

33 Rally *villa de Llanes*

Los pasados días 25, 26 y 27 de septiembre de 2009 tuvo lugar la celebración de la 33 edición del rally Villa de Llanes.

Nuestro interés en este evento era doble en esta ocasión, ya que a nuestra asistencia habitual, motivada por la afición a las cuatro ruedas y su entorno, y por ser Llanes el lugar en el que disfrutamos las vacaciones de verano y algún que otro puente, se unía la participación de nuestro amigo César Caro, que como algún lector recordará fue el alma mater en la reconstrucción de nuestro MG B GT en su taller de San Roque del Acebal.

No quiero olvidarme de mencionar que el máximo responsable de este evento, Jesús Peña, falleció antes de realizarse la edición del pasado año, de manera que ha tranquilizado a todos los aficionados de la zona, ver que la semilla que sembró ha servido para que sus colaboradores hayan sabido continuar con la realización de este rally.

Lo cierto es que para los no conocedores de este tipo de eventos, lo único que puede traerles de recuerdo, cuando se cruzan con la celebración de un rally es que se encuentran con un problema, ya que las carreteras están cortadas por miembros de la Guardia Civil de Tráfico, lo cual es un incordio. Yo les aconsejaría que en lugar de dar la vuelta y buscar otra ruta, aparquen su coche, se aproximen a la zona de tramo y sientan como andan estas monturas, ya que hasta las más humildes, como son los Peugeot 205 de hace más de diez años, mantienen un ritmo impensable para cualquier automóvil normal.

Lo cierto es que estos chicos gastan gran parte de su sueldo en preparar el coche, cambiar las ruedas y entrenar las distintas zonas por las que discurren estas pruebas.

En cuanto a los coches, la primera impresión de los neófitos cuando se aproximan a cualquiera de ellos, es el de estar viendo una jaula, ya que lo primero que se aprecia son las barras antivuelco, además de la descarnada visión de un habitáculo que sólo conserva los

asientos, por cierto de una apariencia totalmente distinta, ya que son baquets para que el cuerpo encaje bien, pero que han perdido la moqueta, el forro de los costados y cualquier otro elemento de aislamiento o confort. A cambio se agregan elementos de seguridad, empezando por las propias barras que en caso de vuelco o caída por un precipicio, aíslan a los ocupantes del contacto con el suelo y por tanto de su impacto al cuerpo. También se dispone de un sistema de cortacorriente que permite desconectar el motor y el resto de elementos eléctricos, en caso de accidente, para impedir la producción de incendios, todo esto acompañado de un extintor de una capacidad generosa, que se activa inmediatamente.

Externamente estos coches parecen un anuncio ambulante, ya que salvo el número que identifica su inscripción, y las flechas que advierten de las zonas de remolcado del vehículo, el resto son todo pegatinas, de los



Alejandro Lazcano Arranz

Subdirector General de
Planificación y Coordinación
Informáticas
Ministerio de Trabajo
e Inmigración



amigos y negocios que apoyan a estos valientes para que su participación en los rallies sea menos onerosa, ya que salvo algún privilegiado que es apoyado por una empresa u organización y conduce un coche oficial, el resto son auténticos valientes cuya afición puede con todo.



Lo cierto es que este mundo no ha cambiado mucho desde que yo iba con mi coche como vehículo de apoyo a los pilotos de VIMESA en el rally Luis de Baviera, que se disputaba por la zona centro, en los tramos de Canencia, Morcuera o el pantano del Vellón y en el que he visto correr, entre otros, a Jorge de Bagratión o a Antonio Zanini. También en aquella época había grandes diferencias entre los pilotos oficiales y los que corrían por sus propios medios, por tanto este deporte tiene todos los visos de que continuará, ya que la afición difícilmente desaparece.

Vamos ahora a describir el desarrollo de este rally ya que es el protagonista de nuestro artículo. Se compone de cinco tramos, cuatro de los cuales son recorridos en dos ocasiones y el último una sola vez, siendo el más occidental el de Torre-Carmen de 19,86 km que se sitúa entre las localidades de Carabia y Ribadesella. Es probable que hayáis pasado por allí en caso de ir a visitar el mirador del Fito.

El siguiente tramo es el de Nueva-Labra de 19,90 km que comienza en la bella localidad de Nueva de Llanes, que es el pueblo natal de mi amigo Toño, y que si lo visitáis os encontrareis con la playa de cuevas del mar que es una preciosidad, ya que se ve el mar a través de las oquedades producidas en la roca. Continuamos con el tramo Siejo-Puertas de 23,78



km que pasa por el río Cares y la localidad de la Borbolla.

El siguiente tramo es el de La Tornería de 11,37 km y que es mi favorito ya que arranca de Santa Marina, en cuya sidrería se dispone de un prado precioso y unos bancos con



vistas al Cuera (no olvidar los gin tonic que prepara Alejandro) y concluye pasado El Mazuco, excursión ésta que os recomiendo dadas las vistas que tiene, y cuyo único problema consiste en ir pendiente de no encontrarte con alguna vaca y sus terneros.

Por último el tramo final es el de Noriega-Puertas de 12,97 km del que os recomiendo visitar en su inicio la casa de indios, ya que se encuentra en muy buen estado de conservación, y si coincide con la hora de la comida, no os perdáis las verdinas con andaricas del restaurante La Barata en Colombres.

Este año hemos tenido la decepción de que nuestro amigo César con el número 48, pinchó y no pudo recuperar los seis minutos que dedicó a cambiar la rueda, lo cual no es óbice para reconocer lo bien que corre y como se arrima a las cunetas con su Peugeot 206 XS.

A cambio, disfrutamos de la victoria de Berti Hevia, piloto local, que compensó la discreta actuación del rally Príncipe de Asturias a los mandos de su Skoda Fabia Súper 2000, y superó en esta prueba al Porsche GT3 de Miguel Ángel Fuster y al Subaru Impreza WRX STI de Enrique García Ojeda.

En definitiva un lujo de prueba para una localidad pequeña como Llanes, que sólo se justifica por el gran trabajo de muchas personas y de la escudería Villa de Llanes.