



## EL RALLYE DE MONTECARLO EN ASTORGA

Urbano González

*El 22 de enero de 1972 más de 50 automóviles participantes en el prestigiosísimo Rally de Montecarlo hicieron una parada en Astorga, al lado de la gasolinera San Narciso. Se trataba de un control horario, por lo que muchos aficionados y curiosos tuvieron tiempo de observarlos y admirarlos. Desde el momento en que nos enteramos de esto –hace ya algunos años– creímos que podía servir como tema para un artículo en nuestra revista. Pero eran necesarias dos cosas: localizar a alguien adecuado que lo escribiera y encontrar algunas fotografías del acontecimiento. Lo primero resultó bastante sencillo. A través de Nicolás Valbuena, un amigo mecánico de León, supimos de la existencia de Urbano González, abogado y ex presidente del Círculo del Motor Leonés. Urbano estaba redactando un libro sobre la historia del automóvil en León, por lo que tenía que tener información sobre aquel acontecimiento. Y, efectivamente, así era. Cuando hablamos con él, nos atendió con extrema amabilidad y se mostró dispuesto a escribirnos algo; pero sería muy importante –a él también le parecía así– encontrar fotografías para ilustrar el posible artículo. Y esto que en principio parecía que no podía resultar muy difícil se ha convertido en misión imposible: se ha hablado con los que eran profesionales de la fotografía en 1972- o con algún descendiente, si es que hubieran muerto-; se ha preguntado a todos los que pensamos que por una razón u otra era probable que hubieran estado allí; se ha buscado en Internet; se ha escrito a revistas del automóvil...pero no ha habido forma. Por eso, una vez que llegamos a la conclusión de encontrar fotografías no iba a ser posible, decidimos pedirle a Urbano que nos lo escribiera para este número, aprovechando que se cumplen en 2012 40 años del acontecimiento.*

*Y antes de pasar al texto, es de justicia mencionar a dos personas que nos han prestado ayuda en relación con la investigación de este asunto. El primero, el almeriense Diego Cara Barrionuevo, uno de los mayores expertos nacionales sobre la historia del tebeo español. Diego ha movido Roma con Santiago para localizar fotografías de la salida de Almería de los coches que pasaron por Astorga, pero tampoco ha podido encontrar nada. Sin embargo, entró en contacto con una persona vinculada en aquellos años con el deporte automovilístico en Almería, don Manuel Arqueros Cayuela, director técnico en la época del Automóvil Club de Almería, que le facilitó fotos de la salida de 1971, entre otras. Además, Diego nos consiguió un dossier de noticias relacionadas con el Rally de Montecarlo y su paso por Almería de La Voz de Almería, en concreto de los meses de enero y febrero de aquel año. Muchísimas gracias a los dos.*

Sabido es que determinados eventos deportivos trascienden al interés de los propios aficionados, siendo de común conocimiento de la población, aún cuando ese concreto deporte no les resulte llamativo. Tal puede ser el caso de algunas manifestaciones del deporte automovilista, que han alcanzado una popularidad equiparable a la de cualquier gran torneo tenístico o vuelta ciclista.

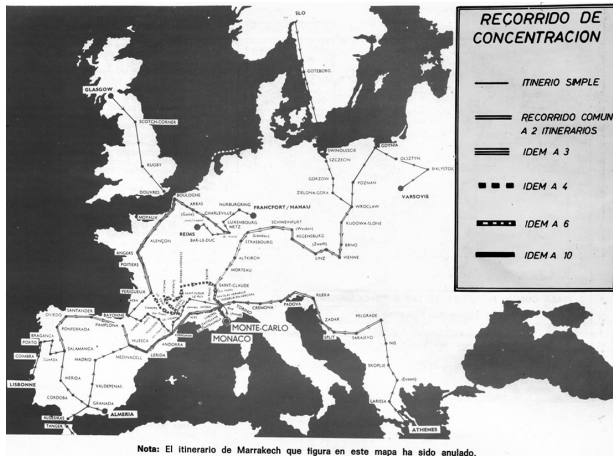
Entre esas grandes carreras de coches, el Rallye de Montecarlo es una de las más renombradas competiciones del mundo del motor, tanto por su antigüedad (la primera edición se celebró en 1911) como por su dureza, hoy día bastante mitigada por los cambios en su reglamento.

Podemos decir que los años dorados del Rallye de Montecarlo se sitúan en las décadas de los sesenta y setenta, cuando las listas de inscritos se acercaban a los 300 participantes y los grandes fabricantes de automóviles se peleaban por obtener una victoria publicitariamente más rentable y prestigiosa que ganar cualquier campeonato. A ello contribuía, sin duda, el planteamiento de la carrera, que constaba de un inicial recorrido de concentración con

salida de distintas ciudades europeas e incluso africanas hacia Mónaco, una posterior etapa común de dos o tres días íntegros de duración por los Alpes Marítimos, y una etapa final o complementaria la última noche en las montañas más cercanas al Principado de Mónaco.

Entre todas las ediciones de aquellos años, una de las más duras y exigentes fue la de 1972, cuyo recuerdo viene hoy a estas páginas por el protagonismo que tuvo Astorga en su desarrollo. Se preguntará el lector qué tuvo que ver la capital maragata con un rallye disputado en las montañas francesas. Pues bien, como quedó dicho, el Rallye de Montecarlo se iniciaba con unos recorridos de concentración, que en aquel 1972 tuvieron por origen lugares tan distantes como Oslo, Varsovia, Glasgow, Atenas, Reims, Frankfurt, Montecarlo, Almería y Lisboa, desapareciendo el recorrido que, con inicio en Marrakech, tan duro había resultado el año anterior.

En 1972 coincidió que los principales favoritos al triunfo final optaron por tomar la salida bien en Lisboa bien en Almería, cuyos recorridos se unificaban en Salamanca, para



Nota: El itinerario de Marrakech que figura en este mapa ha sido anulado.

Mapa del recorrido de concentración que publicó Fórmula en enero 1972.

1º.- El trazado de Marrakech que atravesaba España por Madrid fue anulado.

2º.- El itinerario que figura en el mapa, Astorga-Ponferrada-La Espina-Oviedo, fue sustituido por el Astorga-León-Pajares-Oviedo.

posteriormente discurrir por Asturias, Cantabria, Pamplona, Lérida y Andorra. Este periplo permitió que a las 17'01 horas del 22 de enero de 1972 apareciera por el control horario fijado en Astorga el Alpine 1600 S gr. 4 dorsal número 1 pilotado por Jean Luc Therier, a la cabeza del impresionante equipo Renault-Alpine, integrado también por Ove Andersson, Jean Claude Andruet, Jean Pierre Nicolas y Bernard Darniche. Para hacerse una idea del potencial del equipo, baste decir que estos cuatro últimos fueron los vencedores, respectivamente, de los Montecarlos de 1971, 1973, 1978 y 1979.

No sólo pudieron los asombrados astorganos presenciar al mejor equipo oficial de la época en la asistencia efectuada en la gasolinera de Astorga. También habían salido de Almería los Lancia Fulvia HF 1600 oficiales de Amilcare Ballestrieri, Sergio Barbasio y Sandro Munari (ganador de aquella edición del rallye y de las posteriores de 1975, 1976 y 1977), y el Ford Escort MK-1 RS 1600 del gran Timo Makinen (vencedor en 1965), que en Astorga ya comparecía junto a su compañero de equipo salido de Lisboa, Jean Francois Piot.

En fin, un buen ramillete de los mejores pilotos mundiales de entonces se habían decidido por el recorrido peninsular, deleitando a los aficionados leoneses, tan escasos de acontecimientos automovilísticos de relieve, que al menos pudieron contemplar de cerca las máquinas de sus sueños.

Después de Astorga, el rallye siguió su trayecto con dirección a León, abandonando la provincia en el Puerto de Pajares con destino al control horario situado en la calle Uría de Oviedo, antes de llegar a Francia y encontrarse con una condiciones climáticas ciertamente cambiantes, con tormentas de nieve que en tan sólo tres tramos eliminaron a más de un tercio de los participantes. Todo ello diezmó el rallye de tal manera que únicamente 34 de los 242 participantes entraron en el parque cerrado final del paseo marítimo de Montecarlo.

Queda pues para la historia que aquella tarde de invierno ha sido la única ocasión en el que el mundial de rallyes, el hoy famoso WRC, ha pisado suelo leonés.

## LANCIA FULVIA HF 1600

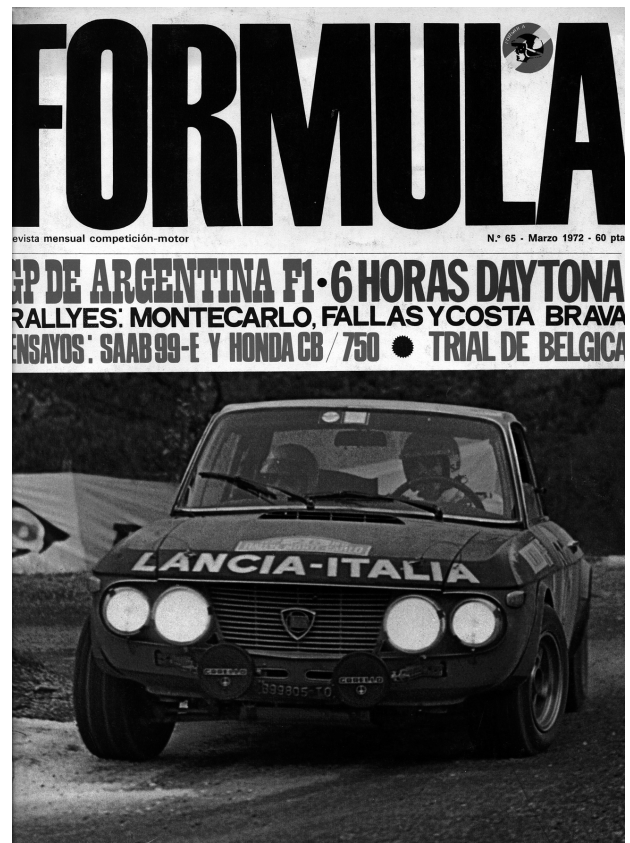
El vehículo ganador en Montecarlo 1972 era una atractiva berlina coupé dos puertas, presentada en 1965, y que derivaba de la carrocería cuatro puertas de gama media que Lancia tenía en el mercado desde 1963.

Presentaba una disposición mecánica ciertamente innovadora entonces, con tracción delantera, y un curioso motor de 4 cilindros en V, de 1216 cm<sup>3</sup> en las primeras versiones de competición. Estas fueron evolucionando con el paso de los años (1300 cm<sup>3</sup>, 1440 cm<sup>3</sup>), hasta llegar en 1971 la famosa versión HF 1600, con 160 CV, cambio de 5 velocidades, diferencial autoblocante y una fiabilidad a toda prueba tras varios años en competición.

Ya entonces Lancia se encontraba desarrollando el Stratos, que debutó a finales de 1972, pero mientras, el Fulvia otorgó a Lancia el primero de una larga serie de campeonatos mundiales con el triunfo absoluto en el Campeonato Internacional de Marcas 1972 (antecedente del campeonato mundial), tras suceder a la victoria en Montecarlo otras en Marruecos y San Remo con Simo Lampinen y Amilcare Ballestrieri.

El palmarés del Lancia Fulvia es ciertamente impresionante, con siete títulos de rallyes en Italia (1966 a 1969 y 1971 a 1973), dos campeonatos de Europa (Harry Kallstrom en 1969 y Munari en 1973) y victorias en los más importantes rallyes del mundo (San Remo 1966, España y Tour de Corse 1967, Gran Bretaña 1969 y 1970 ...)

Hoy día, las versiones HF 1300 y 1600 son vehículos muy escasos y sumamente cotizados, pero existen una gran cantidad de réplicas que se ilustran en los rallyes para clásicos, como la que aquí podemos observar.



Portada de Fórmula de marzo de 1972, con Munari en portada como ganador del rallye.



Lancia Fulvia

### SANDRO MUNARI, «IL DRAGO»

El ganador del Rallye de Montecarlo 1972 fue el italiano Sandro Munari, el primer gran campeón italiano de rallyes y el primer piloto que consiguió ganar cuatro veces la prueba monegasca.

Nacido en 1940, Munari desarrolló toda su carrera deportiva en la órbita del equipo oficial Lancia, para el que empezó a conducir en 1966. Cuando esta marca se integró tiempo después en el grupo Fiat, pasó también a correr con vehículos de su gama.

Campeón de Italia de rallyes en 1967, ese año incluso ya logró vencer fuera de su país (Tour de Corse, Rallye Alpes Orientales). La temporada 1968 la pasó prácticamente en blanco, tras sufrir un gravísimo accidente a principios de año, precisamente en el recorrido de concentración del Rallye de Montecarlo, a resultas del cual falleció su copiloto. Ya recuperado, retornó en 1969 a la senda del triunfo, logrando nuevamente el campeonato italiano y encadenando grandes victorias en rallyes internacionales, equiparables a los actuales rallyes del campeonato mundial, tales como Sestriere, nuevamente Alpes Orientales o San Martino de Castrozza.



Sandro Munari



Munari con el Stratos en el Legend Cantabria 2010

Tras un segundo puesto en el TAP-Portugal de 1970 y de 4 victorias en 1971, la temporada de 1972 fue la de su eclosión, al triunfar tanto en Montecarlo como en la mítica Targa Florio de Sicilia, a los mandos de un Ferrari 312 P junto a Arturo Meznario. En 1973, fue el hombre elegido por Lancia para ganar el campeonato europeo de rallyes, algo que consiguió tras imponerse en los Rallyes Costa Brava, Firestone-España, San Martino de Castrozza y Tour de France, ya a los mandos del legendario Lancia Stratos gr. 4, un vehículo con el que estuvo plenamente identificado y que desarrolló personalmente desde su debut, en el Rallye Costa del Sol de Almería 1972.

A partir de 1974, concentró su actividad en las primeras ediciones del campeonato del mundo (creado en 1973), obteniendo un total de 7 victorias (San Remo y Canadá 1974, Montecarlo 1975-1976-1977, Portugal y Tour de Corse 1976) y otros 7 podios, contribuyendo decisivamente a la obtención por Lancia de los títulos de campeona de marcas en 1974, 1975 y 1976. El que entonces no existiera el campeonato de pilotos hace que la estadística no refleje el dominio que en esos años ejerció Munari en el mundial de rallyes.

En 1977 se creó el antecedente del certamen reservado a los pilotos, en forma de Copa del Mundo, cuyo primer ganador fue nuestro protagonista, tras imponerse en Montecarlo, Sudáfrica y San Martino de Castrozza. Para 1978 la política comercial del grupo Fiat arrinconó en los talleres el eficaz y victorioso Lancia Stratos en beneficio del 131 Abarth, un coche con el que Munari no se sintió cómodo, abandonando progresivamente la primera línea, centrándose cada vez más en tratar de obtener su último sueño, la victoria en el Rallye Safari de Kenia, algo que siempre se le resistió, a pesar de quedar segundo en 1975 y tercero en 1974 y 1977.

Hoy día todavía se puede ver a Munari al volante de su sempiterno Lancia Stratos-Alitalia en rallyes para vehículos históricos, como por ejemplo en el Legend Cantabria 2010 que aquí se ilustra. Fue el retorno de Sandro a las mismas carreteras en las que en 1973 obtuvo la primera gran victoria internacional del Stratos, al imponerse en el Rallye Firestone.

*\* Urbano González es abogado y ex presidente del Círculo del Motor Leonés.*