

3. El futuro ya está aquí

Antonio Zanini y Bernard Beguin pelearon durante toda la temporada de 1980 por el Campeonato de Europa de Rallyes al volante de sendos Porsche privados. El del español, preparado en Almería Frères. El del francés, procedente de los talleres de Mezmarie, gran rival de los hermanos de Montpellier en el arte de sacar el máximo rendimiento a los deportivos de Stuttgart. Fue un duelo largo, no exento de polémicas, que se resolvió de un modo un tanto controvertido cuando el galo, que había terminado por delante del catalán en el rallye del RACE, una de las citas españolas del certamen, fue descalificado en las verificaciones realizadas al término de la prueba por una serie de irregularidades técnicas de esas sobre las que era más bien habitual hacer la vista gorda.

Beguin no se conformó con el duro veredicto sufrido en casa del rival y apeló ante la Federación Internacional, lo que dejaba el resultado en suspenso y le daba aún opciones de lograr el título. Para ello tenía que ganar en el rallye del Algarve, la única prueba que quedaba con el suficiente valor en puntos para permitirle adelantar a Zanini en el cómputo total. Necesitaba, además, que le devolviesen los correspondientes al frustrado triunfo en el RACE y que el español no terminara segundo en el sur de Portugal. Así que, estirando aún más sus ya muy agotados presupuestos, para allá

se iban los dos, el francés con su habitual Porsche, el español a bordo de un Ford Escort del local Oliveira, que además le acompañaba como copiloto. El rallye era de tierra y, necesitando sólo ser segundo, el coche británico ofrecía mejores garantías de fiabilidad. «¡Que corra todo lo que quiera, Beguin!», debía pensar Zanini, a quien con acabar justo a continuación le bastaba para ser campeón, independientemente de lo que dijese los tribunales federativos respecto al espinoso asunto pendiente.

Y, en efecto, Beguin corría, ¡vaya si corría! El francés volaba enrabiado con el Porsche sobre los caminos de tierra blanca del Algarve... hasta que la mecánica del 911SC no aguantaba más el maltrato y ponía fin, con una avería a dos tramos del final, a sus últimas y remotas esperanzas de gloria. Tras él, Zanini, fiel a su plan, rodaba con prudencia al volante del menos rápido pero más fiable Escort, llegaba a la meta heredando la primera posición tras el infortunio de su rival y se proclamaba, definitivamente, campeón de Europa de Rallyes, logrando el primer título internacional de la especialidad para un piloto de nuestro país.

Evidentemente, nuestro interés en aquel rallye del Algarve estaba en el resultado de la lucha Zanini vs. Beguin. Pero había otro foco de atención cuyas repercusiones futuras irían mucho más allá del muy peleado europeo de rallyes de 1980 que, en realidad, seguíamos sobre todo unos cuantos aficionados españoles y franceses. Por delante de los dos contendientes al título salía a cada tramo cronometrado, en labores de coche 0, un nuevo vehículo que iba a marcar un antes y después en la especialidad, el Audi Quattro. En aquellos años la imagen de la marca germana estaba asociada a robustas berlinas en las que, al más puro estilo alemán, la estética quedaba supeditada a la funcionalidad. Eran coches duros, fiables, prácticos, pero carecían de un aspecto deportivo que pudiese atraer a otro público que no fuesen padres de familia de mediana edad y sin prisas por llegar antes de tiempo a ningún sitio. El histórico emblema de los cuatro anillos, símbolo de máximas prestaciones y tecnología de vanguardia en los años treinta, cuando resplandecía

en el plateado morro de los futuristas AutoUnion, con los que Bernd Rosemeyer se convirtió en leyenda, languidecía ahora en las anónimas calandras de modelos sin carisma alguno. Pero eso iba a cambiar con la llegada del nuevo modelo, un coupé cuyas formas no eran tampoco especialmente atractivas, más bien cuadrado y macizo, pero cuyas características técnicas sí que llamaban la atención. Iba equipado con un motor turbo de cinco cilindros, una arquitectura poco usual. Y, lo más sorprendente de todo..., ¡llevaba tracción a las cuatro ruedas!

Lo del propulsor sobrealimentado, aun siendo algo todavía poco extendido, no era del todo novedad en los rallyes. Un Saab Turbo, pilotado por Stig Blomqvist, ya había ganado una prueba del Mundial hacía unos meses, en Suecia. Y al igual que había hecho en la Fórmula 1 tres años antes, Renault apostaba por usarlo también en un coche de rallyes con su 5 Turbo, un modelo cuya apariencia externa quería recordar al pequeño R5, aunque, en realidad, bastaba un vistazo para darse cuenta de que no se trataba de un enclenque urbanita, sino de un musculoso deportista. Su muy ensanchada parte posterior, que le valdría el apelativo de «culo gordo», escondía un motor turbo de cuatro cilindros situado en posición central trasera, al estilo de los Stratos que habían dominado los rallyes durante buena parte de la década anterior. Una semana antes de aquel rallye del Algarve de 1980, sólo una avería había privado a Ragnotti de lograr la primera victoria en el Mundial del nuevo coche, después de dominar casi en su totalidad el Tour de Corse por delante de los Porsche, Fiat 131 Abarth y demás vehículos punteros de la época. El turbo, que ya se estaba abriendo camino en la Fórmula 1, empezaba a ser un arma a tener en cuenta también en los rallyes.

Pero... ¿tracción a las cuatro ruedas? ¿Eso no era cosa de jeeps y demás vehículos todoterreno? Bien es cierto en los albores del siglo xx ya había existido algún prototipo 4×4 para las primitivas carreras de entonces. Y a lo largo de los años sesenta y setenta se habían hecho unos cuantos intentos de utilizar esa tecnología en

competición. Pero los resultados, tanto en Fórmula 1 como en su equivalente norteamericano, la Indy, no habían sido especialmente halagüeños, más allá de una solitaria victoria lograda por Stirling Moss al volante del Ferguson P99 en la Gold Cup de Oulton Park, en 1962. Un triunfo logrado sobre piso mojado que, probablemente con razón, se atribuyó más al extraordinario talento del piloto británico que a las bondades del sistema de tracción total. Por mucho que fuese beneficioso en terreno deslizante, su mayor peso y superior complejidad acabaron por hacer desistir de su uso. Las ventajas no compensaban el hándicap de los kilos extra y el mayor número de piezas en movimiento que podían acabar siendo causa de una avería.

Sin embargo, casi una década después de los últimos intentos de Lotus con su nada exitoso modelo 56, en sus diferentes variantes para Indy y la Fórmula 1, los alemanes de Audi decidieron que merecía la pena aplicar la tracción total a un coche de carreras. Pero no para competir en el liso asfalto de los circuitos sino sobre el terreno mucho más variado e irregular de los tramos de rallyes. De hecho, empezaron a experimentar también lejos de estos últimos, en un entorno que entonces apenas si se consideraba mínimamente relacionado con el deporte del motor: las dunas del desierto del Sahara.

En 1979 unos chalados se habían lanzado a atravesar el norte de África a bordo de vehículos todoterreno, motos y camiones, siguiendo la loca idea de un tal Thierry Sabine. Había nacido el París-Dakar, una competición por etapas con salida en la capital gala y llegada, alrededor de tres semanas después, en la de Senegal. Por el camino, los intrépidos participantes que se apuntaron a la aventura tuvieron que cruzar el desierto y recorrer caminos de todo tipo, la mayoría sobre piso roto y traicionero. Un escenario ideal para poner a prueba la tecnología 4x4 que los germanos habían desarrollado inicialmente para un modelo militar, el Volkswagen Iltis, y en la que estaban empezando a ver posibilidades más allá del uso bélico. Así fue como la segunda edición

del París-Dakar, que se inició apenas después de que sonaran las campanadas de año nuevo de 1980, terminó, veintidós días y diez mil kilómetros después, con la victoria de un expiloto de circuitos de ascendencia alemana y nacionalidad sueca, Freddy Kottulinsky, al volante de uno de aquellos extraños vehículos a medio camino, en su aspecto, entre un jeep de la Segunda Guerra Mundial y un todoterreno de los que se usaban en labores agrícolas. Audi había usado la aventura africana ideada por aquel visionario francés como banco de pruebas de la tracción total en competición... y el resultado no podía ser mejor.

De todas formas, pocos habíamos reparado en ello entonces. Al fin y al cabo, aquello del París-Dakar era poco menos que una excentricidad para aventureros más o menos adinerados, por mucho que en la *Sport Auto* francesa, otra de mis lecturas básicas de entonces, le dedicasen ya un cierto espacio a aquel extraño evento y sus más que curiosos participantes, apelativo que era aplicable tanto o más a los hombres que a sus máquinas. Otra cosa eran los rallyes del Campeonato del Mundo, pensábamos. Pero cuando el Audi Quattro, con su aspecto voluminoso y su elevado peso, empezó a moverse con agilidad sobre los tramos de tierra del Algarve, diez meses después, los que lo vieron en directo y los que después nos enteramos a través de las revistas de que, cronometrado oficialmente, aquel tanque, en manos del gran Hannu Mikkola, había completado el rallye casi media hora más rápido que el Escort de Zanini, empezamos a tomarnos en serio aquello del 4×4.

Y más aún cuando poco después, tras dominar en manos de Franz Wittmann el Jänner Rallye, cita inaugural del europeo, hizo su debut oficial en la primera prueba del Campeonato del Mundo de Rallyes de 1981, el Montecarlo. Sobre la nieve de la corta primera etapa, el recorrido de concentración, Mikkola no es que hubiese sido el más rápido de todos con el Audi Quattro..., ¡es que había arrasado! En sólo seis especiales le había sacado al segundo, el Porsche de Thérier, casi seis minutos... ¡A minuto por tramo! Al día siguiente, algún que otro problema menor acabó retrasan-

do al Audi de Mikkola en el recorrido común, antes de que un toque le dejara fuera de combate. Le sucedió al frente de la tabla el R5 Turbo de Ragnotti, que logró así la segunda victoria de un coche con motor sobrealimentado en el Mundial. Como dicen los ingleses en estos casos: «*The writing was on the wall*» o, lo que es más o menos lo mismo, «el futuro ya está aquí», que cantaban los de Radio Futura por aquel entonces en su *Enamorado de la moda juvenil* que bailábamos cada sábado en la discoteca El Jardín. Un coche de tracción total había dominado, uno de motor turbo había ganado... ¡y el Audi Quattro tenía las dos cosas!

En su siguiente participación, el rallye de Suecia, puntuable aquel año sólo para el Campeonato de Pilotos, el finlandés volvió a arrasarse sobre la nieve y logró la primera victoria del Quattro en una prueba de validez Mundial. Aunque la temporada del 81 fue aún de aprendizaje para el nuevo equipo germano, y de puesta a punto para su revolucionaria máquina, antes de acabar la campaña ya había sumado dos triunfos más en dos citas del mundial de marcas, el San Remo y el RAC. La victoria en la prueba italiana tuvo, además, la repercusión añadida de ser conseguida por la francesa Michèle Mouton. Era la primera vez que una mujer se imponía en un rallye del Campeonato del Mundo. Todo un hito en un deporte considerado tan masculino como el automovilismo por mucho que, en realidad, sea de los más igualitarios que existen, ya que hombres y mujeres compiten en la misma categoría por las victorias absolutas. Algo que ocurre en pocos más, como el motociclismo o la equitación.

A final de año, el título de pilotos fue para el siempre espectacular Ari Vatanen al volante de uno de aquellos poco menos que eternos Ford Escort. Un coche que ya era ganador cuando empezamos a interesarnos por los rallyes, allá por finales del 76, y que en el 81 todavía permitió a su funambulista piloto nórdico conseguir el Campeonato del Mundo ante mecánicas mucho más modernas. Con los inconfundibles colores de la tabaquera Rothmans, una de las decoraciones más emblemáticas de la historia de los rallyes, el

Escort de Vatanen es todo un símbolo de una época que estaba terminando, la de los grupo 4 de motor delantero y propulsión trasera. De hecho, aquella temporada el título de marcas ya no fue para un coche de esta categoría aunque compartiese la misma arquitectura. Lo consiguió Talbot, gracias a la fiabilidad de sus pequeños Sunbeam Lotus de grupo 2, entre cuyos pilotos destacó especialmente otro joven finlandés al que era raro ver con el coche derecho en las cada vez más numerosas fotos suyas que aparecían en las revistas. Se llamaba Henri Toivonen y pronto se convirtió en nuestro piloto favorito por su rapidez, valor y dotes de equilibrista al volante. Era algo así como una versión en los tramos cronometrados del canadiense Gilles Villeneuve que causaba sensación en los circuitos.

Al año siguiente, sólo la eficacia del extraordinario Walter Röhrl hizo posible el milagro de que el campeón de pilotos fuese otra vez alguien al volante de un grupo 4 con motor delantero transmitiendo la potencia al eje trasero y carrocería decorada con las bandas y logos de Rothmans: el Opel Ascona 400. Pero el título de marcas ya fue para Audi con su cada vez más fiable Quattro. Era, definitivamente, el fin de una era. En 1983 entraba en vigor una nueva reglamentación técnica, con los grupos designados por letras en lugar de por números. Adiós a los grupos 1, 2, 3 y 4. Era el turno de los N, A y B. En este último estaban los vehículos más potentes y competitivos. Y mientras varias marcas trabajaban en modelos para la nueva reglamentación, con la tracción total y el motor turbo como características poco menos que obligatorias para hacer frente al cada vez mayor poderío de los Audi Quattro, a los germanos le salía un competidor que se empeñaba en no seguir esa línea: Lancia.

Los italianos retomaban el espíritu de los inolvidables Lancia Stratos presentando un modelo que era algo así como su reencarnación en la nueva década: un prototipo de formas agresivas, bajo y ancho, con motor central trasero sobrealimentado por compresor volumétrico y propulsión confiada sólo al eje posterior. Decorado con unas líneas aún más clásicas y emblemáticas que las

de Rothmans, las de los vermouth de Martini & Rossi, y pilotados por el vigente campeón, Röhrl, y el eterno aspirante al título, Alén, los 037 pusieron en jaque a los Audi y devolvieron a Lancia el título de marcas que había dejado en herencia a Fiat allá por aquel ya lejano 77, cuando los jerarcas de la empresa de Turín decidieron que fuese la casa madre del grupo la que luchase por el campeonato.

Sin embargo, al revés que el año anterior, aunque a Audi se le escapó el título de marcas, su piloto número 1, Hannu Mikkola, tuvo el premio de alcanzar el Campeonato del Mundo de conductores. Y doce meses más tarde, los germanos, estrenando también publicidad tabaquera, con el amarillo de HB añadiéndose a sus discretos colores de siempre, ganaron los dos campeonatos: el de pilotos con el veterano sueco Stig Blomqvist y el de marcas con las versiones A2 y Sport del Quattro. Este último modelo, más ligero y más corto entre ejes, no dejaba de ser una tímida evolución de un concepto que ya empezaba a quedarse anticuado. Sobre todo cuando en la parte final de la temporada entró en escena un nuevo contendiente, Peugeot.

Al frente de la marca francesa estaba aquel Jean Todt que habíamos dejado en nuestro relato del Montecarlo de 1977 ejerciendo labores de copiloto y lamentándose por no alcanzar siquiera la salida de la prueba. Ahora, siete años después, se había convertido en el responsable de competición de la empresa gala, que volvía al Mundial con un modelo muy diferente a los voluminosos y robustos 504 y 505 con los que había dominado los rallyes africanos a mediados de los setenta. Se trataba del 205 T16. Algo así como la versión corregida y aumentada de lo que había hecho Renault con su mundano 5 para convertirlo en el llamativo y poderoso R5 Turbo. Con una silueta que trataba de asemejarse al pequeño 205, un utilitario en el que estaban puestas todas las esperanzas del fabricante francés para hacer subir sus cada vez menores cifras de ventas, la marca del león había concebido un auténtico monstruo, con ligerísima carrocería de fibra, motor turbo situado detrás de los dos

ocupantes y tracción a las cuatro ruedas. En su primera aparición en el Mundial, con el rapidísimo Ari Vatanen a sus mandos, el nuevo Peugeot voló, literalmente, hacia la victoria en el Mil Lagos de Finlandia. Y triunfó también en sus otras dos participaciones de finales del 84, el San Remo y el RAC británico.

Se llegaba a la mitad de una década en la que, en plena bonanza económica internacional tras superar las crisis del petróleo de la década anterior, los excesos no estaban mal vistos. En España eran los tiempos de la movida, reflejo de un mundo en el que triunfaban la música electrónica y la ropa de colores llamativos y formas exageradas o directamente estafalarias. Había dinero, había ganas de divertirse y nada ni nadie nos podía detener. Especialmente en el 85 y el 86, los rallyes no fueron, tal vez, sino el reflejo de aquellos tiempos. La entrada en tromba de Peugeot, con un coche que dejaba a todos los anteriores aún más anticuados de lo que el Quattro había hecho con los Escort, 131 Abarth y compañía, tenía pronto respuesta por parte de otras marcas. Lancia claudicó, abandonó la tradicional propulsión trasera y fabricó el Delta S4, su propio monstruo hiperligero de tracción total y formas lejanamente emparentadas con un anónimo coche de calle. Rover hizo lo propio con el aún más caricaturesco Metro 6R4, que convertía el cuadrado y fracasado sucesor del legendario Mini en una bestia casi tan ancha como larga, de enorme motor atmosférico de seis cilindros y aún más enormes alerones delantero y trasero. Ford se olvidó de las apariencias y fue directamente al grano, creando el achatado y extraplano RS200, un superdeportivo que tenía sólo el emblema del óvalo azul como punto en común con los otros coches que vendía en los concesionarios. Y Audi empezó a añadir cada vez más piezas extra a las carrocerías de sus inicialmente elegantes Sport Quattro hasta acabar convirtiéndolos en la mayor colección de alerones, *flaps* y ensanchamientos de fibra que se había visto nunca en un tramo cronometrado.

Era la guerra. Y, al igual que en toda guerra, la carrera de armamentos fue casi tan frenética como el ritmo al que rodaban aquellos coches cada vez más potentes, cada vez más aerodinámicos, cada

vez más y más rápidos. A sus mandos sólo podían destacar los mejores y los más valientes. Porque había que ser alguien dotado de un inmenso talento para sacarle partido a semejantes aparatos de prestaciones brutales. Y había que tener un coraje fuera de lo normal para tratar siquiera de intentarlo. Aunque pueda resultar paradójico, en una época marcada por la desaforada evolución técnica en los coches, los pilotos adquirieron todavía más protagonismo. Nunca antes se notaban tanto las diferencias entre los mejores y los simplemente buenos; y no digamos ya con los mediocres y los directamente malos. Las marcas se aseguraban los servicios de una reducida élite, compuesta casi en su totalidad por pilotos venidos del frío norte de Europa. Peugeot tenía al ya poco menos que legendario Vatanen y a un compatriota suyo, Salonen, cuyo aspecto de gafudo profesor universitario, y su afición al tabaco, engañaban respecto al fuego que se encendía en su interior cuando apagaba el cigarro y se subía al 205 T16. Lancia seguía confiando en el ya veterano Alén y en el nuevo prodigio, Toivonen, cada vez más consolidado como el estandarte de la nueva generación. Audi se mantenía fiel a su primer espada de siempre, Mikkola, y al veterano de aspecto bonachón Blomqvist, acompañados ya por el genial Röhrl, fichado finalmente después de amargarles la existencia en sus tiempos de rival a los mandos de los Opel Ascona 400 o los Lancia 037.

La lucha era encarnizada y todo el mundo quería estar en primera línea para verla. La popularidad de los rallyes alcanzaba su cenit y los tramos cronometrados se llenaban con miles de aficionados deseosos de ver en acción aquellos coches que, guiados por sus extraordinarios pilotos, superaban todo lo conocido hasta entonces. Como hipnotizados por la brutal crudeza que desprendían aquellas máquinas en movimiento, los espectadores se contagiaban del inmenso valor de sus ocupantes y había hasta quienes ya no se conformaban con verlos pasar lo más cerca posible..., ¡querían incluso tocarlos! Las escenas de estrechos caminos de tierra atestados de público que espera hasta el último instante posible para apartarse ante la llegada, a toda velocidad, de un Quattro S2, un 205T16 o

un Delta S4, se convierten pronto en algo habitual. Los tramos del Portugal o el San Remo recuerdan las subidas del Tourmalet o el Alpe d'Huez en el Tour de Francia ciclista, con muros humanos que cubren todo el ancho del recorrido y se abren apenas un segundo antes de que lleguen los participantes. Pero en lugar de sufridos y frágiles ciclistas dando pedales al límite de sus fuerzas, lo que se aproxima es una tonelada de fibra y metal, guiada por un piloto que trata de concentrarse en las notas que canta su copiloto, feliz de no mirar hacia delante para no ser tan consciente como su compañero de lo que puede ocurrir si algo sale mal.

Es un escenario a la vez fascinante y aterrador. Fascinante porque el espectáculo que ofrecen los coches es extraordinario y cualquier descripción que se trate de hacer se queda corta para quien tuvo ocasión de vivirlo en directo. Su paso por delante de los espectadores, que han aguantado horas en una curva para verles, es más fugaz que nunca dada su velocidad, muy superior a la habitual apenas cuatro o cinco años antes. Pero la intensidad del momento compensa con creces a un público cuya pasión se desborda al escuchar los motores girando a las máximas revoluciones y ver las extrañas y aladas formas de sus carrocerías retorcerse, zarandeadas por los frenéticos movimientos de manos de los pilotos, obligados a corregir permanente la trayectoria a base de rápidos golpes de volante que mantengan al coche dentro del recorrido. Más que nunca, lo de menos es quien gane, la mayoría de las veces Peugeot, que logra el título de marcas tanto en el 85 como en el 86, y el de pilotos con dos de sus finlandeses voladores, Salonen y Kankkunen. Son dos años de salvaje locura, inolvidables, irrepetibles... y también terribles.

Como en la guerra, pilotos, copilotos y espectadores van a la batalla con ese espíritu de los soldados que salen al campo de batalla autoconvenciéndose de ser invulnerables. Pensando que los que caerán, porque algunos van a caer, de eso no hay duda, serán siempre otros. Inevitablemente, pronto empieza a haber bajas. El joven y prometedor italiano Attilio Bettega fallece tras un fortísimo golpe

a los mandos del Lancia 037 en Córcega. El piloto de Fórmula 1 Marc Surer sale vivo de milagro en el accidente de su Ford RS200 en el que encuentra la muerte su copiloto, Michel Wyder, durante un rallye del europeo en Alemania. Ari Vatanen casi no sobrevive a la pavorosa secuencia de vueltas de campana de su Peugeot 205 T16 en Argentina. Henri Toivonen y su compañero Sergio Cresto perecen calcinados al incendiarse su Delta S4 tras caer por un barranco corso. Y, peor aún, si algo puede ser peor que todo lo anterior, cuatro espectadores, entre ellos tres niños, sucumben a consecuencia de una salida de carretera del RS200 de Joaquim Santos en el Rallye de Portugal.

Después de todo no éramos invulnerables..., y no sólo en los rallyes. El año 86 había empezado con la explosión, nada más despegar, del transbordador espacial Challenger. En marzo se descubría el agujero de la capa de ozono sobre la Antártida. En abril la central nuclear de Chernóbil saltaba por los aires. También fuera de los rallyes se había ido demasiado lejos. Por mucho que nos resistiésemos, las cosas tenían que cambiar.

Y en el mundo del motor nos resistíamos, claro que nos resistíamos. Los aficionados no queríamos privarnos de aquellas sensaciones únicas. Los pilotos no se imaginaban disfrutando del pilotaje de nada que fuese más lento y menos potente. Los ingenieros no querían ni oír hablar de cortapisas a su imaginación y sus ansias de inventar. Los grupo B eran extraordinariamente espectaculares. Lo tenían todo. Eran rápidos, potentes y de aspecto agresivo. Eran difíciles de pilotar y, por eso mismo, selectivos; pero también eran terriblemente peligrosos. Y no sólo para sus ocupantes, sino también para los aficionados que, inconscientemente en muchas ocasiones, se agolpaban para verlos pasar. La escalada de sus prestaciones había sido tal, en apenas cuatro años, que hasta los mejores pilotos tenían problemas para controlarlos. Era indudable que se había ido más allá de lo admisible. Como no podía ser de otra forma, por mucho que nos doliera, la sucesión de terribles acontecimientos acaecidos a lo largo de 1986 decretó su fin. La Federación

Internacional decidió prohibirlos. A partir de 1987 la máxima categoría en los rallyes pasó a ser el grupo A, con sus mucho más racionales, pero también infinitamente menos veloces y atractivos vehículos derivados de los modelos producidos en gran serie. Los 4×4 siguieron marcando la pauta, con el mucho más civilizado Lancia Delta como portaestandarte. Y hasta hubo un curioso guiño al pasado con el triunfo en el Tour de Corse de un coche de propulsión trasera patrocinado por Rothmans, el BMW M3 E30 con el que aquel mismo Bernard Beguin que abría este relato logró una de sus victorias más prestigiosas.

Desde entonces los rallyes no han vuelto a ser lo mismo, dicen los que vivieron más de cerca aquellos años. Pero, en realidad, si lo analizamos con frialdad, fue precisamente la llegada de los grupo B la que primero modificó por completo la especialidad de los tramos cronometrados. Antes del increíble Quattro y sus aún más fabulosos sucesores los rallyes eran otra cosa. ¿Mejor? ¿Peor? Sin duda diferente... Los grupo B los habían cambiado para siempre: los habían hecho crecer en popularidad; habían atraído a nuevas marcas; habían elevado las prestaciones y las velocidades; habían popularizado nuevas tecnologías que se acabaron haciendo universales y pasaron a los coches de calle, aumentando no sólo su rendimiento, sino también su seguridad y eficiencia.

Pero, también, con la llegada de la tracción total que introdujo el Quattro y pronto se convirtió en arma imprescindible, los grupo B habían acabado con el espectáculo de los «traseras» balanceándose a la entrada y salida de cada curva. Con la introducción del turbo habían acallado el inimitable bramar de los motores atmosféricos. Con la evolución de la aerodinámica y el intento de hacerlos parecer coches de calle aunque no lo fueran, su estética había seguido una evolución de gusto cuando menos dudoso, supeditada a la eficacia y los factores comerciales. Con los poco menos que inagotables recursos de las marcas implicadas, habían hecho escalar de forma exponencial los presupuestos necesarios para triunfar, terminando con las opciones de que un piloto privado pudiese,

siquiera, tener la más mínima opción de plantar cara a los equipos oficiales como sucedía, de vez en cuando al menos, en la época de los grupo 4. Y, sobre todo, se habían llevado para siempre a Bettega, a Wyder, a Cresto, a Toivonen y a aquellos espectadores que los querían admirar tan de cerca como fuese posible en una cuneta de Portugal. Un precio demasiado alto, por mucho que, con el paso del tiempo, los recordemos con nostalgia.

Ahora, pasadas tres décadas, la imparable evolución técnica y los posteriores cambios reglamentarios han acabado produciendo una nueva hornada de coches que recuerdan a aquellas bestias aladas de entonces. Coches que, aun siendo menos potentes, son infinitamente más eficaces, gracias especialmente a los extraordinarios avances en suspensiones y neumáticos. Todos volvemos a estar emocionados con las sensaciones que dejan a su paso los Ford, Hyundai, Toyota y Citroën nacidos con la normativa WRC plus, puesta en marcha en la temporada del 2017. Los grupo B han vuelto, se oye decir a menudo. Y para los que vivimos aquellos tiempos la mezcla de sentimientos es extraña. Apreciamos en lo que vale ese retorno del espectáculo que supone ver pasar estos modernos descendientes de los Peugeot, Audi, Lancia y demás monstruos que nos fascinaron y, por qué no decirlo, aterraron entonces. Por esto último, miramos a los actuales con una mezcla de admiración y respeto. Evidentemente, fabricados con materiales más avanzados y resistentes, son mucho más seguros. Pero también pasan por las curvas mucho más deprisa, reduciendo el margen de error. Y, a su alrededor, los barrancos de los caminos, por los que vuelan más que ruedan, son igual de profundos que entonces. Los muros, las casas, los árboles y los postes de la luz igual de duros. Los cuerpos de sus ocupantes y de los espectadores igual de frágiles. Sólo espero que no estemos cayendo de nuevo en el mismo error que en aquellos años ochenta, cuando los excesos estaban incluso bien vistos. Porque, después de todo, no somos invulnerables aunque de vez en cuando nos guste creerlo, y ahora el riesgo no tiene tan buena prensa como entonces.



El Volkswagen Iltis, ganador del París-Dakar de 1979 y precursor del Audi Quattro.



La tracción total del Audi Quattro lo hacía especialmente efectivo sobre la nieve.

