5. Reyes entre príncipes y princesas

El verano de mis veinte años no había sido especialmente memorable. Había repartido mi tiempo en intentar aprender el teorema de Bolzano-Weierstrass y otros intrincados arcanos que componían el programa de la terrible Cálculo Infinitesimal, que había vuelto a caerme en junio, al final de mi segundo año de Ingeniería Industrial, y en tratar de que aquella chica morena, bajita y que no estaba mal, que diría Sabina, se fijase en mí como en algo más que un buen amigo. A mediados de septiembre, con el verano ya despidiéndose y el otoño llamando a la puerta del modo en que suele hacerlo siempre en Asturias, con esa lluvia que parece no mojar pero que te acaba calando hasta los huesos, estaba claro que se había tratado de un empeño vano en ambos casos. Ni había llegado al ansiado cinco en el examen de septiembre ni, como dulce consuelo que me hiciese olvidar el suspenso, iba a recibir el beso de la chica que me tenía robado el corazón.

Pero cuando tienes veinte años ningún disgusto dura más que lo poco que tardas en ilusionarte por algo nuevo… y en mi caso, en aquel septiembre de 1984 había motivos de sobra para dejar atrás cualquier pena. Justo con el inicio oficial del otoño llegaba una nueva edición del rallye Príncipe de Asturias, cita ineludible cada año a la que una vez más iba a arrastrar a mis amigos Benjamín,

Javier y Román. Aunque ninguno de los tres fuese, ni mucho menos, seguidor habitual de eso de las carreras de coches, jamás me fallaban cuando les liaba para ver algún tramo de rallyes. Y esta vez, más que nunca, había que ir. La inscripción en el Príncipe era de lujo, con los Ferrari de los italianos Lucky y Tognana (de cuyas hazañas leía en la *Autosprint* italiana que se llevaba una parte de mi no muy abundante asignación mensual) como aliciente extra al rico contingente que ofrecía aquel año el certamen nacional. A la cabeza de los de aquí estaba Zanini, que llevaba una temporada fantástica con otro de aquellos maravillosos Ferrari. Y no menos atractivos eran el Porsche Rothmans de Beny, los preciosos Opel Manta 400 de Oñoro y Servià o el por aquel entonces aún revolucionario R5 Turbo de Genito, al que acompañaba nuestro Fombona con una unidad privada. Además, la novedad que representaban los británicos del Junior Team, con el galés Llewellyn, al volante de nuestro coche favorito en la época de los grupo 4, el Ford Escort MKII, o el inglés Gooding, pilotando uno de aquellos Vauxhall Chevette que sólo habíamos visto en fotos, retratado casi siempre de lado mientras Pentti Airikkala lo llevaba a ritmo imposible por alguna remota pista forestal de las islas británicas, no hacían sino aumentar nuestras ganas de que llegase la noche de aquel viernes en la que habíamos quedado para ir a ver el rallye.

Siendo sincero, la verdad es que ahora, más de treinta años después, se me mezclan los recuerdos de varios Príncipes de entonces, y no estoy seguro de si en el 84 fuimos hasta Villaviciosa, a ver la parte final de Miravalles, o estuvimos en alguna curva del tramo de Peón, cerca del sitio donde un par de veranos antes habíamos acabado con mi viejo R8 patas arriba cuando sobreestimé mis dotes de volantista al adelantar a un camión en la viradísima carretera de la costa que unía Gijón con Ribadesella. El primer destino, el de Miravalles, era el más habitual, dejando el viejo Ford Cortina del padre de Benja aparcado en la villa para subir andando hasta aquellos últimos virajes por los que recuerdo ver bajar por el aire a Zanini con el Talbot Lotus, camino de la victoria en el 82, o a

nuestro Fombona y aquel colorido 131 Abarth de la Escudería Villaviciosa, que levantaba olas de pasión en su ruta al memorable podio del 81.

Pero, revisando los amarillentos recortes de *Autopista* y *AUTOhebdo* que aún conservo con los reportajes de aquel Príncipe del 84 no me cuadran los ya algo brumosos recuerdos con los hechos. Porque estoy seguro de haber visto, para mi inmensa decepción, cómo el Ferrari de Zanini pasaba ante nosotros sin apenas luces y con los signos inequívocos de haber sufrido su famoso encuentro con un poste de la luz. Un incidente que se produjo en Peón y que no fue sino el principio del fin para su rallye, concluido cerca de la meta del segundo paso por Miravalles al fallarle el alternador al 308.

Así que lo más probable es que fuese en Peón donde, más que verlos, los oímos pasar a todos… porque, romanticismos aparte, la verdad es que en los tramos de noche se ve poco aunque, a cambio, el resto de los sentidos se agudizan para compensar. Si hago un pequeño esfuerzo de imaginación, todavía me llegan ecos del sonido de aquellos motores Ferrari *quattro valvole* resonando entre los árboles y rompiendo el silencio casi religioso en el que se esperaba el paso de los coches.

Un sonido tan atronador como fascinante, que te aceleraba el pulso y te erizaba el vello un buen rato antes de que las potentes *faradas* iluminasen, de repente, toda la curva, haciendo que durante un par de segundos la noche se volviese día. Un instante fugaz en el que tratabas de no dejar escapar detalle, fuese este el dorado de las llantas de cinco palos de los 308, el novedoso color rojo que lucía el Manta de Servià, la peculiar forma de trazar de Llewellyn, con el volante a la derecha en su Escort *British*, o el visible empeño que le ponía Fombona para plantar cara a los oficiales y los guiris con aquella nueva unidad de R5 Turbo, adornada con toques del azul y amarillo de la enseña asturiana. Un espectáculo corto pero intenso, al que también añadían su granito de arena los Fiesta XR2 por los que suspiraba mi amigo Benja, deseoso de conducir un

coche así en lugar del ya muy cascado Ford familiar, o aquellos matagigantes que eran el Samba grupo B de Moratal, el Golf grupo N de Candela o el Ascona grupo A de Santacreu. Este último lo había reproducido meses antes, a partir de una miniatura de Pilen, y ahora lo veía por primera vez en directo, con su algo desvaído amarillo ganando brillo por el contraste de luces y sombras de la noche.

Precisamente mi afición al modelismo, reproduciendo a escala coches habituales de los rallyes nacionales, era otra de mis grandes motivaciones de aquel Príncipe. Entonces, internet no existía ni siquiera como el aventurado pronóstico del más imaginativo escritor de ciencia ficción, así que la única forma de documentarse sobre las decoraciones de los coches de carreras eran las pocas fotos que podían aparecer en las revistas o tomar notas sobre todos sus detalles viéndolos en directo. En casa ya tenía, listos para empezar a trabajar en ellos, un Ferrari 308GTB, a escala 1/24, y un R5 Turbo, a escala 1/43, ambos de aquellos Bburago que se podían comprar a precio más que razonable en muchas jugueterías.

Uno iba a ser el de Zanini, el otro el de Fombona. Del primero, su prematuro abandono me impidió estudiarlo de cerca cuando al final del día acabamos en Villaviciosa para ver a los equipos montar sus asistencias por cualquier rincón que encontrasen apropiado, práctica habitual en aquellos tiempos en que los parques de trabajo eran casi tan ciencia-ficción como internet. El segundo, en cambio, sí que andaba por allí, y eso me permitió apuntar en mi pequeño bloc algunos detalles de esos que luego solían ser difíciles de ver en las fotos, como las pegatinas de la parte de atrás del coche. Unas pegatinas que dibujaba sobre papel cebolla antes de pasar sus contornos a la calca virgen sobre la que, a base de pincel y paciencia, trataba de reproducir del mejor modo posible los distintivos de los patrocinadores.

El intrincado emblema de Española de Vídeo que adornaba el Ferrari de Zanini me resultaría especialmente complicado pero, después de todo, no me acabaría quedando mal del todo, aunque

no haber visto el coche más que fugazmente en la semipenumbra de su paso por Peón no me había permitido tener claros todos los detalles y la parte trasera del Ferrari acabaría por no terminarse nunca, dejando el coche sin completar para pasar a otros que se iban acumulando en mi siempre concurrido garaje a escala. El R5 Turbo de Fombona, en cambio, sí que lo terminé y, tiempo después, pasaría a manos de su piloto junto a reproducciones de otros de sus coches (el 131 Abarth, el R5 turbo negro, el Porsche Promoservice) que me compró como recuerdo de su paso por los rallyes… y con los que su hijo Sergio acabaría jugando, cuando aún era un crío, por la alfombra de casa, quién sabe si soñando ya con seguir algún día los pasos de su padre como finalmente acabaría haciendo.

Al final, si lo pienso fríamente, es probable que aquel Príncipe que ahora recuerdo con tanta nostalgia no nos hubiese resultado, en realidad, todo lo perfecto que mis amigos y yo habíamos planeado. No sé muy bien por qué, pero no acabamos viendo todos los tramos que teníamos previstos y el abandono de Zanini (¡maldito poste de la luz!) o la prematura retirada de Genito (¡al que ni siquiera llegamos a ver!) fueron toda una decepción. Y, además, ¡de noche tampoco es que se viese mucho, la verdad! Pero qué más daba, teníamos veinte años, el ayer no existía, el hoy se devoraba con avidez, te trajese lo que te trajese, y realmente sólo importaba el mañana que, en nuestro caso, también tenía olor a gasolina. Al día siguiente del Príncipe de los Ferraris ya estábamos apuntados a la excursión que nos llevaría, apenas tres semanas después, al Gran Premio de Portugal, en el que Lauda y Prost se iban a jugar el Mundial de Fórmula 1 a lomos de los McLaren decorados con los inconfundibles colores de Marlboro y empujados por lo poderosos motores TAG Porsche turbo… pero, como decía el inolvidable barman parisino de *Irma la Douce*, «¡esa es otra historia!». De la que nos ocupa, la del Príncipe del 84, me siguen quedando ahora, más de treinta años después de aquel fin de semana de septiembre, sólo los buenos recuerdos, probablemente amplificados

sus ecos por las paredes del túnel del tiempo; y también conservo algo más tangible: unos recortes de viejas revistas, ya algo amarillentos y, sobre todo, un Ferrari de juguete sin terminar del todo su decoración pero que sigue ocupando un lugar de honor en esa estantería de la habitación en la que pasé mi infancia y buena parte de mi juventud. Me basta con mirarlo cada vez que visito la casa de mis padres para comprender que, después de todo, aquel Príncipe de los Ferraris sí que fue realmente especial.

Una sensación que es común a la de muchos otros aficionados que lo vivieron en directo y que han convertido al rallye del 1984 en uno de sus favoritos. No faltan quienes lo consideran el mejor Príncipe de todos, aunque ese tipo de definiciones siempre sea subjetivo. Al fin y al cabo, en sus más de cincuenta años de historia, el rallye que desde hace poco se llama Princesa de Asturias ha tenido un buen número de ediciones memorables. La del 86, por ejemplo, aunque sólo sea por la presencia del fabuloso Delta S4 grupo B negro y oro con el que Tabaton no dio opción a los no menos espectaculares Ford RS200 de Zanini o R5 Maxi Turbo de un joven llamado Carlos Sainz. La del 89, con el inolvidable Pep Bassas imponiéndose al volante del BMW M3 con los colores de Blaupunkt en plena era de esplendor de los grupo A propulsados por el eje trasero. Las del 94 o el 96, una época en que los tracción delantera marcaban la pauta, con dos victorias del catalán Oriol Gómez al volante de sendos Renault que no podían ser más diferentes y, sin embargo, son igualmente emblemáticos, el Clio Williams en el primer caso, el Maxi Mégane en el segundo. O la del 2005, con el duelo al segundo entre Berti Hevia y Dani Sordo, resuelto con agria polémica. Porque, después de todo, ¿qué es lo que hace a un rallye en concreto mejor o más memorable que otro? Según le des más importancia a la calidad de los pilotos presentes, la espectacularidad de sus monturas, la igualdad entre las mecánicas, la emoción en la lucha por la victoria o las características de los tramos incluidos en el recorrido, la elección puede recaer en alguno de los apuntados o en otros que no resulten tan populares y, sin embargo,

si se analizan en función de esos parámetros, igual tienen tantos o más méritos que los anteriormente citados.

Es más, creo que hay un Príncipe que puntúa tan alto en todos ellos como para que deba ser considerado realmente el mejor de todos. Me refiero al del año 2009, cuando la prueba estuvo incluida, por segundo año consecutivo, en el que entonces era el máximo certamen continental de rallyes, el IRC. Un campeonato nacido bajo el impulso de la cadena de televisión Eurosport que tuvo un recorrido fugaz e irregular, pero que en aquella temporada estaba en su máximo apogeo y tuvo en nuestro rallye una de sus citas. Ese «nuestro», que todo aficionado asturiano aplica al Príncipe y que, en lo que a mí respecta, lo era, si cabe, un poquito más desde que en el 2003 había empezado a encargarme de su página web oficial tras llamar la atención de los responsables del ACPA, los organizadores de la prueba, el reportaje que habíamos realizado en la entonces recién nacida www.citadecampeones.com sobre la edición del año 2002, la del purgatorio de ser sólo un rallye regional.

Ese castigo deparó un Príncipe diferente, sin duda menos glamuroso que los europeos y nacionales pero también, por qué no, más auténtico en algunas de sus facetas que nos hace recordarlo con cariño a muchos de los que lo vivimos. En el cruce de Pandenes y en Santa Bárbara hicimos amigos que aún hoy lo siguen siendo más de década y media más tarde. Y para mí acabó convirtiéndose en un muy fugaz retorno a las cunetas de unos tramos de los que llevaba ausente un montón de tiempo. Doce meses después, mi nueva labor en la oficina de prensa me iba a llevar a vivir los siguientes Príncipes de un modo totalmente distinto. No iba a tener las inimitables sensaciones que te deja el paso cercano de los coches pero, a cambio, iba a estar integrado en la maquinaria que hace posible la competición para vivirlo desde dentro como nunca habría imaginado cuando acudía a principios de los ochenta a Peón o Villaviciosa para ver alguno de los tramos. Fueron, además, años de continuo crecimiento que llevaron a la

prueba del regional a volver a ser internacional, estrenando en el 2008 la ansiada puntuabilidad para el pujante IRC.

Ese año, la primera visita de los pilotos punteros del IRC ya había dejado una impresión imborrable en todos los que pudieron verles volar más que correr por nuestros tramos. Pero se trataba sólo de una especie de avanzadilla, un aperitivo a lo que se vería en el 2009 cuando, esta vez sí, acudían a Asturias todos los que eran alguien en la serie intercontinental. A los Basso, Vouilloz y Loix de entonces, se unieron esta vez los Kopecký, Meeke, Wilks o Gardemeister (este último, una especie de inesperada estrella invitada), con la única baja respecto a doce meses antes del poco menos que defenestrado Anton Alén, cuyo puesto en Abarth ocuparía, de forma tan fugaz como desastrosa, el levantino Miguel Fuster. Todos ellos al volante de coches de la categoría Súper 2000, muy igualados en sus prestaciones y alineados sin reparar en medios y en gastos por los equipos más o menos oficiales de Peugeot (a través de sus filiales belga y británica), Fiat, Skoda y Proton.

Y junto a ellos, Alberto Hevia, al volante de un Fabia S2000 de la marca checa, en el incómodo papel de reivindicar el nivel de nuestros rallyes tras el varapalo que los foráneos les habían dado a los de casa el año anterior. Todas las esperanzas estaban puestas en Berti. Porque si ni siquiera el que se podía considerar, como mínimo, tan bueno como el que más de los punteros del nacional, armado con un S2000 de última generación, sin tener que pensar en los puntos y compitiendo en unos tramos que conoce como nadie, era capaz de estar en los tiempos con los gallitos del IRC, entonces era que, definitivamente, estábamos muy por debajo de esta gente que era capaz de ir deprisa donde sea, sin importarles si hay que correr en la tierra de Rusia o Brasil o en el asfalto de Ypres o Asturias. Además, si los portugueses Camacho y Magalhaes se habían podido mezclar con los mejores del certamen en Madeira unas semanas antes, ¿por qué no podía hacerlo también el nuestro?

El propio Berti se cargaba a sí mismo con esa presión de ser poco menos que el portaestandarte del rallysmo nacional declaran-

do en la presentación oficial de la prueba que en su mente estaba salir a ganar. Y, además, me daba la sensación al escucharle de que sus palabras no eran la típica declaración de cara a la galería sino que estaba decidido a intentarlo. Sin duda un aliciente extra al que suponía la presencia de la flor y nata de los rallyes europeos, con todos los habituales en las primeras plazas del IRC y del ERC.

Dos días después, el jueves por la mañana, viendo simplemente cómo llegaban calentando ruedas Kopecký y Meeke a la salida del *shakedown* de Muncó, mis ganas de verlos en acción durante los dos días siguientes hacían aumentar la rabia de no poder hacerlo debido a mi labor en la oficina de prensa durante el desarrollo de la competición. Los bandazos perfectamente controlados, de lado a lado de la carretera, del Fabia del checo y del 207 del norirlandés me recordaban a fieras salvajes a las que acaban de abrir la puerta de la jaula, de la que salen desplegando toda la furia acumulada durante el tiempo en que han estado encerradas.

Una furia que tanto el alto y tímido checo como el rubicundo y extrovertido británico y todos sus rivales mostraron sin parar durante dos días por unos tramos que apenas conocían (para la mayoría eran totalmente nuevos) pero por los que se tiraron a cuchillo exactamente igual que lo venían haciendo todo el año, desde las bajadas con placas de hielo del Montecarlo a las rapidísimas pistas de tierra de Brasil o Rusia, pasando por los estrechos confines de Azores o Madeira o a través de los infinitos cruces del Ypres o de las siempre insidiosas especiales del Barum.

Como sospechábamos, esta gente era capaz de ir al límite en cualquier parte, en cualquier terreno, llueva o haga sol. Salen a por todas y cuando te parece que ya no se puede ir más deprisa aún son capaces de dar otra vuelta de tuerca y seguir incrementando su velocidad. Sólo había que ver su forma de bajar tiempos en las segundas pasadas tras haber rodado ya a ritmo de récord en las primeras. Ello hacía que verlos pasar fuese una auténtica gozada para los afortunados que disfrutaron del espectáculo en directo, y que el rallye que protagonizaron fuese apasionante de principio a fin

hasta para seguirlo sólo mirando los fríos números del monitor de tiempos, como fue mi caso.

Las continuas alternativas en la parte alta de la clasificación, con los *scratchs* repartiéndose entre cinco pilotos (¡entre ellos también nuestro Berti!), con tiempos apretadísimos siempre y con tres diferentes líderes (¡de nuevo Hevia también en esa privilegiada lista!) te hacían esperar con avidez los cronos de cada tramo. Aquí no existía eso de «ya voy a conservar la posición» o «¿para qué atacar ya si no tengo opciones de alcanzar a nadie?», como bien demostraba el postrero *scratch* en Blimea de un Basso todo pundonor, que siguió a fondo hasta el último metro sin desfallecer pese a haberse dejado la posibilidad de repetir victoria en una cuneta de ese mismo tramo durante la pasada anterior.

El italiano no era la única víctima de ese ritmo endiablado al que rodaban todos ellos. Como si se tratase de aquella película protagonizada por Sean Connery y Christopher Lambert, *Los inmortales*, cuyo subtítulo era algo así como *¡sólo puede quedar uno!*, tras día y medio de rallye, entre toques y/o pinchazos, la inicial media docena de aspirantes al triunfo iba menguando hasta quedar a reducida a dos. ¡Y Berti era uno de ellos! Lo malo era que el siguiente en la lista de bajas era precisamente el asturiano, víctima de un cruel pinchazo que su cámara interior llevaba a todas las televisiones, haciéndonos sufrir con piloto y copiloto la impotencia y la desesperación de ver cómo el sueño se desvanecía de repente. Más de cuatro minutos les costaba a Berti y Pin la desgraciada desventura, y ello les dejaba fuera de un podio final en el que ya se habían ganado un sitio por méritos propios. De todas formas, la demostración estaba hecha y el honor de nuestro nacional de rallyes quedaba esta vez a salvo tras lo del año anterior.

Todo ello hizo que al final acabase ganando el único que no cometió el más mínimo error. El único que, aun estando los dos días tan al borde del abismo como todos los demás, consiguió, por más suerte o por más manos o, seguramente, por la siempre necesaria combinación de ambos factores, mantener a cero su casilla de

incidentes: el checo Jan Kopecký y su Fabia S2000 oficial, una de esas fieras que casi me asustaba mientras llegaba rugiendo desbocada desde la Pola a la salida de Muncó.

Había sido un rallye extraordinario e inolvidable. Probablemente el mejor Príncipe de siempre si los analizamos todos con objetividad. Por desgracia, ya entonces lo acabamos con la sensación de que tal vez fuese irrepetible. El altísimo coste económico de pertenecer al IRC iba a pasar a factura. Unos meses después, sin los suficientes apoyos financieros para hacer frente al presupuesto necesario, el Automóvil Club Principado de Asturias no tuvo más remedio que renunciar a la puntuabilidad que ya tenía asegurada para el año siguiente. Además, el propio certamen de Eurosport tampoco duraría mucho más, acuciados cada vez más organizadores y equipos por la crisis.

Desde entonces ha habido otros cuantos Príncipes más. Con sus momentos buenos, regulares, malos y hasta horribles. De estos últimos ninguno será peor que el del 2012, cuando un espectador pagó con su vida el exceso de confianza que a veces nos lleva a todos a pensar que somos invulnerables, olvidándonos de los peligros inherentes a cualquier deporte de motor.

De entre los que mejor recuerdo me dejaron hay otro que, analizado fríamente, no se podría incluir entre los mejores de siempre, el del 2015. Pero este tipo de valoraciones no dejan de ser muy subjetivas. Y a mí aquel rallye, vivido una vez más desde la distancia de la sala de prensa y la zona de asistencia, me pareció especial a su modo o, al menos, yo me lo imaginé de un modo muy diferente que me hace tenerle un cierto cariño. Era el primer año del rallye con su nueva denominación de Princesa de Asturias y se decidió tras un intenso duelo entre Miguel Fuster e Iván Ares, ambos al volante de los espectaculares Porsche GT3 Cup 2010.

Peleando con las mismas armas para ganar y, ya que estábamos en un rallye de nombre tan sugestivo para el tema en cuestión, su duelo se me antojó como una especie de justa medieval, con dos rivales en busca de la victoria y el premio ofrecido por la princesa

que preside el torneo. Una princesa a la que me imagino de singular belleza, protegida del sol en su palco adornado con ricos brocados y sin saber cuál de los dos pretendientes iba a acabar resultando más digno de merecer sus favores. De un lado, Fuster, el veterano noble cargado de títulos. Del otro, Ares, el joven hidalgo en busca de gloria.

Como si de ese imaginario torneo medieval se tratase, los dos partían a todo galope, lanzas en ristre, dispuestos a golpear primero y, si no lo conseguían, a devolver el golpe de inmediato. Los dos envites iniciales eran poco menos que un empate, apenas unas décimas a favor de uno o del otro. Algo así como impactos en el escudo del oponente que apenas hacían mella en la resistencia del rival.

En cambio, la tercera arremetida sí que deparaba ya las primeras diferencias. Ares tenía un susto importante en una zona rápida, llegando a tocar el guardarraíl con la aleta trasera derecha de su Porsche pero evitando, al menos, la salida de carretera. El resultado eran casi quince segundos a favor de Fuster… En términos de nuestra justa, como si al cruzarse a toda velocidad los corceles de ambos en plena embestida, el caballero venido del levante hubiese golpeado con la lanza a su oponente del noroeste, dejando una marca en su coraza y haciéndole perder momentáneamente el equilibrio, sin conseguir derribarlo pero sumando el primer tanto a su favor en el cómputo del torneo.

Llegaba entonces la asistencia de la tarde, momento equiparable en nuestro relato con tintes medievales a los instantes entre combates que servían a los escuderos de uno y otro caballero para restañar heridas si las hubiese, reparar cualquier desperfecto en sus armaduras y limpiar y dar de comer a los caballos.

Con ambos corceles de nuevo impecables, el blanco con guardas negras fileteadas de verde del veterano noble levantino y el de pelaje rojizo del joven hidalgo del noroccidente, el duelo se reanudaba de un modo muy similar a como se había iniciado apenas unas horas antes, otra vez con intercambio de golpes pero sin ape-

nas consecuencias en el resultado. De nuevo un par de igualados envites, saldados con más ruido de cascos y de metal contra metal que con efectos tangibles. Las espadas quedaban en alto para el día siguiente y apostar por la victoria de uno de los duelistas continuaba siendo de lo más arriesgado; la princesa tendría que seguir esperando, sin saber todavía cuál de los dos iba a ser el elegido.

El sábado, para añadir aún más factores de emoción, amanecía con cielos cubiertos y evidente amenaza de lluvia. La duda no era saber si iba a caer agua, sino cuándo iba a comenzar a ocurrir. Y ahí empezaba a decantarse el resultado final. Algunos dirán que por cuestión de fortuna, porque acertar en estos casos necesita siempre de un poco de ayuda por parte de la caprichosa diosa del azar. Otros afirmarán, en cambio, que es en esos momentos, cuando la experiencia es un grado, en los que el más experto suele estar casi siempre más atinado que el más novel. Sea como fuere, el caso es que los corceles de nuestros dos caballeros partían con herraduras diferentes: más duras en el caso del montado por el veterano noble levantino, que apostaba por el clima seco propio de sus dominios de origen; más blandas en el del atrevido hidalgo de ascendencia celta, que esperaba la llegada del clima húmedo tan habitual en su tierra.

Finalmente, las nubes no descargaban una sola gota de agua, y aunque los dos primeros envites volvían a ser un toma y daca, un intercambio de golpes tan intenso como estéril, el tercero sí que marcaba diferencias. La montura de Ares acusaba el desgaste de su calzado y tenía que aflojar el ritmo mientras la de Fuster continuaba a galope tendido y le infringía un duro castigo en forma de algo más de una docena de segundos que, prácticamente, duplicaban la diferencia entre ambos, elevándola a cerca del medio minuto.

Entonces, cuando ambos retornaban a sus cuarteles para la asistencia final, empezaban a caer las primeras gotas sobre el campo del honor en el que se iban a dilucidar los últimos envites del reñido duelo. Unas gotas que, de todas formas, eran escasas y no se traducían en el esperado chaparrón, cesando incluso unos minu-

tos después. La incertidumbre sobre qué hacer aumentaba. En el campamento donde reponían fuerzas el levantino y sus huestes se optaba por la lógica prudencia de quien va con ventaja y no quiere riesgos, lo que se traducía en una monta conservadora: gomas para piso mojado. En el otro bando, en cambio, el atrevimiento de la juventud del gallego se mezclaba con el deseo de enmendar el error anterior y el afán de volver a la carga en busca de la ansiada victoria. Y para ello sólo había una táctica, la del todo o nada, la de ir a la contra, la de apostar por que, después de todo, no llovería y los *slicks* se convertirían en arma letal, en la lanza que impacta de pleno en el yelmo del sorprendido rival y lo derriba aparatosamente del caballo. Todo un desafío lleno de riesgos para intentar el típico giro final de todo relato romántico con princesas y caballeros que se precie. Historias en las que casi siempre es el joven atrevido que va perdiendo quien finalmente logra triunfar.

Pero los rallyes no son siempre tan románticos, es más, suelen ser muchas veces crueles y despiadados con los que no se conforman y tienden a premiar más la paciencia que el ímpetu, no en vano nacieron como pruebas en las que contaba, sobre todo, la regularidad y la resistencia, el cálculo y la adecuada planificación sin fallos. Así que, aunque el desenlace de nuestra tal vez un poco forzada novela de caballería se resienta con ello, el desesperado último envite del joven galaico no sólo no dio con los huesos de su experto rival en el suelo, sino más bien todo lo contrario. Con los dos contendientes ya camino a la pelea final, las nubes decidieron soltar su húmeda carga y la suerte del duelo quedó definitivamente echada. Sobre el deslizante asfalto de los tres últimos tramos, Ares, con su Porsche calzado con gomas para piso seco, no sólo no tuvo opción alguna de inquietar a Fuster, sino que, incluso, acabó siendo rebasado por otro noble veterano con títulos, experiencia y mil batallas como esta ya libradas anteriormente, Sergio Vallejo, que le relegó a la tercera plaza.

Por delante de ambos, el caballero levantino llevaba su corcel blanco con mano firme hacia una nueva victoria. El premio de la

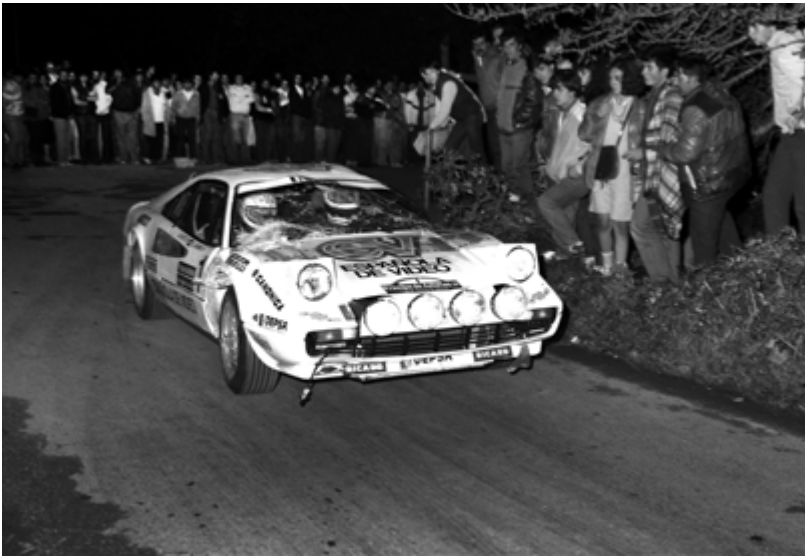
princesa sería suyo después de dos días de dura lucha en los que había demostrado los valores de valentía, gallardía y esfuerzo que todo ganador de una justa ha de poseer. Valentía para aceptar el desafío del joven rival, gallardía para sostenerlo con el brío necesario, sin dar nunca un paso atrás, y esfuerzo para resistir todos los envites y acabar siendo el triunfador. Y aunque esté acostumbrado a ganar, de numerosos que habían sido ya sus logros en tantos años de lucha, no sé si lo imaginé o realmente noté un destello especial en sus ojos cuando subió a lo más alto del podio. Un brillo propio del que generan triunfos como el conseguido por Fuster en aquel Princesa del 2009. Un triunfo peleado de principio a fin, ante un rival dispuesto a no darle respiro y que llegaba con todo el ímpetu de su juventud dispuesto a destronar al veterano campeón. Había sido un duelo hermoso, que se resumía perfectamente en la escena que tuve ocasión de ver a la llegada del penúltimo bucle, con un intercambio de miradas lleno de respeto entre los dos guerreros, cansados por la lucha que estaban manteniendo y con la mente puesta en la que aún quedaba por librar.

Pero si hablo de Príncipes (¡o Princesas!) que para mí han sido especiales hay una edición del rallye que destaca por encima de todas, aunque lo hace por motivos meramente personales. Algo que, en todo caso, no deja de ser muchas veces lo que más influye en la percepción que a cada uno le haya dejado el de determinado año en función de cómo los haya vivido. No fue ni el de mejor participación ni el de desarrollo más emocionante pero lo viví de un modo diferente a los demás y mucho más intensamente, si cabe. Algo que puede resultar un contrasentido si se tiene en cuenta que, una vez más, estuve lejos de las cunetas de los tramos. Pero la radio en directo tiene algo que no había experimentado hasta que me puse los cascos para participar en la retransmisión a través de Radio Marca Asturias de la edición del 2016.

Fueron dos días mágicos en compañía de uno de los mejores amigos que me han dado las carreras a lo largo de los años, Miguel Collado. Con él a los mandos, llevando la voz cantante con ese

inimitable estilo suyo, lleno de espontaneidad y buen humor, las horas analizando tiempos, entrevistando a pilotos y copilotos, buscando protagonistas en la asistencia para charlar con ellos en las pausas entre tramos y dando paso a los compañeros que cubrieron las llegadas de las diferentes especiales se hicieron cortas. Podrá haber otros Príncipes mejores pero difícilmente me dejarán tan buenas sensaciones como esos dos días de mediados de septiembre del 2016. Dos largas jornadas en las que Miguel y yo fuimos, junto al resto del equipo de la emisora, la voz del rallye, narrando lo que tantas veces había visto, lo que en tantas ocasiones había escuchado. Fue nuestro muy particular rallye dentro del rallye, con sus momentos de euforia y también de cansancio, con aciertos y errores. Llevábamos tanto tiempo soñando con hacer algo así que no queríamos que acabara. Y cuando terminó, aunque estábamos agotados después de 48 horas sin casi parar y sin apenas comer, la satisfacción por el resultado compensaba con creces todo el esfuerzo. Probablemente sea lo más cerca que esté nunca de sentir lo que sienten los pilotos y los copilotos al terminar el rallye cada año. Esa felicidad que supera al cansancio y te hace pensar que todo vale la pena aunque tal vez no sea cierto.

Por todo ello, ese Princesa del 2016, radiado en directo con Miguel ha sido, después de todo, mi mejor Príncipe. Pero esa es una valoración absolutamente sesgada, subjetiva y personal. En realidad, los del 1984, el de los Ferraris, y el 2009, el del IRC, fueron mucho mejores en todos los aspectos que importan. Esos dos rallyes son los dos auténticos reyes entre tanto Príncipe y Princesa.



El Ferrari de Zanini-Autet en el rallye Príncipe de Asturias de 1984 (foto Joan Aymamí).

El Skoda Fabia S2000 de los checos Jan Kopecký y Petr Stary, ganadores del rally Príncipe de Asturias del 2009.