

20. La última frontera

Para casi cualquiera que se haya aficionado al automovilismo en la segunda mitad de los años setenta, las pruebas de montaña son sinónimo de una barqueta Lola, de color blanco y con la publicidad de Danone bien visible en su ancho morro y sus estrechos laterales. Desde luego, en mi caso esa es la imagen con la que asocio mis primeros recuerdos de la especialidad, cuyas competiciones, las subidas, se solían llamar también carreras en cuesta por aquel entonces. La imagen de ese achatado prototipo blanco con logotipos azules, primero con Juan Fernández al volante y después con su sucesor, Fermín Vélez, era la que más habitualmente presidía los breves resúmenes sobre las pruebas del certamen nacional que solían aparecer, de vez en cuando, en las revistas españolas de la época. Unos reportajes que, si se referían a pruebas europeas, solía abrir la foto de otra Lola, esta de color azul claro y con publicidad de Cebora: era la montura del hombre récord de la montaña continental, el italiano Mauro Nesti.

Las barquetas eran sinónimo de montaña, por mucho que también los monoplazas tuviesen un importante protagonismo. De estos recuerdo, en el plano nacional, el fórmula de Jean Claude, aquel piloto de nombre tan francés y casco muy similar al del germano Hans Stuck, azul con estrellas blancas. Y en el internacio-

nal, los Martini de enormes alerones traseros, y no menos grandes logotipos de Yacco, con los que Marcel Tarrès dominaba la montaña francesa en los años ochenta, cuando la *Echappement* les dedicaba gran cantidad de páginas a lo que por allí conocen como *courses de côte*.

Además de los sport prototipos y de los monoplazas, por usar la terminología más estricta de los vehículos que en montaña se conocían como barquetas y fórmulas, en las subidas participaban turismos de todo tipo y procedencia, lo que en el argot montañero pronto aprendí que se denominaban carrozados. Entre ellos era imposible no fijarse en los poderosos y espectaculares Porsche 935 de los hermanos Alméras, con sus decoraciones en el típico tricolor galo y publicidad de Eminence. Y aunque fuesen menos potentes y más pequeños, había un modelo de carrozado que pronto asocié a la montaña casi tanto como las Lolas, los diminutos Simca Rallye. Unos auténticos matagigantes que, si caían en buenas manos, se peleaban de tú a tú con los coches más potentes..., y hasta se permitían el gustazo de ganarles a casi todos cuando la lluvia echaba una mano, como hizo el inolvidable Ángel Martínez Noriega en el Fito del 1978. Precisamente lo que más me llamaba la atención de la montaña era esa combinación entre la variedad de vehículos que competían juntos y la posibilidad de sorpresas debidas a unos escenarios en los que el recorrido y las condiciones climáticas podían ser un factor que compensara las diferencias de prestaciones entre unos y otros.

Sin embargo, mi primera experiencia en directo de la especialidad no fue nada positiva. A principios de junio de 1981, poco después de volver del Gran Premio de España de Fórmula 1 en el Jarama, Javier Aller y Adolfo Posada me llevaron a la subida a la Faya de los Lobos, todo un clásico de la montaña asturiana. Y el día fue también el clásico de la región, aunque fuese en fecha casi veraniega. Una jornada de lluvia constante, en la que acabé empapado y lleno de barro (tras resbalar monte abajo por una deslizante pendiente de hierba), que me dejó sin ganas de repetir la experien-

cia. Seguí leyendo con interés los reportajes sobre las subidas que salían en las revistas, pero tardé más de dos décadas en volver a una carrera en cuesta.

Cuando lo hice fue ya compaginando afición y trabajo. A principios del 2002 habíamos puesto en marcha nuestra actual empresa, GJD Multimedia, y uno de nuestros primeros clientes iba a ser la Cita de Campeones. Se trataba de un certamen paralelo al Campeonato de España, puesto en marcha dos años antes por los pilotos de las barquetas y los fórmulas, los vehículos que todos considerábamos la esencia de la montaña..., menos los responsables federativos de entonces, que los habían apartado del Nacional por cuestiones de seguridad. Los promotores de la Cita estaban muy descontentos con el pobre eco que les daban los medios de comunicación tradicionales (siempre afines al poder, ya se sabe), y querían conseguir más repercusión a sus competiciones. Y como internet empezaba a ser un modo alternativo a las revistas (y económico) de llegar a los aficionados, nos encargaron la realización de la web oficial del certamen para esa temporada. Lo malo fue que cuando ya teníamos todo el proyecto en marcha, con el esquema de la web listo, su dominio www.citadecampeones.com y correspondiente alojamiento contratados, una serie de discrepancias entre los organizadores del certamen y los de las pruebas previstas en el calendario de aquel año acabaron por dar al traste con la competición.

Así que, compuestos y sin cliente, decidimos utilizar la web que ya teníamos lista para hacer un seguimiento del Campeonato de Asturias de Montaña, que acababa de empezar unos días antes en Pravia. De ese modo, más de veinte años después, volví a una prueba de montaña... ¡Y me tocó otra vez un día de lluvia típicamente asturiano! El escenario fueron las rampas de otra subida clásica en la especialidad, la de Muncó. Bajo un intenso chaparrón recuerdo una imagen que me llevó a la juventud: un fórmula color plata avanzando sobre el piso encharcado mientras sus ruedas levantaban una densa nube de agua. Era el Martini de

Fórmula 2 con el que toda una leyenda de la montaña española, Pantxo Egozkue, se acabaría imponiendo aquel día en Pola de Siero. Su visión me trajo a la memoria imágenes de un monoplace similar visto muchos años antes en viejas fotos en blanco y negro, el Brabham F2 de Eugenio Barturone. Su sonido y su movimiento añadieron todo lo que le faltaba a las instantáneas impresas en papel: las sensaciones intensas y cercanas que ofrecía la montaña y me había estado perdiendo hasta entonces.

Además, pese a la mojadura, me enganchó el ambiente. La montaña también era un automovilismo como el que recordaba de cuando iba de joven a los rallyes, con más pasión y entusiasmo que medios técnicos y económicos en la mayoría de sus protagonistas. Todo un contraste con el mundo cada vez más profesional de las carreras de circuitos o los rallyes del Campeonato de España, que eran los temas a los que más atención prestaba por aquellos años.

La siguiente «cita», nunca mejor dicho, ya que iba a ser el segundo reportaje de nuestra recién nacida web, que pronto se iba a conocer por ese nombre, era ni más ni menos que el Fito. La clásica de las clásicas entre las subidas españolas. El templo de la montaña en Asturias, se ascendiera por su cara norte, como en los viejos tiempos, o por la sur, como era ya el caso entonces. En esa ocasión tuve más suerte. A la tercera fue la vencida, las nubes decidieron tomarse unas vacaciones. Y hasta un urbanita convencido como yo no puede menos que admirar la belleza del paisaje del Suevo en un día soleado. Era mi particular versión asturiana de la sensación que tuvo Roy Salvadori en un Goodwood Revival celebrado durante uno de esos raros días de buen tiempo en la histórica pista del sur de Inglaterra. Cuentan que el veterano piloto británico dijo: «Dadme Goodwood en un día de sol... ¡y podéis quedaros con el resto del mundo!». Algo así se podía aplicar perfectamente al Fito en aquel fin de semana de mayo del 2002. Porque, además, si se añaden al magnífico entorno y al buen tiempo la excelente inscripción de aquella carrera, poco más puede pedir un aficionado al deporte del motor.

La puntuabilidad del Fito para los Campeonatos de Europa, España y Asturias congregaba en Arriendas a un plantel tan numeroso como variado. Inevitablemente, nuestra atención se centraba sobre todo en las barquetas del certamen continental, encabezadas por un contingente de las espectaculares Osellas que hasta entonces sólo había visto en las páginas de la *Autosprint* italiana. De ese país venían la mayoría de aquellas PA20/S que poco tenían que ver con las Lola de los años setenta que mi mente aún asociaba a la montaña tanto tiempo después. Más anchas, con unas formas más complejas y una aerodinámica mucho más elaborada. Más rápidas, con motores más potentes, mejores suspensiones y neumáticos de compuestos mucho más blandos y adherentes. Su mejor piloto tenía un nombre poco italiano, Franz Tschager. Era un altoatesino, gentilicio de la región fronteriza entre Italia y Suiza, de cuyas hazañas había leído ya en un buen número de ocasiones en la prensa de su país. Dos veces campeón de Europa por aquel entonces, Tschager dominó el Fito del 2002 de un modo que nos impactó. Porque si impresionaba ver subir su barqueta *rosso* Italia por las rampas de la cara sur del Sueve, no menos imponentes resultaban su tranquilidad y el modo meticuloso en que preparaba cada ascensión. Entre una y otra manga de entrenos retocaba los reglajes de suspensión y la incidencia de los alerones, llegando incluso a cambiar totalmente el delantero para las subidas oficiales del domingo, en las que utilizaba un capot frontal dotado con un ala de más perfil. Todo ello para lograr una rotunda victoria y establecer un récord que duraría un buen montón de años.

Para ser exactos, tendría que pasar una década hasta que alguien llegara a la meta del Fito en menos tiempo que el invertido por el sensacional Tschager en el 2002. Quien lo acabó logrando fue otro italiano, este sí con nombre y apellido de inequívocas raíces latinas: Simone Faggioli. Fue en la edición del 2012.

Por aquel entonces, la montaña se había convertido ya en nuestro terreno preferido desde hacía bastante tiempo. Pese a que la especialidad no atravesaba un buen momento en España, nos encan-

taba la variedad de mecánicas que se daban cita en cada prueba, la cercanía del espectáculo y, sobre todo, el ambiente tan familiar que se respiraba conviviendo con los pilotos y sus equipos. Además, nos permitía compaginar trabajo y placer, ya que era el mercado donde más clientes teníamos.

El del 2012 era ya nuestro undécimo Fito consecutivo. Y, curiosamente, nunca nos habíamos detenido a verlo en la mítica rectona. La causa era que, por motivos de trabajo, uno siempre busca sitios más o menos fáciles para las fotos, siendo las curvas, cuanto más cerradas mejor, el lugar habitual para apostarse a la espera de capturar esas imágenes con las que luego ilustrar los reportajes para internet y prensa. Pero ese año, gracias a la ayuda de mi buen amigo José Fonollosa (al que habíamos liado para conocer la cara sur del Fito tras debutar el año anterior a pie de cuneta en su vertiente norte con motivo de la subida al Sueve) ya teníamos al final de la jornada del sábado fotos más que de sobra como para poder tomarnos el segundo día de competición de forma más relajada y diferente.

Así que el domingo por la mañana, cuando iba de camino a Arriondas, pensaba: «Hoy los veo en la recta». Poco después, ya estaba en la chicane de neumáticos que, desde unos pocos años antes, parte en dos esa zona que caracteriza la mitad inicial del Fito. Iba a vivir, por fin, la experiencia de la rectona... y os puedo asegurar que merece la pena.

De entrada, la rapidísima izquierda que la precede ya es un punto de esos en los que, como dicen los ingleses, se separa a los hombres de los niños. Hay que tener fe y valor para pasarla a fondo, con la fuerza centrífuga empujando el coche hacia el exterior y el asfalto terminándose bajo unos neumáticos que hacen lo posible por agarrarse a lo negro para no pisar lo verde. Un ejercicio de funambulismo que muchos superaban con nota y en el que sacaba matrícula de honor el serbio Borkovich. Un espigado piloto balcánico, con pinta de jugador de baloncesto, que aquel año en el Fito se convirtió en uno de los nuevos ídolos de la afición. Por mucho

que su EVO gris se moviera de forma alarmante o se retorciese en posturas inverosímiles, su piloto seguía siempre pie abajo, como ya habíamos visto el sábado cuando pisaba hierba saliendo de Cofiño y como volvíamos a comprobar en la izquierda de entrada a la rectona, por la que pasaba sin que le sobrase un milímetro camino de la chicane. Con ese ritmo en todas sus mangas, no es de extrañar que el serbio se impusiera aquel año entre los carrozados del Europeo, metiéndose incluso por delante de alguna barqueta y algún fórmula. Todo ello con un Mitsubishi grupo N cuyo sonido metía tanto o más miedo que su prodigioso modo de avanzar. Un matagigantes de características y formas muy diferentes a las de los recordados Simcas de los setenta, pero no por ello menos meritorio.

Pero, por muy impresionante que fuera el paso del EVO y sus rivales entre los carrozados, ver a los participantes en la máxima categoría del Europeo era la principal causa de mi excursión a la rectona. Y entre ellos quien más brillaba era la estrella más rutilante, no sólo de aquel Fito sino de la montaña continental, Simone Faggioli. Al volante de su espectacular FA30, una especie de cruce entre Fórmula 3000 y barqueta de toda la vida, el italiano ya estaba por aquel entonces en otra liga respecto al resto de participantes del certamen, por mucho que varios de ellos tuvieran armas similares a la suya. Algo que ya había demostrado un par de años atrás, en su anterior visita al volante de la entonces nueva Osella, y que volvió a dejar patente de nuevo en esa ocasión, si cabe con más claridad. Verlo trazar cualquier zona del Fito, con una mezcla perfecta de finura y decisión, era una delicia. Y no sólo verlo sino escuchar cómo bramaba su motor V8 Zytek de cerca de 500 caballos. Una auténtica estampida de potencia y sonido cuando lo exprimía recta arriba, una vez interrumpida brevemente su cabalgada por el incómodo obstáculo de la chicane, que me puso los pelos de punta y me produjo un auténtico subidón de adrenalina, haciendo que no pudiera evitar una exclamación a su paso. Un subidón, además, que me hizo pensar muy mucho lo que debe de ser ir a ese ritmo por una carretera en la que poco espacio queda a

cada lado de la FA30 en parado. Así que a más de 200 kilómetros por hora, rodeada de guardarraíl por ambos lados, la recta tiene que verse como un estrechísimo y vertiginoso túnel de acero a través del cual se sale catapultado hacia las siguientes curvas de la subida.

El paso de Faggioli camino de batir el récord de Tschager, aun con el obstáculo de la chicane, era algo así como el estallido final de una catarata de fuegos artificiales, o los últimos y más potentes acordes de una bien ejecutada sinfonía en la que antes ya habían interpretado su parte los Fórmula 3000. Los potentes monoplasas procedentes de los circuitos me parecen siempre fuera de su hábitat natural en otras zonas del Fito, pero acelerando y tragando marchas en esos metros de recta que apenas les duran un suspiro sí que estaban en su elemento. Verlos y oírlos tan de cerca me permitía, además, imaginar lo que debía ser asistir a un Gran Premio de Fórmula 1 allá por finales de los sesenta, cuando los frágiles monoplasas ya eran empujados por los legendarios V8 Cosworth de tres litros. Unos motores que son algo así como los papás o los abuelos de esos V8 Zytec o Mugen que impulsaban los cuerpos de carbono y aluminio de los Reynards y Lolas que pasaban a apenas dos palmos de nosotros y nos hacían sentir como si estuviésemos al inicio de la larga recta del viejo Nürburgring. Para sus pilotos, esos escasos metros en los que dar rienda suelta a sus casi Fórmulas 1 eran el único terreno favorable de una subida en la que las barquetas siempre se han defendido mejor. En todo caso, cuando veía alejarse a unos y a otros recta arriba, lo de menos era cuál iba a limarle más o menos décimas al cronómetro. Se trataba de darle un festín a los sentidos. Y para eso, en el Fito la rectona es el lugar ideal.

Aunque si hablamos de satisfacer los sentidos, hay otra prueba de montaña en la península ibérica que los deja más que saciados. Es la subida a la Falperra, que se disputa en las inmediaciones de la bonita ciudad de Braga. Una competición que tuve ocasión de vivir en directo por primera vez en el 2010, cuando se incluyó en el calendario del Campeonato de España.

Se trataba de una prueba sobre cuya rapidez ya tenía referencias. Se podía deducir, de sobra, simplemente viendo su mapa o constatando que el récord, en poder del mismo Franz Tschager que nos había impresionado en el Fito ocho años antes, era de menos de dos minutos para recorrer sus 5.200 metros.

Pero una cosa es imaginárselo y otra verlo en directo y desde dentro. Porque Falperra es un circuito de los de antes que, he de confesar, la primera vez que lo vi me asustaba algo, poco acostumbrado como está uno, hoy día, a este tipo de trazados naturales que fueron el pan nuestro de cada día en el automovilismo de los buenos viejos tiempos. Algo así como una versión moderna de aquel circuito de Pescara en el que se disputó un Gran Premio de Fórmula 1 en 1957 y sobre cuyo trazado había escrito el tan genial como excéntrico periodista británico Denis Jenkinson la siguiente y entusiasmada descripción: «El circuito utiliza carreteras de uso diario: atraviesa pueblos, contiene todo tipo de los peligros habituales en las carreras, como bordillos, puentes, horquillas, superficies bacheadas y toda clase de curva imaginable. En la parte que va por el campo, la carretera está bordeada de árboles, taludes, precipicios y muros de hormigón; en suma todo ello es un puro y sin adulterar circuito de carretera».

Evidentemente, los tiempos han cambiado, y lo que en los cincuenta era moneda corriente hoy difícilmente tiene cabida. El progreso ha significado un necesario y extraordinario aumento de la seguridad en las carreras. Haber visto un trazado, mucho más seguro que aquel de Pescara pero que, aun así, era de los que causaban respeto, me hacía reflexionar sobre lo mucho que han cambiado las cosas y me llevaba, también, a constatar una vez más que, en esta época de carreras sobre *tilkódromos* cada vez más insulsos, la montaña no deja de ser el último y romántico reducto de ese *road racing* que el recordado Jenks tanto apreciaba.

Algo que en pocos sitios es más evidente que en la vertiginosa subida portuguesa, cuya cima lleva a los participantes a lo alto del monte de Bom Jesus, lugar de devoción religiosa desde hace mu-

chos siglos que, por un par de días al año, se ve asaltado por los fieles de otra religión, la del mundo del motor. Unos fieles seguramente más ruidosos pero igual de devotos delante de sus dioses. Unos dioses, de carne y hueso, de metal y fibra de carbono, que parten desde la base del monte cuya cima domina el santuario barroco, erigido hacia el 1700, donde cuatrocientos años antes había una pequeña capilla. A diferencia de los peregrinos que acuden al templo el resto del año, el camino a esa cima para los pilotos y sus máquinas no es la interminable y zigzagueante escalinata de piedra, dedicada a los cinco sentidos, representando cada uno por una fuente para refrescarse en la agotadora ascensión. Ese lento recorrido se sustituye para ellos por una vertiginosa subida a través de poco más de cinco kilómetros sobre una cinta de asfalto que atraviesa el bosque como un rayo en plena tormenta, modificada su rectilínea trayectoria por apenas tres agudos recodos en los que se agolpan la mayoría de esos peregrinos de las carreras que, año tras año, acuden a su cita con las rampas de Falperra.

Que esa escalinata por la que ascienden los más tranquilos fieles del templo hacia su cima está dedicada a los cinco sentidos es de lo más apropiado, ya que las sensaciones que se viven durante un fin de semana de carreras en las inmediaciones de Braga hacen que vista, oído, olfato, gusto y tacto se mantengan casi siempre ocupados.

Evidentemente, la vista es la que más impulsos recibe, desde las imágenes que te deja en la retina el paisaje hasta las instantáneas que el ojo trata de captar ante el fugaz paso de cada coche. La primera imagen que he visto allí muchas veces el sábado por la mañana, al salir de uno de los hoteles situados en lo alto de Bom Jesus, es la de la cima cubierta por la bruma, con los templos y sus estatuas de terracota recortándose en la niebla como sombras un tanto inquietantes. El oído, en cambio, apenas si habría captado a esas tempranas horas el susurro de la brisa al rozar las hojas de los árboles o el canto de algún madrugador pájaro. Si acaso, nos ha servido en ocasiones, nada más despertarnos, para escuchar el leve

tintineo de las gotas de lluvia cayendo sobre la zona para empezar ya a complicarles las cosas a los participantes. Unas gotas de las que, en unos instantes, el tacto nos hace llegar su húmeda sensación sobre la piel y sobre cuya presencia nos avisa el olfato con el inconfundible olor de la tierra mojada procedente de los jardines, de aspecto tan romántico como decadente, que flanquean la zigzagueante escalera de bajada.

Unos minutos después, ya en la zona de asistencia, situada en la urbanización que se encuentra a escasos metros de la salida, es el oído el que más trabaja, recibiendo desde todas direcciones el bullicio que siempre supone la preparación de la manga inicial del día, mezcla de ruidos metálicos y de voces (en varios idiomas, además) que se confunden pero que, aislados, tienen todos un mismo objetivo: dejar los coches listos para el primer contacto con unas rampas cuyo piso, si caen unas gotas de lluvia a primera hora de la mañana, nunca acaba por estar cien por cien seco el resto del día.

Una vez la competición en marcha, un rápido salto en el tiempo y en el espacio nos sitúa unas horas más allá, hacia final de la mañana del sábado, y unos metros más arriba en el recorrido, dispuestos a que nuestros sentidos nos hagan llegar las sensaciones de la primera manga de carrera desde la paella del hotel, la primera curva realmente cerrada de la rapidísima prueba. Ahí, mientras se espera el paso de los coches el primer sentido que se pone alerta es el del olfato, al que llega la mezcla de olores de las parrilladas y chiringuitos que se montan en la zona interior de la curva. Unos efluvios que te abren el apetito y hacen que estés deseando que acabe la manga para que el sentido del gusto entre en acción, disfrutando de un magnífico almuerzo en el restaurante del hotel que da nombre a la curva y en el que sirven unos pescados de primera calidad. Pero, antes de que las papilas gustativas nos hagan disfrutar de un delicioso bacalao, el oído se pone alerta porque entre los árboles del frondoso bosque por el que discurre la prueba ya se empieza a oír el rugido de los motores. Un sonido primero en constante *crescendo*,

a medida que las mecánicas van tragando marchas por toda la zona rápida anterior, al que sigue, justo antes de que la vista entre también en acción, vislumbrando los brillantes colores de los coches de competición que llegan a tu campo visual, el inconfundible petardeo de las reducciones, imprescindibles para bajar la alta velocidad alcanzada hace apenas unos segundos. Una velocidad de la que hay que librarse por unos metros para poder superar el obstáculo que supone la lenta izquierda alrededor de la cual se agolpa una bulliciosa afición, cuyos gritos de ánimo, rebotando junto con los motores en las paredes de esa especie de anfiteatro natural que es la zona, entran también a formar parte de las sensaciones sonoras que aporta esta muy característica parte del recorrido de Falperra.

De ahí para arriba, de nuevo el oído tiene más protagonismo que la vista a la hora de disfrutar del espectáculo, ya que mientras los coches rápidamente desaparecen de nuestras retinas montaña arriba, internándose otra vez en el bosque a través de una rápida derecha, su sonido, de nuevo con su volumen aumentando a cada marcha engranada, persiste todavía unos segundos más, haciendo sus ondas vibrar nuestros tímpanos casi justo hasta que, por el otro lado, llega el siguiente participante, que ha tomado la salida treinta segundos después y ya se apresta a reducir para frenar y tomar la curva.

Más arriba en el recorrido está la chicane que parte en dos la larguísima recta de su zona central. Se trata de un zigzag, izquierda-derecha, por el que se pasa realmente deprisa y en el que de nuevo es el sentido del oído el que más trabaja para el espectador, ya que a los sonidos de las reducciones y el chirrido de algunos frenos, cuyas pastillas se agarran al disco con desesperación para conseguir que la reducción de velocidad sea suficiente, se añaden en más de una ocasión los roces de chapa contra chapa que producen quienes se ajustan más de la cuenta y acaban por limar el guardarraíl en la rápida salida del obstáculo, tratando de ese modo de perder el menor impulso posible para alcanzar la máxima punta en el vertiginoso tramo posterior, el que lleva, sin apenas respiro,

a la famosa *curva da morte*, un viraje tan rápido como delicado cuyo nombre ya lo dice todo sobre el desafío que representa.

De ahí a meta, el único obstáculo en forma de curva lenta es el cruce que precede a la línea de llegada y al que se ve llegar a los coches a través de un túnel de vegetación por el que discurre el asfalto de la parte final de la subida. Se trata de la típica curva en la que puedes perder más que ganar, como le ocurrió en el 2011 a Demuth, a quien vimos hacer un espectacular trompo con su barqueta por precipitarse a la hora de abrir gas para completar los metros finales. Es, también, una de esas curvas que permiten diferentes interpretaciones. Hay quien apura al máximo la frenada, saliendo largo y teniendo luego que recorrer algún metro más por el exterior con la esperanza de compensarlos a base de haber entrado más rápido en el viraje. Otra opción es sacrificar la entrada, ciñéndose antes al vértice para buscar cuanto antes la salida. Y queda, incluso, la tercera opción, la que más usaban en nuestra segunda visita a Falperra las sorprendentes Ford Transit, que consiste en confiar en la robustez de las furgonetas para salir del viraje apoyándose en el guardarraíl exterior y seguir acelerando a fondo, sin amedrentarse por el seco *clonk* producido por el golpe de la carrocería contra las protecciones.

A ese último cruce ya es habitual en cada edición de la prueba ver llega al límite de revoluciones de su V8 a la montura de Faggioli, sea la Osella FA30, con la que en el 2012 estableció el que entonces era nuevo récord absoluto de la prueba, parando el crono en 1.54.887, o la Norma M20FC, a cuyos mandos concluyó el recorrido en casi seis segundos menos durante la edición del 2017, rebajando la plusmarca hasta un fabuloso registro de 1.48.686. Una cifra que, en sí misma, puede decir poco. Pero traducida a velocidad significa alrededor de los 165 kilómetros por hora de media. Una prestación mayúscula, de esas que cortan la respiración, porque cubrir los 5.200 metros que llevan a la meta de Falperra a ese promedio significa haber rodado durante buena parte de los mismos bien por encima de los 200 por hora (y en ocasiones más

allá de los 250), rodeado de árboles y sin escapatoria alguna entre el asfalto y los inmisericordes guardarraíles de acero.

Cifras en un recorrido así que hoy día sólo se pueden dar en las pruebas de montaña. Una especialidad que muchos consideran menor y que, sin embargo, representa más que ninguna otra la primera esencia del automovilismo cuando nació allá por los albores del cambio de siglo entre el diecinueve y el veinte: rodar lo más deprisa posible por una carretera de las que normalmente se usan en el tráfico diario. Que, además, sus protagonistas sean pilotos en su mayor parte amateurs, también en la línea de lo habitual en esos viejos tiempos que solemos recordar con nostalgia olvidando lo malo y quedándonos sólo con lo bueno, aumenta el atractivo de un tipo de competición del motor que muchos tienen olvidado. Yo mismo apenas le presté atención durante veintitantos años, cegado por el mayor glamour de la Fórmula 1, las 24 Horas de Le Mans, las competiciones americanas o los rallyes más prestigiosos.

Sin embargo ahora, cada año que pasa, es la que me resulta más gratificante de ver y más auténtica para vivir de cerca. La montaña es algo así como la última frontera. Ese lugar remoto y escarpado en el que se refugian los rebeldes. Una competición en la que aún queda sitio para la variedad mecánica, en una época marcada cada vez más por la uniformidad de los certámenes monomarca. Una especialidad que, con las grandes corporaciones y sus batallones de ingenieros dominando la mayoría de los demás certámenes, es casi la única que todavía deja hueco al ingenio de los pequeños fabricantes. Y, por encima de todo, con sus recorridos naturales y su indudable riesgo, en la montaña es donde los pilotos nos hacen experimentar más de cerca, a quienes nunca nos atreveremos a hacerlo, lo que significa realmente eso de ir más allá de la línea roja.



Franz Tschager ganó en el Fito del 2002 y estableció un nuevo record del trazado (foto Gregorio Espartosa).



Simone Faggioli a toda velocidad con su Osella FA30 en la rectona del Fito durante la subida del año 2012.