales. En este país somos muy de subirnos al carro del ganador, sin importar en qué disciplina logra el éxito. Un enfoque que no comparto, pero que también puede tener su lado bueno como punto de partida para despertar el interés en una determinada especialidad a la que se ha prestado poca atención hasta entonces. En mi caso, la repercusión que alcanzó la actuación de los SEAT en aquel Montecarlo tuvo su parte de culpa para que me enganchara definitivamente a los rallyes.

Ahora, transcurridos más de cuarenta años desde aquellos días de finales de enero de 1977, los recuerdos de esa semana (¡porque entonces el Monte duraba una semana entera!) pendiente de lo que estaba pasando en las estrechas y tortuosas carreteras de los Alpes marítimos franceses, se mezclan con todo lo que he leído y visto después. Pero lo que permanece nítido en mi memoria es el impacto que me causaron sus protagonistas, fuesen estos los valientes pilotos, sus sufridos copilotos, las fascinantes máquinas en las que competían o el espectacular escenario de sus hazañas.

Para conseguir ese efecto tal vez fuese hasta positiva la escasez de información, porque cuando algo es difícil de conseguir se aprecia más. Y así, cada foto, cada detalle, cada comentario y cada resultado tenía un valor extraordinario. Eran la base sobre la que mi imaginación construía una historia que, ahora, llenando los huecos que quedaron vacíos entonces con los datos recopilados más adelante, me dispongo a revivir casi como si la hubiese experimentado en directo. Porque se trata de una historia que, aun desarrollándose muy lejos, siempre he sentido tan cercana como si de verdad hubiese estado allí.

Un allí que empezaba para la mayoría de los participantes muy lejos de Montecarlo. El arranque oficial del rallye tenía lugar desde

las ocho sedes que acogían aquel año el tradicional recorrido de concentración. Un largo trayecto, heredero de las primeras ediciones del histórico rallye, que llevaba a los competidores hasta el Principado de Mónaco desde puntos tan dispares como Almería, Copenhague, Roma, París, Varsovia, Lisboa, Frankfurt y el propio Montecarlo, en este último caso dando un largo rodeo para sumar lo algo más de dos mil kilómetros que se recorrían desde las otras sedes de partida. Un desplazamiento por carreteras abiertas al tráfico normal que en el origen del rallye era su verdadera esencia: atravesar Europa en pleno invierno y ver quién lo lograba con menos penalizaciones en los diferentes controles de paso situados por el camino. Sin duda un reto de enorme magnitud a principios del siglo xx. Con el tiempo, las mejoras en la red viaria lo habían convertido en una molesta y aburrida formalidad no competitiva... hasta acabar haciéndolo inútil años después, cuando se acabaría por abolir definitivamente.

Aun así, no faltaba quien sufría algún que otro susto a lo largo de tantas horas al volante. O, peor todavía, se quedaba por el camino y no llegaba ni a iniciar el rallye «de verdad». Justamente eso le pasaba a uno de los equipos en el que los franceses tenían puestas sus esperanzas, el formado por el expiloto oficial de Alpine, Jean-Pierre Nicolas, un tipo fornido, de aspecto bonachón pero endiabladamente rápido, y su copiloto, el experto Jean Todt, cuya menuda figura no daba idea de su gran capacidad de organización y la enorme ambición que lo llevaría unos años después a liderar la Ferrari más triunfal de la historia de la Fórmula 1 antes de convertirse en el máximo regidor del deporte del automóvil. Ocupaciones muy distintas a las de leer notas desde el asiento derecho de aquel Opel Kadett, cuyo propulsor cedía en el largo camino desde Copenhague y lo dejaba tirado junto a su piloto en la frontera suiza.

Un cruel destino que estaba cerca de seguir también su compañero de equipo, Walter Röhrl. Un altísimo alemán del que hablaban maravillas (no en vano, pese a su juventud ya había sido

campeón de Europa) y que el año anterior había terminado a un paso del podio. El motor de su Kadett fallaba en el trayecto que atravesaba Europa de norte a sur pero, aunque fuese a trancas y barrancas, lograba alcanzar Gap, sede del inicio del rallye propiamente dicho.

El resto de favoritos llegaban sin más contratiempos que los propios de la fatiga y el tedio inevitables en tan largo viaje, que aún lo era más para sus equipos de asistencia. Finalmente, en la noche del domingo al lunes, las coloridas furgonetas en las que se trasladaban los mecánicos y se transportaban las piezas de recambio rodeaban a los coches para prepararse antes del arranque de la primera jornada de competición.

La máxima expectación la despertaban aquellas astronaves que eran los Lancia Stratos. Especialmente los tres del equipo oficial, claramente distinguibles por los colores rojiverdes de su patrocinador, las líneas aéreas italianas. A sus mandos iban a competir el tres veces ganador Sandro Munari, su compatriota Lele Pinto (piloto rápido pero irregular) y uno de los ídolos locales, Bernard Darniche. Su inclusión en el equipo de fábrica no se sabía muy bien si era un premio por el título europeo logrado el año antes con el Stratos del importador francés, Chardonnet, o una forma de tenerlo controlado para que no incomodase a Munari, a quien ya había estado cerca de ganar en un par de ediciones del Monte.

Al lado de las futuristas formas de los Stratos, las mucho más cuadradas y convencionales de los 131 Abarth de Fiat eran menos llamativas. Pero sólo había que echar un vistazo al despliegue de furgones, pintados con los mismos colores azul noche y amarillo brillante que adornaban los coches de competición, para tener claro el interés que la marca de Turín había puesto en la primera cita de su gran asalto al Campeonato del Mundo. Un ejército de mecánicos se afanaba en las tres unidades que iban a pilotar Markku Alén, Maurizio Verini y Fulvio Bacchelli. El primero de ellos, un alto y delgado finlandés, de carácter casi tan exuberante como su espectacular estilo de conducción, era el indiscutible líder del equi-

po y, sobre el papel, el máximo rival de los pilotos de Lancia. Pero, aparte de preocuparse por ellos, Alén podía tener el enemigo en casa, aunque no en sus dos compañeros italianos, a los que solía batir sin mayores problemas. Al igual que el equipo hermano, Fiat también contaba con un refuerzo local, Jean-Claude Andruet, y por ahí podía llegar un peligro extra para el nórdico. Aunque el galo ya peinaba canas y su moral era algo frágil, al volante resultaba temible. Bien guiado por la pequeña y sonriente Biche, que ejercía de perfecto contrapunto a su serio carácter, el piloto del cuarto Fiat, de inmaculado blanco, ya que no había dado tiempo de decorarlo con los colores del importador francés de la marca, era el segundo del trío de pilotos en quienes prensa y aficionados franceses confiaban para derrotar a los italianos.

El tercero era Guy Fréquelin, cuyo apelativo de Grizzly, el sobrenombre de los osos que pueblan los bosques de Norteamérica, hablaba bien a las claras de su aspecto y su temperamento. El año anterior, al volante de un Porsche privado, había sido el único capaz de rodar por delante del todopoderoso Stratos de Munari. Una gloria efímera, eso sí: liderar por un solo segundo y durante nada más que un tramo. Ahora, un año después, con el mismo patrocinador, la firma de moda Christine Laure, pero con montura diferente, un Alpine A310, estaba decidido a, como mínimo, repetir el heroico esfuerzo de doce meses antes.

Además de las potentes formaciones de fábrica, había un buen número de equipos privados con pilotos y material de gran nivel. Los Porsche eran legión, y podían resultar especialmente competitivos en manos de pilotos locales como el joven y rápido Bernard Béguin, el no tan veloz pero sí más experto Francis Bondil o el luxemburgués Nicolas Koob, noveno un año antes.

Así que, con tres Lancias oficiales, cuatro 131 Abarth de fábrica, el A310 semioficial y el Kadett del equipo alemán superviviente, más los Porsches y Lancias privados, ya eran más de una docena los coches que, en teoría, debían ser superiores a los 124D de SEAT en los que teníamos puestos los ojos desde España. Su entusiasta

equipo se preparaba también para el inicio de la acción, sin complejos y convencidos de que era posible mejorar el duodécimo puesto de su debut, aunque tampoco iba a ser nada fácil. En manos del campeón de España de rallyes en las tres últimas temporadas, Antonio Zanini, y del veterano y más que versátil Salvador Cañellas, primer español en ganar un Gran Premio en el Mundial de Motociclismo, los taxis iban a tener una dura tarea ante sí en una prueba siempre imprevisible como la monegasca. Un rallye en el que hacer pronósticos sobre el resultado final resultaba tan o más aventurado que predecir las condiciones meteorológicas bajo las que se iba a disputar cada una de sus especiales.

Y, efectivamente, era empezar el rallye y comenzar la incertidumbre tan propia de una prueba que se celebra en carreteras situadas no muy lejos de la costa pero a buena altitud en su mayoría. La jornada del lunes, la única de la que iban a poder dar cuenta las revistas *Velocidad* y *Autopista*, que saldrían a mitad de esa semana y se convertirían en mi principal fuente de información sobre el inicio del rallye, tenía previstos tres tramos cronometrados, de los que finalmente sólo se celebrarían dos.

El primero arrancaba apenas pasadas las ocho y cuarto de la mañana. Y aunque la nieve caída sobre la zona en las semanas anteriores se había derretido en buena parte a causa de las lluvias de los últimos días, lo temprano del inicio y las muy bajas temperaturas de la noche planteaban a los pilotos el peor escenario posible. Una mezcla de zonas más o menos nevadas con otras en las que acechaba la presencia de las temibles placas de hielo sobre el asfalto.

Llamémoslo caprichos del tiempo o esa magia que hace impredecibles a los rallyes por su propia naturaleza: al no competir todos los participantes a la vez y en las mismas condiciones, el caso es que el primer líder acabaría siendo un completo desconocido. Se trataba de Alain Beauchef, un modesto piloto luxemburgués que competía al volante de un veterano Ford Escort con el número 152 en las puertas, por lo que empezaba la prueba alrededor

de tres horas después que Munari y el resto de favoritos. Cuando Beauchef tomaba la salida el sol ya hacía rato que estaba derritiendo los restos de nieve y las placas de hielo, secando cada vez más la carretera a medida que avanzaba la mañana. Eso le permitía montar neumáticos lisos y aprovechar la ocasión para situar su nombre al frente de la tabla de tiempos.

Pero, aunque los rallyes puedan ser impredecibles, tampoco dejan espacio a los cuentos de hadas de forma indefinida. El liderato de Beauchef duraría menos que la nieve derretida bajo el primer sol del día sobre la que se había cimentado. Todo volvía a la normalidad en el tramo que cerraba la jornada inicial, uno de esos cuyo nombre leería y oiría una y otra vez en los siguientes años, el que iba de Roquestéron a Bouyon. En sus cerca de veinte kilómetros la adherencia no era fácil pero, ya a media mañana, las condiciones de temperatura resultaban similares para todos los competidores. Y los pronósticos se cumplían poco menos que al pie de la letra. Triplete de los Stratos en cabeza, con Pinto por delante de Munari y Darniche, y liderato para el Drago en el cómputo total de las dos únicas especiales disputadas. El gran favorito llegaba a Mónaco en el puesto que le correspondía, el primero.

A todo esto, ¿dónde estaban los SEAT? El inicio del rallye había sido de cara y cruz para los dos coches del equipo oficial. Cañellas se situaba más o menos por donde se podía esperar, en un prometedor puesto catorce, cerca ya del duodécimo alcanzado el año anterior por Zanini. En cambio a este último le había ido bastante peor. Un pinchazo le había hundido en las profundidades de la clasificación, desde donde recuperaba hasta la trigésimo primera plaza.

De todas formas aquello no había hecho más que empezar. Al día siguiente arrancaba el largo recorrido común. Quince tramos diferentes (entonces no se había inventado aún eso de los bucles a repetir dos o tres veces) repartidos a lo largo de día y medio, con inicio el martes temprano y final a última hora de la tarde del miércoles. Más de trescientos kilómetros contra el reloj en dos jornadas

poco menos que *non stop*, más allá de las pausas para un par de reagrupamientos. En el camino lugares que ya entonces eran historia del rallye monegasco: el Turini, Pont des Miolans, Saint-Jean-en-Royans, Saint-Bonnet-Le-Froid, Burzet. Un continuo sube y baja por estrechas carreteras de montaña en las que el asfalto estaba tan pronto seco como húmedo o con restos de blanca nieve y oscuro hielo. Las condiciones climáticas eran más benignas de lo esperado, pero el frío de la noche dejaba su huella de nuevo en las zonas más sombrías, en forma de traicioneras placas de lo que por allí llaman *verglás*, una deslizante película de agua congelada que convierte el piso en una auténtica pista de patinaje.

Acostumbrados como estamos ahora a los rallyes mucho más estructurados, con sus cortos bucles separados por visitas a amplios parques de trabajo donde los equipos reciben a sus coches casi como si de los boxes de un circuito se tratase, resulta complicado imaginarse lo que eran aquellas larguísimas etapas de entonces. Los pilotos y copilotos afrontaban las pruebas especiales con mucha menos información. Y mientras disputaban cada tramo, sus asistencias hacían otro rallye paralelo, con el objetivo de llegar a tiempo de esperarles en puntos previamente establecidos para reparar los posibles daños y averías. O para cambiar los neumáticos, si la elección había sido errónea o las condiciones de la siguiente especial eran diferentes. Para coordinarlo todo, las emisoras de radio no paraban, y la comunicación no era fácil con las ondas perdiéndose entre las montañas y los angostos valles. Tan importante era ser rápido en cada tramo como no cometer errores en los sectores de enlace, donde muchas veces se jugaba más el resultado final que en el propio recorrido cronometrado.

Una monta de gomas equivocada se pagaba, si tenías suerte, con una buena cantidad de tiempo perdido a base de ir avanzando como si fueras de puntillas, en el caso de llevar neumáticos claveteados sobre asfalto seco, o resbalando en cada curva, cada frenada y cada aceleración si habías optado por los lisos y te encontrabas regueros de agua, nieve derritiéndose o hielo. Y si no tenías suerte,

el resultado aún podía variar, también dependiendo del azar, entre un inevitable encontronazo contra un muro, un talud o un árbol, que dejara el coche dañado sin remedio, o una excursión más o menos inocua fuera de la carretera.

Eran casi dos días sin parar en los que la lista de quienes sufrían alguna de estas desventuras acababa siendo casi tan larga como el recorrido. A Andruet se le rompían los amortiguadores traseros a poco de empezar y tenía que hacer buena parte de la etapa con el 131 Abarth blanco de Fiat France cojeando. A Koob le empezaba a fallar la caja de cambios de su Porsche. Darniche montaba Michelines claveteados en su Stratos cuando tenía que haber puesto los *slicks*. A Röhrh se le averiaba definitivamente el motor de su Opel. Verini golpeaba la trasera de su Fiat oficial y dañaba la suspensión, preludeo de otro golpe, este en el frontal, que le dejaba fuera. Su compañero Bacchelli patinaba sobre una placa de hielo. Su compatriota Pinto se salía y tardaba seis minutos en conseguir volver al asfalto con su Lancia. Bondil estrellaba su Porsche contra una furgoneta de asistencia en un enlace. Fréquelin ponía clavos cuando no tenía que haberlos puesto y, después, en una apuesta más que arriesgada, cambiaba a lisos cuando mejor hubiese dejado las gomas de nieve. El primer error le costaba tiempo, el segundo terminaba con la rueda delantera derecha de su Alpine medio arrancada y le obligaba a abandonar.

En esa lista de los que fallaban o tenían problemas no estaba Munari, que se distanciaba al frente de la tabla. Tampoco Alén, que le seguía a algo menos de un minuto. El esperado duelo fratricida entre los pilotos número 1 de Lancia y Fiat estaba servido. Tras ellos, los dos franceses de los dos equipos italianos, Darniche y Andruet, se encontraban separados por apenas cinco segundos pero ya habían cedido algo más de minuto y medio respecto al líder. En ellos dos reposaban las esperanzas de los aficionados galos que los animaban en el reagrupamiento de Gap, donde el más celebrado era el piloto local Christian Dorche. El chico de casa estaba haciendo auténticas diabluras al volante de su BMW 2002

del grupo 1, el reservado a los vehículos más cercanos a la serie, cuya clasificación lideraba además de superar a coches mucho más potentes de los otros grupos.

Pero tanto entusiasmo de los aficionados colapsaba el tráfico de la pequeña localidad. El atasco pillaba de pleno a Darniche, que perdía una eternidad cambiando los neumáticos y acababa siendo víctima de las prisas en el enlace hasta el siguiente tramo, destrozando el frontal de su precioso Stratos contra un modesto coche particular que se encontraba por el camino. De los cuatro mosqueteros galos que habían empezado el rallye con sueños de gloria ya sólo quedaba uno en liza, el más veterano y el único que había ganado antes un Montecarlo: Andruet.

Empezaba entonces a ponerse el sol y los participantes se adentraban en su primera noche de rallye. Las potentes luces de las parrillas de faros o los cuneteros suplementarios trataban de abrirse camino entre la cada vez mayor oscuridad. La dificultad aumentaba. Y también la magia para los espectadores, decididos a disfrutar del espectáculo más característico y único de los rallyes, los tramos nocturnos. Con las bajas temperaturas de la noche volvía también la amenaza del hielo. Por si fuera poco, cuando empezaba a amanecer no se veía mejor, sino todo lo contrario, porque hacía acto de presencia una espesa niebla. Y si los Stratos tenían un punto débil era precisamente la mala visibilidad que ofrecía su curvado parabrisas cuando había bruma. Munari sufría lo suyo en el temible Burzet, escenario años antes, durante una copiosa nevada, de un auténtico caos que dejó el rallye prácticamente sin participantes. Esta vez no había nieve, pero a duras penas se atisbaba algo un par de metros por delante. Los haces de luz, apenas visibles, ofrecían a los valientes aficionados que aguantaban pese al frío una visión fantasmal de los coches a su paso. Un paso que era mucho más rápido para los Fiat de Alén y Andruet que para el Lancia de Munari, lo que permitía a los pilotos de los 131 Abarth recortar distancias. El finlandés, que había perdido terreno en los tramos más secos, volvía a estar a poco más

de cuarenta segundos. El francés se acercaba a escasamente un minuto.

Pero en las cunetas del primer tramo de la mañana, el de niebla más espesa, los aficionados habían visto pasar más rápido que las berlinas italianas a los taxis de Zanini, de Cañellas, y también al 1430 privado de Servià. Los coches españoles llevaban todo el día funcionando a la perfección. Y sus pilotos no sólo no cometían fallos sino que estaban rodando cada vez más deprisa. A la chita callando, sin que casi nadie reparase en su presencia, y no sólo por la espesa bruma en los tramos matinales, Zanini y Cañellas habían escalado posiciones a base de situarse casi siempre entre los mejores, fueran cuales fuesen las condiciones de visibilidad y adherencia. Y cuando se iniciaba la última sección de tramos del recorrido común ya eran sexto y séptimo de la general, acechando a los otros dos supervivientes de las escuadras italianas, el Stratos de Pinto y el 131 de Bacchelli. Y Servià, con un coche más antiguo y menos potente, tenía a tiro un puesto entre los diez primeros.

Era ya un resultado por encima de lo previsible, especialmente porque en cuanto salía el sol y el piso estaba más seco quedaba de nuevo claro que los Stratos eran inalcanzables para todos, y los 131 Abarth estaban un peldaño por encima del resto. Munari se distanciaba de nuevo al frente de la tabla cuando los supervivientes de las dos durísimas jornadas del recorrido común llegaban a Montecarlo para el merecido descanso antes del *sprint* final, que arrancarían en la tarde del día siguiente.

A esas alturas, la muy notable actuación de los SEAT tenía cada vez más eco. En el *AS* y el *Marca* salían fotos de los taxis, en la tele se veía alguna imagen, en la radio se comentaba lo bien que lo estaban haciendo Zanini y Cañellas... y Servià y hasta el gallego Beny Fernández, que era decimosexto de la general y segundo del grupo 1 con su BMW, sólo superado por el local Dorche. También se nombraba a Petisco y a Ferrater, a Sabater y a Brasa, sus copilotos, aunque de estos siempre acabemos hablando menos

pese a lo importante que es su labor, y más aún en un rallye de la complejidad de aquel. Si no pasaba nada en la última noche del rallye, con nueve tramos a disputar entre las siete de la tarde del jueves y las siete de la mañana del viernes, se iba a lograr el mejor resultado nunca antes logrado por ningún español.

Una noche que en el Montecarlo es algo más que un rallye. Es una fiesta, especialmente en el alto del famoso Col de Turini, donde muchas horas antes del paso de los coches ya no hay un palmo de terreno libre en los márgenes de la carretera. Tiendas de campaña, hogueras para combatir el frío, alcohol para mantener alto el ánimo en los largos momentos de espera. Gritos de ánimo en todos los idiomas, estruendosas bocinas, ruidos de lo más variado hechos con cualquier objeto que pueda servir como improvisado instrumento de percusión. Es otro rallye en el que casi lo de menos es quien gane. Se trata de estar allí, vivir ese ambiente, contagiarse del entusiasmo general y jalear a los supervivientes de una semana de dura batalla que se sigue cobrando víctimas hasta el final, aun con las posiciones muy definidas.

La victoria no se le debe escapar a il Drago, será la cuarta. Pero aún pueden pasar cosas... ¡Y vaya si pasan! Pinto no llega a la meta del primer tramo. Antes del segundo, el famoso Turini, el Fiat de Alén también falla y el finlandés pierde una eternidad de minutos para abandonar poco después. Más tarde, cuando sólo restan tres especiales para acabar, Bacchelli sufre el mismo destino. ¡De los cinco primeros han caído tres en la última noche! De golpe, el buen resultado de los SEAT ya no es que sea bueno..., ¡¡es excepcional!! Zanini es tercero, Cañellas cuarto, pese a penalizar a causa de una reparación de última hora, que tenía más de estrategia que de necesidad según relataba Del Arco tiempo después en su fabulosa *4tiempos*. Y Servià, rodando también a buen ritmo y sin errores, ha ascendido hasta el séptimo lugar. La única nota negativa para «los nuestros» es el tiempo perdido por Beny a causa de una salida de carretera. Un contratiempo que será aún más amargo para el gallego cuando luego sepa que Dorche acabará siendo descalificado

por cilindrada no conforme en su BMW, lo que le hubiese dado el triunfo en el grupo 1.

Los últimos tramos ya no producen más cambios y el rallye se cierra con el *scratch* en la última especial para un pequeño VW Golf pilotado por un francés cuyo nombre me resultará pronto muy familiar, Jean Ragnotti. Doce meses después será él uno de los que festejen podio como en unas horas van a hacer ya Munari y Maiga, Andruet y Biche, Zanini y Petisco.

Para el italiano es la cuarta victoria, la primera con su nuevo copiloto, y el perfecto arranque de una temporada en la que logrará el título de pilotos, aunque su nombre oficial sea Copa FIA y no Campeonato del Mundo como le hubiese gustado. Para el francés queda la satisfacción de ser quien acaba por salvar los muebles para Fiat, sumando los primeros puntos de una campaña que terminará siendo triunfal para la marca de Turín. Para ello, tendrán que imponerse en un largo duelo con los Ford, ausentes en Montecarlo pero que presentarán dura batalla a los 131 Abarth con sus Escort pilotados, entre otros, por los sensacionales nórdicos Waldegård, Mikkola y Vatanen. Una lucha que seguiría con atención en los siguientes meses, aunque en las demás citas del Mundial no estuviesen los taxis y, por cuestiones de política comercial del grupo Fiat, las naves espaciales italianas sólo apareciesen de vez en cuando.

Daba igual, ya estaba enganchado a los rallyes. Pese a haber visto apenas unas pocas imágenes por la tele y unas cuantas fotos en periódicos y revistas, tenía definitivamente claro que aquello debía ser un espectáculo fantástico.

El siguiente paso, tras imaginarlo en mi cabeza, iba a ser vivirlo en directo. Y pese a que no llegaría a ver a los taxis del equipo oficial, sí que disfrutaría con otros muchos de aquellos 124 FU1800 y 2000 que pronto serían mayoría en las pruebas regionales asturianas. Con uno de ellos, de color rojo con capot y aletines negros, me impresionó en un Villa de Gijón de finales de los setenta un piloto cuyo arrojo y determinación no pasaban desapercibidos.

Todos lo conocían por Fombona y resulta que, además, era primo lejano de mi padre. Recuerdo que se le escapó la victoria a causa de un trompo entrando en la curva del Tasqueru, el viraje final de la subida al Alto del Infanzón, que era algo así como nuestro muy particular Col de Turini, con el bar que le daba nombre siempre lleno de ambiente en días de carrera. Pero no me importó, porque después de todo, cuando vas a ver un rallye casi lo de menos es el resultado. Lo que buscas son esas sensaciones que dejan los coches a su paso, el ruido, los colores, hasta el olor.

Leyendo los reportajes sobre el Montecarlo del 77 lo había imaginado, pero la realidad superaba todas mis expectativas. Y eso que no había visto más que una prueba regional, llena de taxis y sin ninguna de aquellas naves espaciales: los fabulosos Lancia Stratos. A uno de estos tardé mucho más en verlo en directo. Pero mereció la pena la espera, porque no fue un Stratos cualquiera... ¡fue uno con los colores de Alitalia pilotado por Sandro Munari!

El italiano participó en la categoría de históricos del rallye Costa Brava del 2008. Y si la sola visión del coche parado, en el parque cerrado, ya me hizo retroceder a la infancia, fue sobre todo el sonido de su V6 Ferrari anunciando su llegada en el tramo de Sant Hilari lo que definitivamente me trasladó a aquello que había imaginado treinta años atrás. Un bramar ronco, rotundo, inconfundible, que se oía mucho antes de vislumbrar los inconfundibles faros de su afilado morro. Además, el Drago venía atacando como en sus mejores tiempos, hasta el punto de llegar algo pasado a la zona ligeramente sucia en la que estábamos. Y allí, ante mis ojos, se marcó un monumental trompo, como si supiese que mis primeros recuerdos de los taxis en directo también empezaban con eso que los franceses llaman un *tête-à-queue* y quisiese poner el punto final a este relato dibujando sobre el asfalto un perfecto círculo de goma quemada con el que cerrarlo.



Zanini y Petisco en acción con el SEAT 124D en el rallye de Montecarlo de 1977 (fotografía JAS infoservice).



Munari a punto de hacer un trompo con el Lancia Stratos Alitalia en el Costa Brava del 2008.