

Mi primer "Monte", el Rallye Monte-Carlo 2015

Por Antonio Arderiu Freixa

Todo empezó en una comida en el Hostal Molí de Boixeda, en septiembre de 2014. En ella, y con Llorenç Camprubí, fruto probablemente de los vapores del vino, decidimos embarcarnos en la gran aventura de participar en el Rallye Monte-Carlo Historique de 2015. A este fin, entre plato y plato, nos repartimos las faenas y nos llenamos de ilusión (y excelente comida, que todo hay que decirlo) para completar la aventura.

El Rallye Monte-Carlo Historique es una prueba que intenta revivir el Rallye Automobile Monte-Carlo tal como era antes de la llegada de las actuales normas. Se compone de una etapa de concentración en la que los participantes salen de diversas ciudades europeas y llegan a Mónaco después de un día y medio de conducción y una media de 1.000 km (en nuestro caso 890).

Tras una noche en Monte-Carlo, se sale para disputar la etapa de clasificación que, ese año, finalizaba en Valence después de unos 350 km y tres tramos de regularidad a velocidad constante. Tras dormir en Valence una primera noche, se disputa otra etapa Valence – Valence, de aproximadamente 600 km y cuatro tramos de regularidad, que es la etapa común. Después de otra noche en Valence se disputan cuatro tramos más con otro recorrido de aproximadamente 400 km para regresar a Mónaco, donde se llega a media tarde. Estas dos últimas etapas es lo que constituye el recorrido común.

Una vez en Monte-Carlo, y con tiempo apenas para tomar un bocado en una carpa preparada al efecto, los participantes emprenden la última etapa, la llamada etapa complementaria o noche del Turini que, ese año 2015 tenía aproximadamente 160 km y dos tramos de regularidad, entre ellos el del Turini (La Bollène-Vésubie – Sospel). Los participantes llegan a Monte-Carlo de madrugada y, al día siguiente, se celebra la cena de reparto de premios con una espectacular gala en el Sporting Club donde, si no vas trajeado, no entras.

La primera decisión debía ser la de elegir la montura con la que enfrentarnos a este reto. En enero de 2014, sufrí una delicada intervención quirúrgica, tras la cual, haciendo caso a mis médicos que me habían recomendado calma, tranquilidad, una vida ordenada, nada de estrés, etc. etc., había adquirido un Autobianchi A-112 Abarth, ya con la secreta intención de utilizarlo en un rally de estas características y que estuvo en mi garaje sin poderlo tocar hasta el Costa de Azahar 2014. Decidimos que ese sería el coche ideal para unos amateurs como nosotros: tracción delantera, motorcillo rabioso, ruedas estrechas y poco peso le hacían apto para esa aventura.

La segunda fue la de componer el equipo. Fichamos a Pep Mora, que ya había hecho el Monte-Carlo "racing" en 1978 y 1979, para que junto con Manel Muncunill nos hicieran de asistencia rápida y personal, es decir: comida, medicinas (si es que ya tenemos una edad...), equipajes, etc. Por cierto, Pep todavía a día de hoy no sabe qué papel jugaban unos trajes en nuestra impedimenta y cada día pretendió que nos los pusiéramos. Como asistencia mecánica fichamos al equipo de Alt Car, con Luis y Eusebio al frente, que hicieron un magnífico trabajo.

Así las cosas, empecé a comunicarme con el ACM y Llorenç a estudiar y preparar la ruta. A punto estuvimos de que se nos pasara el plazo de inscripción, pues yo tenía entendido que era el 20 de noviembre cuando, en realidad, era el 10. Cuando Llorenç me llamó, tuvimos que correr y enviar toda la documentación a medio rellenar por internet. Hicimos varias reuniones para fijar los puntos de asistencia. Hubo que buscar palas, bidones, terratrip y la indumentaria para que el equipo pudiera soportar el frío y la nieve si nos quedábamos tirados como era el pensamiento que, en el interior, interior, teníamos.



Estudiamos el reglamento que estaba lleno de cosas curiosas para los neófitos como nosotros, por ejemplo la penalización por exceso de velocidad, los puntos por no pasar un tramo y reengancharte luego, la penalización "forfataria" cuando se supera determinado límite, etc. etc. También hubo que preparar el vehículo, de lo cual se encargó magistralmente Luis Góngora. Poner faldones, quitar asientos, poner protector de carter, faros, instalar arneses, ajustar algo tan importante como la calefacción... en fin, ponerlo en condiciones de guerra.

Otra cosa que hicimos fue enrolarnos en un team, con otros participantes, pues los equipos tienen unas ciertas ventajas. Al final formamos parte del JustClassics, dirigido por Georgios Ladopoulos y que, como poníamos dos vehículos rumanos, dos italianos, dos ingleses y el nuestro, pudimos adquirir a precio razonable el road book que se demostró como un elemento imprescindible y que fue perfecto en todo momento. También compartimos experiencias por internet y gozamos de mesa reservada en la gala final, así como en el buffet pre Turini. Este era un tema del que nadie nos había nunca hablado y que se demostró muy útil.

El día 30 de enero por la mañana nos presentamos en el parque cerrado de la avenida de la Catedral de Barcelona. Verificaciones administrativas y técnicas, seguidas de una larga espera que este que escribe aprovecho para ir a dormir. La verdad es que me daba cierto morbillo ir y volver de casa en los Ferrocarriles Catalanes, equipado de rally.

Etapas de Concentración

Salimos de Barcelona en medio de una hinchada fenomenal que agradecemos mucho. Éramos el número 41 de los que salían y, cuando subimos al podio, nos vimos rodeados de amigos, familiares y conocidos que nos venían a animar. O eso, o el deseo de la pitanza que siguió a continuación, según nos enteramos. Empezábamos, no sin cierta emoción, la etapa de concentración.



Hasta Amélie-les-Bains fuimos sin mucha historia. Una parada en L'Ametlla y otra en Camprodon para poner gasolina y un paso por Coll d'Ares, casi sin darnos cuenta. Ni rastro de nieve. Llegamos a Amélie con tiempo sobrado sobre el teórico de paso y allí tuvimos la primera sorpresa, cual era que el control no consiste en bajar la ventanilla y dar el carnet de ruta sino que tienes que aparcar y buscar al controlador que, normalmente, está calentito en un bar.

De Amélie-les-Bains-Palalda a Rennes-les-Bains la cosa ya se complicó un poco más. Nevaba y, aunque no llegó a cuajar, sí que la visibilidad era muy mala y el asfalto peor. Para colmo, nos hicieron pasar por un desfiladero en el que el pobre Autobianchi, todo y que es pequeñito, apenas cabía. Llegamos a Rennes por los pelos sobre el horario teórico y Llorenç tuvo que mojarse bastante para encontrar el control.

De Rennes a Saint-Chinian la cosa ya fue mas tranquila. Apenas sin lluvia y por carreteras notablemente mejores. Llegamos sobrados de tiempo y pudimos repostar y charlar con nuestro magnifico equipo que nos asistía. El pueblo entero había preparado unas carpas con comida caliente y me tragué todo el termo de café que llevábamos. Eran las cuatro de la madrugada.



De Sant-Chinian a Saint-Hippolyte-du-Fort la única historia fue la pérdida en un pueblo, Bédarieux, en el que no había manera de encontrar la carretera de enlace. Acompañados por un Fulvia y un Volkswagen dimos más vueltas que una noria hasta que vimos una luz en una puerta de una *boulangerie* y enviamos a 'Monsieur Mora', que nos seguía, a preguntar donde estaba el camino. Un poco más y vuelve con un chichón pues le dieron literalmente con la puerta en las narices a pesar de su elegante francés. Eran las 5 de la madrugada. También la llegada a este control fue sobre el horario teórico previsto.

El siguiente control de paso, en Séderon, ya tuvo más miga. Vimos amanecer en plena ruta y el cansancio se empezaba a notar, así como el hambre. En Séderon se juntaban todas las rutas y había mas animación, pero ni carpas ni ambiente ya que era un control casi en medio de la nada. De la nada, nada, no, porque había un pequeño bar a donde salimos disparados después del control para comprar un medio bocadillo de jamón y dos cafés. Allí lucía un sol que animó un poco más la ruta.



El tramo más difícil para mí fue el de Séderon a Saint-André-les-Alpes. En él, el cansancio empezó a aparecer y me entró una modorra importante que, merced a mi copiloto que animaba, logré vencer. Además, en Séderon se juntaban todos los itinerarios y continuamente te veías adelantado por vehículos más potentes. Para colmo, la carretera iba bordeando una línea de tren y cruzándola continuamente, con el consiguiente saltito dentro del coche. Ello no obstante, llegamos a Saint-André con una hora y media de adelanto sobre el horario; nuestra sorpresa fue que el valle estaba completamente nevado, pero con un espesor ya considerable. Aparcamos al sol y mientras Luis improvisaba una bufanda al coche, pude descansar casi una hora, lo que me fue anímicamente de maravilla. Pasamos el control en su justo minuto y seguimos ya por carreteras rodeadas de nieve hasta Levens, donde había la primera zona cronometrada.



Esta era en una subida muy revirada, de 11 km de longitud, por asfalto totalmente seco y lleno de espectadores incluso en los sitios más inverosímiles. Allí nos dimos cuenta de que la regularidad era mas teórica que real pues, para atrapar el crono con el Autobianchi, tenías que ir a fondo y ni así. Esto no le pasaba al Lotus Elan que nos seguía, que iba también a fondo pero saludando al personal y derrapando en cada curva hasta que lo dejamos pasar. Total: 5 minutos y 14 segundos de diferencia y 365 puntos de penalización.



Llegamos al control de Monte-Carlo, tras perdernos en La Turbie, con unos pocos minutos sobre nuestro horario. En este primer control monegasco nos instalaron el Tripy, especie de Ojo de Gran Hermano que controlaba todos nuestros movimientos. Tras ese control, otro breve hasta el pódium, donde llegamos completamente agotados. Lo último que recuerdo de la llegada fue la nube de fotógrafos que había al bajar el pódium y nuestro equipo sacándonos literalmente del vehículo. Afortunadamente la organización había previsto unas furgonetas que nos llevaron al hotel. Tras pasar por el bufet para comer algo y departir amablemente con Jean Ragnotti, nos fuimos a dormir cuando no eran ni las 9 de la noche y caímos en la cama sin enterarnos. En aquellos momentos íbamos el 277.



Etapas de Clasificación

Las pocas ventajas que tiene el no ser un participante consagrado es que, con el gran número de participantes que hay, sales tarde y puedes dormir más. Así, el domingo 1 nos levantamos prudentemente a las 9, desayunamos tranquilamente en el hotel y nos fuimos al parque cerrado a buscar el vehículo. Mientras tanto, los buenos ya hacía horas que estaban por esos mundos de Dios, pero menos descansados que nosotros.

Salimos a las 11.30. La ruta hasta la primera especial no tuvo mayor dificultad que acomodarnos a los distintos cambios de velocidad de la carretera, sabiendo que nos vigilaba el Ojo del Gran Hermano (el tripy) y que era implacable con los excesos.



La primera especial era Pont-de-Clans. Era una carretera sumamente revirada que atravesaba varios pueblos, con lo que había un gran riesgo de encontrar coches de cara. No había nieve ni hielo, pero sí humedad. Durante toda la prueba fuimos persiguiéndonos con un Mini que, tan pronto lo adelantábamos, como nos adelantaba él. La prueba volvía a ser de gas a fondo, dado lo revirado de la misma y las cuestas que había. El resultado fue acorde con el esfuerzo: 282 y 3.575 puntos de penalización, que suponían una diferencia acumulada de 2' 2".

Del final de la prueba a Digne-les-Bains (en Francia parece que todo tiene que ver con "les bains") había un largo enlace que cumplimentamos honorablemente, llegando al control de paso sobrados para nuestro horario teórico. En Digne reencontramos a la familia que nos había venido a ver y tuvimos un ratito para charlar y descansar. La población nos agasajó con productos locales y pudimos comer uno de los bocadillos del "Chef Mora".



Seguidamente, como ya había nieve al lado de la carretera, se nos planteó la duda de si cambiar los neumáticos por los de clavos o no. Al final, optamos por seguir con los de contacto hasta donde pudiéramos, decisión que fue bastante acertada.

El tramo que venía a continuación era Selonnet-Tourriers. Cuando llegamos a Selonnet y vimos el principio del tramo, a este que conducía le entró una cierta inquietud, por no decir canguelo, pues el tramo ya empezaba en una calle del pueblo y con gran cantidad de nieve. Tuve tiempo de tomar un café en previsión de lo que pudiera pasar.



¡Falsa impresión!! El Autobianchi con neumáticos de contacto se portó de maravilla en un tramo completamente nevado. No hizo el más mínimo extraño y fuimos a buena velocidad, dejando a otros muchos en el camino por salidas de ruta. Adelantamos también a un par de Minis que habían salido antes y que llevaban clavos. Cuando acabamos, creo que no cabíamos en el coche de pura satisfacción. El resultado sin embargo no fue acorde con la conducción. Resulta que, a medio tramo, había un cruce difícil y nos equivocamos escandalosamente, tomando el ramal que no era.

Lo peor es que no podíamos dar la vuelta por lo estrecho. Además, en una cuesta nevada, el participante 317, que era un Borgward Isabella de unos alemanes que debían haber sido miembros de la Stasi (la antigua policía secreta de la RDA), nos embistió para sacarnos de la ruta cuando ya habíamos hecho señales de apartarnos. Esta fue la sorpresa desagradable. Afortunadamente, un fotógrafo francés logró captar la escena, de la que aquí dejo constancia.



Pensábamos que era un rally para seniors y que los conductores eran caballeros o damas. Pues no. Resulta que hay mucho h... de p... escondido entre los participantes. Se les rompió un faro iiy les estuvo bien!! Total que perdimos mucho tiempo y el resultado final no podía ser otro que la penalización "forfataria" de 20.000 puntitos por sobrepasar el 33% del primero. Suponía un desfase acumulado de 10 minutos 12 segundos y bajar al puesto 283.



Después de Les Tourriers empezó la aventura. Cogimos la carretera general y, a los pocos metros, empezó a nevar. Al principio solo molestaba a la vista pero, al poco, ya empezó a quedarse en la carretera. Al coronar La Crois Haute, donde debíamos encontrar a la asistencia, la circulación ya era de uno en uno y con cadenas. Nos paramos en la asistencia y allí si que pusimos clavos y aprovechamos para repostar coche y ocupantes, estos últimos con otro famoso bocata "made in Mora". Continuamos en medio del tráfico, al principio con prudencia por las circunstancias pero, a medida que nos íbamos sintiendo más seguros, empezamos a adelantar a los vehículos mas lentos como si estuviéramos circulando por una autopista. El problema estaba que, con la nieve y la poca visibilidad, teníamos miedo de perder el cruce de la Gare de Clelles. Cuando pensamos que era allí, nos lanzamos sin ver nada y afortunadamente acertamos. Llegamos al control horario con seis minutos de adelanto, lo que nos permitió tranquilizarnos un poco.



El tramo de Chichilianne, que creíamos completamente sobre nieve, nos aportó otra sorpresa. Salías con nieve hasta las cejas y durante diez kilómetros, más o menos, era repetición del anterior. Pero pasado el túnel que hay en el Col de Ménuires cambiaba totalmente el paisaje y se hacia rápido y seco. Acabamos con dignidad en el puesto 245, penalizando 14.895 puntos que suponían un desfase acumulado de 5 minutos y 18 segundos.



Después de este tramo continuamos por una carretera nevada pero bastante buena, seguidos en todo momento por el dorsal 288, un Simca 1200 Ti, hasta la siguiente prueba, una clásica: La Cime du Mas – Saint-Jean-en-Royans. Pero no al estilo tradicional, sino que una mente retorcida había ideado una variante que nos llevaría por el Col de l'Echarasson, que estaba cerrado al tráfico y únicamente lo abrían para nosotros, es decir, para fastidiarnos. Nunca había visto tanta nieve junta.



El tramo empezó bastante bien, absolutamente nevado, pero con superficie lisa que permitía velocidades de entre 80 y 100 km/h. Lleno de espectadores, que servían para advertirte de los sitios peliagudos (era donde se ponían) pero que te deslumbraban con los flashes. Todo iba bien y el equipo Arderiu-Camprubí disfrutaba de un cierto optimismo ya que habíamos adelantado a varios, cuando llegó el cruce del Col de l'Écharasson. Aparte de que inicialmente no vimos (o no quisimos ver) el desvío, la carretera de repente se hizo mucho más estrecha, la nieve más alta y aparecieron unas roderas que, si caías en ellas, el coche traqueteaba y parecía que se iba a romper. Para colmo empezaba con una serie de épingles (paellas en nuestro léxico, que somos más hedonistas) en que había que meter algún que otro "primerazo" y unos puentecitos en que era una mera cuestión de puntería entrar. Ello no obstante fuimos a buena velocidad y acabamos el tramo con nota: 10.600 puntos que suponían 2 minutos y 8 segundos de desfase acumulado, así como ascender al puesto 234.



La llegada al control esta vez ya fue más apretada. Y para colmo lo habían escondido en una plaza al lado del río Rhone, que era de difícil acceso. Penalizamos seis minutos pero, por suerte, la organización bonificó posteriormente con 10 minutos a todos los participantes por la dureza de la etapa.

Finalizamos en Valence, donde dejamos el coche en parque cerrado. Allí la organización, que disponía de una magnífica carpa para acoger a los participantes, nos gastó una broma sangrienta: nos dieron el número de clasificación 38 y nos dijeron que salíamos a las 7.38 del día siguiente. Teníamos dudas pero un pesado, un participante que iba en un Simca Rallye, nos lo confirmó. Por ello fuimos al hotel reservado desde hacía tiempo y avisamos que nos despertaran a las 6. Una buena cena puso fin a un día creo que bastante bueno, al menos desde el punto de vista anímico. Por cierto que, a la llegada a Valence, nos vino a saludar Toni Puigcerver que no quiso perderse el evento.



Etapla Común

Madrugón con lluvia para el día siguiente. Para colmo, la navette que debía llevarnos al parque cerrado, no se presentó. Suerte que Llorenç convenció con malas artes al recepcionista del hotel para que nos acompañara en su coche. Hacía un frío pelón.

Ya en el parque cerrado no se veía ni un alma alrededor de nuestro coche excepto por todo nuestro equipo que lo había puesto en orden de revista. Extrañados, Manel Muncunill se dirigió a la carpa de accueil, donde le informaron que nuestra salida estaba prevista, a las 11.17! A las penas, puñaladas. Nos fuimos a un bar calentito donde desayunamos otra vez bastante bien y dejamos pasar el tiempo. Luego nos dirigimos al accueil para leer la prensa y buscar botellas de agua mientras veíamos a nuestros contrincantes como iban saliendo.

Cuando nos tocó salir, ya brillaba el sol pero el frío seguía siendo intenso. El tramo de enlace hasta la primera especial, Saint-Pierreville, no tuvo ningún problema. La especial ya fue otra cosa: era la más larga e incluía dentro de la misma el clásico tramo Le Moulinon pero en subida y estrecho. La prueba empezaba en seco pero a los pocos kilómetros ya era todo nieve y se componía de rápidas cuestas seguidas de descensos impresionantes entre bosques. Pasaba por un pueblo: Lachamp-St. Raphaël, donde luego también pasaba la otra especial con lo que los espectadores, muy numerosos, que allí había solo tenían que girarse para vernos pasar dos veces. Para nuestra pequeña historia, la mejor: 367 puntitos de penalización que equivalían a un desfase acumulado de 59 segundos y ascensión hasta el 212 puesto.



El enlace hasta la siguiente especial era peor que el tramo, pues la ruta era más estrecha y con más nieve al principio. Se trataba del descenso hasta el famoso Burzet. Cuando se acabó la nieve tuvimos que apretar en serio para enfrentarnos a la temida Burzet – Saint-Martial, de 41 km. Esta empezaba en seco y con fuerte subida en la que adelantamos a dos Minis y fuimos adelantados por un Austin Healey, al que cazaríamos en la nieve. Esta empezó a los 7 km y ya no nos abandonó hasta casi el final. La prueba tenía un trozo llano, que no recto, en el que pudimos recuperar parte de lo perdido en la subida larga. Volvimos a pasar por Lachamp-Saint Raphaël para a continuación ver como un Porsche se iba barranco abajo en una curva a izquierdas y alcanzar al AH que nos había adelantado. Llegamos a Saint-Martial casi secos de gasolina y repostamos al lado de la carretera. Total, para el recuento: 3.090 puntos (1' y 34" de desfase acumulado), que no esta nada mal con la subida. Y ponernos en el puesto 228.



El recorrido hasta el control horario de Saint-Agrève fue a buen ritmo, por carretera húmeda pero sin nieve. En el control hacía un frío que pelaba, y como sobraba tiempo, pudimos comer otro bocadillo "made in Mora" y estirar las piernas. Lo que no pudimos hacer fue beber agua de la fuente, pues estaba helada. El ambiente era muy bueno y habían puestos cafés, croissants y vino caliente, repugnante por otra parte.

Salimos de Saint-Agrève para enfrentarnos a la especial del Col du Faux. Esta era una prueba al principio ancha y sobre una carretera bastante buena pero con placas de hielo y que, cuando coronabas el Col du Buisson, se volvía estrecha y tenía algún descenso rápido y resbaladizo. El final era muy rápido, lo que favorecía a los coches más potentes. El resumen final fue 13.238 puntos que suponía un desfase acumulado de 5 minutos y 33 segundos. Fue en la primera prueba mayoritariamente seca en que pasamos controles con adelanto. La verdad es que, como no estábamos acostumbrados, ni lo vigilamos. Caímos al puesto 264.



Después vino otra clásica Lamastre - Plats, de 36 km. mayoritariamente en seco pero muy sinuosa y estrecha y con fuertes dificultades de navegación. Allí tuvimos otra justa de caballeros, vamos, una gresca, cual fue que, en un momento determinado en que pensábamos que no íbamos bien, intentamos dar la vuelta y, cuando estábamos en estas faenas, vino un Volkswagen que, sin hacer caso de nuestras señales ni protestas, nos empujó por el morro hasta apartarnos de la carretera. ¡¡Nos quedamos con su cara!! Con estos incidentes acumulamos 19.528 puntos y un desfase de 17 minutos 10 segundos, lo que todavía nos permitió ascender hasta el 259 de la clasificación, pues hubo muchos otros que también se perdieron.



El enlace hasta Tournon-sur-Rhône fue a tumba abierta, pues se nos echaba el tiempo encima. Fue un descenso antipático, con mucha curva resbaladiza, en una carretera sin señalizar. Llegamos al pueblo con el tiempo justo pero, horror de los horrores, el control estaba muy escondido y nos perdimos por unas callejas estrechas junto a unos rusos que iban en un impresionante Volga. A punto estuvimos de entrar en el CH en contra dirección (lo que nos habría supuesto descalificación) pero, afortunadamente, pudimos rectificar. Eso sí: 900 puntos de penalización, que no era mucho con lo que llevábamos, pero que, jorobar, joroban.

De Tournon a Valence, casi todo por autopista y sin incidencias. Para acabar el día, cena de "germanor" con todo el equipo en el Hotel Mercure, donde nos reímos a gusto y ganas con las aventuras de Luis, Eusebio, Manel y Pep Mora. Y a aprovechar el horario para el día siguiente.



Al día siguiente, mucho más descansados después de 8 horas de sueño, salimos en dirección Saint-Nazaire-le-Désert para la primera especial. Esta era sobre seco pero con muchas placas a los lados. Parecía bastante fácil salvo por unas paellas en descenso y un pasaje por una garganta espectacular. La llegada era un tramo bastante rápido donde, esta vez sí, cuidamos la regularidad un poco. El resultado final fueron 2.219 puntos, casi todos por delante, y un desfase acumulado de 10 míseros segundos. Volvimos al puesto 245.

Para ir al siguiente tramo, Verclause, había que cruzar el pueblo del mismo nombre. Fue un lío tremendo pues parece que perdíamos la carretera. Al final, cruzamos por un puente peatonal en que a duras penas cabía el coche y logramos llegar a la salida. El tramo era una versión larga del clásico Laborel-Col de Perty. Al principio seco, ancho pero con placas heladas a los lados. Pasado el pueblo de Les Millets la cosa se complicó y apareció la nieve casi de repente, tan de repente que en la primera curva, en que no estábamos preparados mentalmente, hicimos un amago de trompo. A continuación, en un tramo con fuerte subida encontramos un Renault Laguna de un espectador que resbalaba hacia nosotros porque el conductor, que no tenía ni idea de la conducción en nieve, lo único que hacía era acelerar y perder tracción. Total que, para esquivarlo, nos metimos en la cuneta. No paró nadie a ayudar y entre Llorenç y el causante del estropicio, empujando, lograron poner el coche bien. Cuando ya arrancábamos de nuevo, volvieron los energúmenos del 317 y nos volvieron a sacar del camino sin mayores consecuencias. Y la alegría fue máxima al ver que estaban atascados y sin poder superar la siguiente paella. Quise parar y obsequiarles con un estudiado corte de mangas (en catalán, botifarra) pero la prudencia del copiloto se impuso y seguimos, no sin cierta sensación de venganza. Como era de esperar con tanta juerga, nos tocó la penalización "forfataria" de 20.000 puntejos, con un desfase acumulado de 19'14" y caer a las profundidades: los 266.



A continuación, un largo enlace hasta Puget-Théniers, el último tramo del día, todavía con un poco de luz. El tramo era completamente sobre asfalto seco, con una fuerte subida a la francesa, es decir: paella, trozo llano, nueva paella, etc., hasta el Col de Saint Raphaël y luego un trozo muy, pero que muy revirado, en llano y pasando varios pueblos. El resultado fue de 12.419 puntos y 2' 32" de desnivel acumulado. Recuperamos siete puestos hasta el 259.

Llegamos al Control Horario de La Turbie justos de tiempo y allí sucedió una cosa que estuvo a punto de acabar nuestro rally y con nosotros en la Gendarmerie. Resulta que, a la salida del control, había una fuerte pendiente que desembocaba en una calle en obras. Había un gendarme que cortaba el paso y daba prioridad a los participantes. Cuando nos tocó a nosotros, el gendarme estaba de espaldas y los frenos de nuestro coche bastante tocados por el esfuerzo. Total que poco a poco el coche se fue aproximando a las posaderas del gendarme sin poder detenerlo y acabamos con la autoridad patas arriba sobre nuestro capot. Miles de disculpas, sonrisa de conejo y a seguir hasta el control de Mónaco donde, a pesar de perdernos como ya era habitual, llegamos sobrados de tiempo.

En la carpa de llegada había preparado un magnifico bufet, donde nos metimos todo el equipo y dimos buena cuenta de los embutidos, quesos y pasteles que había, amenizado por una orquesta de jazz. Fuimos parcos en el beber porque debíamos enfrentarnos al Turini y porque el vino francés, digan lo que digan, es agua sucia comparado con nuestros caldos...

Etape Complementaria

Después de la cena salimos para enfrentarnos a los dos últimos tramos. La salida se daba de medio minuto en medio minuto y nos tocó salir a las 10.57. Llovía y alguien de la organización advirtió que en el Turini estaba nevando, con lo cual vimos que los que habían montado ruedas de contacto volvían a poner las de clavos, así que dejamos las nuestras puestas.



Esta vez fue una decisión equivocada. Aunque en algunos tramos nevó, la carretera estaba totalmente limpia, con lo que la decisión nos penalizó fuertemente. No me gustó nada esta etapa. El primer tramo, Lucéram – La Cabanette, era una serie de paellas en fuerte subida y sin ninguna gracia, en la que el pobre coche gemía continuamente. Las bajadas eran lo mismo y, con los clavos, debías ir con mucha atención para evitar resbalones. Total, los 20.000 puntos de rigor que suponían un desfase de 5' 20" y acabar el 251 de la clasificación.

El famoso Turini fue más de lo mismo, con el detalle que se hacía al revés de lo habitual, es decir, de La Bollène-Vésubie a Sospel. Para mayor suplicio acababa con un paseo alrededor de Sospel subiendo el Col de Castillon. Nevaba a la salida y durante buena parte del tramo, pero la nieve no se quedaba. La subida era fuerte y consistía en una sucesión de fuertes paellas sin mayor atractivo donde, obviamente, fuimos adelantados por vehículos mas potentes que nos seguían. La gran frustración fue pasar por el Col de Turini porque pasas tan rápido que Llorenç ni lo vio. Esto sí, estaba lleno a rebosar y parecía que se hacía de día. Además, los flashes de las cámaras te deslumbraban. Pero duraba muy poco y enseguida venía el pronunciado descenso con paellas a todo trapo hasta el extremo que Llorenç cantó: *"En los siguientes 2 km, siete paellas, así que tú mismo"*. El tramo era agotador y sin ninguna gracia, con unas cuestas en las que era imposible atrapar al reloj y unos descensos que, con los clavos, debías cuidar para no darte un más que seguro boinazo. Al final, otros 20.000 puntejos "forfatarios" y descender al 247, porque otros lo habían hecho peor o se la habían dado.

Llegamos a Monte-Carlo sobre las 3 de la madrugada y poníamos fin a nuestra aventura, no sin cierta emoción y con la satisfacción de haber cumplido un reto personal. Como nos escribió Alex Romaní en un mensaje: *"esto ya no os lo quita nadie"*.



Ganaron la prueba Piero Lorenzo Zanchi / Giovanni Agnese, con un VW Golf GTI, seguidos de Raymond Durand / Sébastien Chol, conduciendo un Opel Kadett GT/E, y de los compañeros de la Stasi, Ernst Jüntgen / Marcus Müller, sobre un DKW F12 de dos tiempos. De los españoles, el mejor equipo fue Víctor Sagi-Víctor Sagi (Porsche 911S), demostrando que es un maestro en esto, seguido de Josep Masdeu-Albert Cardó (Ford Fiesta 1.6), Luis López-Enrique Júdez (VW Golf GTI), Rafael Fernández Cosin-Julen Martínez-Huarte con un Alfa 1300 GT Junior y Enrique Campos Egea-Norberto Fernández Cosín con un Datsun 240Z, acabando nosotros esta lista con el pequeño Autobianchi.

Para acabar me gustaría hacer unas reflexiones para las generaciones futuras y para los que quieran seguir esta aventura.

El Rallye de Monte-Carlo Historique consiste en una actividad deportiva para "seniors" como pueda serlo, por ejemplo, el golf o la vela de crucero. Ello no quiere decir que sea fácil, ni cómodo o sencillo, sino más bien todo lo contrario. Quien pretenda un agradable paseo por los Alpes, con degustación de la gastronomía local y relajada conducción, que ni se le ocurra irlo a ver. Es duro, muy duro y agotador y hace falta estar bien preparado para participar. Pensad por ejemplo que, con la distancia de un solo tramo de enlace, en España se hace un rally entero.

Los controles horarios son, a priori, muy holgados con intervalos de siete a nueve horas. Pero esto es una falsa impresión. A medida que vas haciendo kilómetros se vuelven mas apretados, culminando la noche del Turini en que no podía ni parar a estirar las piernas. Es decir, en el recorrido inicial vas bastante holgado de tiempo, pero eso se hace más escaso en la etapa de clasificación y mucho más en las siguientes, por lo que no puedes confiarte en la ecuación km/tiempo del *road book*.

Es una prueba muy competitiva. Ello se demuestra en la excelente preparación que llevan los equipos, con coches de asistencia, varias ruedas para cambiar, etc. Este año, además, había equipos oficiales que demostraban el interés por esta prueba. Así, el equipo Renault Historique, con Jean Ragnotti y Alain Serpaggi en R-12 Gordini, contaba con camiones y ruedas en cantidad. También el equipo Chardonnet alineaba cuatro Autobianchi muy preparados y con gran alarde de asistencia, al igual que Citroën, que contaba con tres DS con Bob Neyret al frente. Al final no hicieron un resultado acorde con los medios empleados, pero eso ya es otra cuestión.



La competitividad también se demostraba con el comportamiento de los participantes. Todos iban más o menos a saco y no respetaban nada, salvo los límites de velocidad por temor al Gran Hermano. Te empujan cuando pueden, no ayudan ni se paran para nada y, presumo, alguna "chapucilla" deben hacer pues coches, que veías estrellados, luego los volvías a ver en el parque cerrado y clasificados delante de ti como, por ejemplo, el Citroën 15. La caballerosidad y ayuda mutua no existen, hasta el punto de que nosotros que, al principio, nos parábamos a preguntar si pasaba algo, al cabo de dos días cuando nos adelantó un R8 Gordini que un poco más adelante se empotró contra la nieve, al recibir sus señales de que le ayudásemos a sacar el coche les obsequiamos con una generosa peineta.



Debe prepararse muy bien. Y aquí es justo señalar el trabajo y esfuerzo que hizo Llorenç Camprubí, que durante meses estuvo estudiando la ruta, buscando mapas, estudiando el reglamento, localizando el terratrip, en definitiva, haciendo todo el trabajo minucioso sin el cual todavía estaríamos dando vueltas en Saint-Hippolyte-du-Fort por poner un ejemplo. Hay que preparar todo: papeles, coche, asistencia y hasta las personas, porque parte del poder llegar es evitar en lo posible los imponderables.

Y, aun así, es una autentica aventura sujeta a los más variados y pintorescos acontecimientos, que es precisamente lo que, para mi, la hace sumamente atractiva. Que si te encuentras el

coche de un espectador en medio del tramo, o a un participante cruzado, que te pierdes, que no encuentras la navette para ir al parque cerrado, que se te pone a nevar cuando menos lo esperas y no estas preparado, etc. etc. Todo pende de un hilo en todo momento, hilo que, por muy preparado que estés, se puede romper inopinadamente.



El asunto nieve también tiene su gracia. Y mucha. Debo confesar que, al inicio de los preparativos, sentía un cierto respeto por el tema ya que no soy ni experto ni habituado a conducir sobre este blanco elemento. Así que, haciendo una pequeña trampilla, me apunté a un cursillo de conducción sobre nieve y hielo en Andorra. La verdad es que me sirvió de mucho, muchísimo. Al empezar a pisar nieve iba con cierto respeto, pero al ver que el coche se comportaba, fuimos cogiendo confianza y cada vez apretábamos más, adelantando a otros participantes más preparados. Y cuando pusimos los clavos, la confianza fue total, yendo sobre la nieve como por la alfombra de casa. Si analizamos nuestros resultados, observamos que precisamente fuimos incomparablemente mejor en los tramos nevados que en los secos, llegando a descender al 212 y cuartos de la intermedia en una ocasión, el Burzet – Saint Martial, de 43 km. Para acabar este apartado debo decir que, personalmente, me sentí mucho mejor conduciendo en nieve con neumáticos de contacto que en seco con clavos.



Me sorprendió gratamente el alto grado de apoyo que recibe esta prueba entre la población, todo lo contrario que aquí. Hay espectadores en todas partes, en los más inverosímiles sitios y a las mas inverosímiles horas, las poblaciones se vuelcan al paso del rally e intentan llenarte el coche con productos, mayoritariamente manzanas, la gente te deja pasar al ver la placa y la Gendarmerie es firme, pero colaboradora. Cuando vas por las ciudades, por ejemplo Valence, vestido de "romano", la gente te saluda con deferencia y te preguntan que como vas. En fin, todo lo contrario de lo que estamos acostumbrados por estos pagos.

No puedo finalizar esta crónica sin agradecer públicamente a Llorenc Camprubí, veterano del Monte-Carlo de 1977 y 1978, toda la paciencia que tuvo conmigo y sus esfuerzos en que todo saliera bien, así como los ánimos constantes que daba; a Pep Mora por sus bocatas y su compañía; a Manel por su aguante y el magnífico reportaje que hizo; a Eusebi, por su inestimable ayuda en los momentos cruciales; y a Luis, "padre" por así decirlo del Autobianchi "Monte-Carlo", por su excelente trabajo y apoyo.

© Antonio Arderiu Freixa
Rallye Monte-Carlo Historique 2015
(Escrito por el autor en febrero de 2015)
JAS Info Service