



Nº 1.512 • 6 de enero de 2015  
2,50 € (2,65 € en Canarias)

# AUTO HEBDO SPORT

Prueba racing  
**Toyota GT86 CS-R3**

**FORD MUSTANG**



# Los deportivos de **2015**



RAIDS

## ¡Comenzó el Dakar!

ADEMÁS:

Estadísticas del  
Campeonato  
de España de  
Rallyes  
de Asfalto



La vida está llena de estaciones  
a las que no puedes llegar tarde

Presidente: **Antonio Asensio Mosbah**

Vicepresidente y Pte. de la Comisión Ejecutiva:

**Juan Llopart**Director General: **Conrado Carnal**Director Editorial y de Comunicación: **Miguel Ángel Liso**Directora del Área de Revistas: **Esther Tapia**

Directora del Área Comercial Nacional de Prensa:

**Marta Bilbao**Director del Área de Libros: **Román de Vicente**

Directores del Área de Prensa y Plantas de Impresión:

**Juan Alegre y Enrique Simarro**Director del Área de Recursos Humanos: **David Casanovas**

www.autohebdosport.es

Director: **Enrique González**Redactor jefe: **Diego Pérez**Redactor jefe de Información: **Juan Manuel García Rubio**Redactores: **Juan Manuel Fernández Pellón** (jefe deDeporte), **Rafa J. Cid** (jefe de Producto) y **Claudio Luna**Coordinación: **Miguel Ángel Infante Manso**Centro de prestaciones: **Ignacio Trueba**Fotógrafo: **Jorge Brichette**Maquetación y tratamiento de imagen: **Miriam Castro**y **Pedro Cedrún**Edición de textos: **Juan Torres**Informática: **Javier Rodríguez** (coordinación)Producción: **Jorge Barazón**Colaboradores: **Josep Viaplana, Elías Domingo,****Javier Bueno y Javier Arenas**Fotografías: **Kike Salgueiro y Sutton**

Corresponsales:

Andalucía: **J.J. Medina y Ezequiel Escabias.**Aragón: **Eduardo Escolano.** Asturias: **Elías Domingo**y **J.B. Díaz.** Baleares: **Arnau Bisquerria.** Canarias:**Juan José Alonso Prieto, Álvaro Díaz y Olegario****Leal.** Cantabria: **Félix Ortiz.** Castilla-La Mancha:**Jorge Gay.** Castilla y León: **César Ruiz de los****Bueis.** Cataluña: **Jordi López, Francesc Abella y****Jordi Juliá.** Comunidad Valenciana: **Javier Penadés.**Extremadura: **Julián Jiménez.** Galicia: **Javier****Figueiredo.** La Rioja y Navarra: **Jorge Elías Palacios.**Madrid: **Vivi García.** Murcia: **David Garnés.**País Vasco: **Eduardo Maturana.**

Atención al cliente y suscripciones:

Teléfono: **902 05 04 45.**

Redacción, Administración, Publicidad y Pequeños Anuncios:

C/ Orduña, 3. 28034 Madrid

Teléfono: **91 586 36 07. Fax: 91 586 22 17.**Secretaría de Dirección y Redacción: **Teresa Antón**Correo electrónico: **autohebdos@grupozeta.es**Impresión: **Rotocobrhi.**

Ronda de Valdecarrizo, 13. Tres Cantos (Madrid)

Distribución: **GDE Revistas, S.L.**

Parque Empresarial, Calle de la Agricultura, D-10.

11407 Jerez de la Frontera, Cádiz. Tel.: 902 548 999

UNIDAD DE REVISTAS: GRUPO ZETA

Directora Comercial: **Gema Arcas**Directora de Marketing: **Sofía Ruiz**Director de Desarrollo: **Carlos Silgado**Director de Producción: **Javier Bellver**

PUBLICIDAD

• Centro: Director **Julián Poveda.** Equipo comercial**Luis Rodríguez** • Cataluña y Baleares: Director**Francisco Blanco.** Equipo comercial **Josep Juaneda.**

C/ Consell de Cent, 425. 08009 Barcelona

• Galicia: **Estibaliz Rodríguez.** Avda. Camelias, 17-19.36202 Vigo. Tel.: 986 41 69 77 • Levante: **José López y****Vicente Causerá** • Sur: **GesmediosAsociados, S.C.**

C/ Asunción, 76, 4ª Izqda. 41011 Sevilla. Tel.: 954 27 53

72 • Norte: **Jesús Mª Matute** • Canarias: **Mercedes****Hurtado** • Aragón: **José Manuel Hernández.**

Hernán Cortés, 37. 50005 Zaragoza. Tel.: 967 700 400.

• Coordinación de Publicidad: **Celia Sánchez y****Enriqueta Montoliú**AUTOhebdos SPORT es una publicación de  
Ediciones MOTOR ZETA, S.A.

Depósito legal: B-12684-2014

Difusión controlada por

**confidencial** se non é vero... é ben trovato

*Los Seat León Cup Racer de la Eurocup podrían equipar neumáticos Michelin en 2015.*



*Jesús Ferreiro tiene a la venta su Porsche 911 con idea de construirse un Ford Escort MKII.*

## Michelin apuesta por la Seat León Eurocup

La Seat León Eurocup podría cambiar de suministrador de neumáticos en 2015 y Michelin podría estar pujando fuerte para convertirse en la marca elegida. Nacidos con neumáticos Dunlop, su suministrador la pasada temporada, los Seat León Cup Racer podrían montar gomas Michelin a partir de este año, aunque, además de la propia firma francesa, Dunlop y otros fabricantes podrían estar muy interesados en equipar a esta Copa monomarca.

## Nuevo BMW M3 para Francesc Gutiérrez

Tras vender el BMW M3 ex Pep Bassas que poseía a un coleccionista barcelonés, Francesc Gutiérrez podría estar construyendo una nueva unidad partiendo de cero. Si la razón de deshacerse de este coche era que le daba respeto competir con un coche único –con el que Bassas disputó su último rallye, el Cataluña de 1995– con este nuevo M3 Francesc podría dar rienda suelta a sus aptitudes de pilotaje en rallyes.

## Ferreiro prepara un Ford Escort MKII

El gallego Jesús Ferreiro podría estar construyendo un Ford Escort MK II para disputar el Nacional de Rallyes de Históricos. El actual campeón de la especialidad en la disciplina de Velocidad tendría a la venta su Porsche 911 con el objeto de sustituirlo por un Escort con el que tratar de revalidar su título.

## Dani Marbán, con un R5

Dani Marbán estaría gestionando la adquisición de un moderno vehículo de rallyes de la categoría R5 con el que competir esta próxima temporada. Para ello, el piloto madrileño habría vendido tanto el Mitsubishi Lancer con el que logró el título de Gr.N como el Lotus con el que ha corrido últimamente.

## La evolución del Fiesta RS WRC, en Portugal

M-Sport podría estrenar una nueva evolución del Ford Fiesta RS WRC en el Rallye de Portugal (21-24 de mayo). El equipo británico habría mejorado el Fiesta con unas especificaciones de motor diferentes, así como la introducción de un nuevo cambio, más robusto y eficaz, elemento que se ha optimizado al tiempo que se han homologado las nuevas levas de actuación.

## SMC Júnior, a por un Seat León Cup Racer

Gonzalo de Andrés, el patrón del equipo SMC Júnior, podría estar en negociaciones con Seat Sport para adquirir un Seat León Cup Racer. El piloto madrileño estaría pensando en utilizar este nuevo León en el Campeonato de España de Resistencia (CER), pudiendo participar personalmente con él en alguna carrera de la Seat León Eurocup.



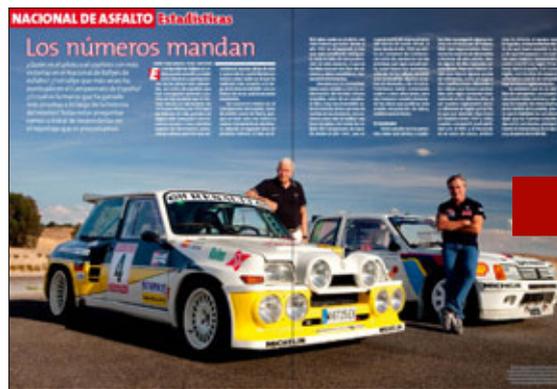
*Gonzalo de Andrés tiene en mente adquirir un Seat León Cup Racer para su equipo, el SMC Júnior.*

**Novedades**

**14** Avance Deportivos 2015

**Prueba**

**22** Audi TT 2.0 TFSI quattro



**Dakar**

**28** Salida y primera etapa

**Rallyes**

**38** Estadísticas del Nacional de Asfalto

**Prueba racing**

**46** Toyota GT86 CS-R3

**RFEDA**

**54** Gala de Campeones 2014

**81** Calendario 2015

**Off Road**

**66** Maroc Challenge



**Secciones fijas**

**3** Se non é vero...

**6** En primera

**8** Actualidad

**9** Al habla: Pol Rosell

**70** Anuncios de competición

**73** La actualidad de cada autonomía

**80** Karting regional

**82** Citas



SÍGUENOS EN  
**facebook**

[www.facebook.com/autohebdosport](http://www.facebook.com/autohebdosport)

¡Ya sois

**58.901**

seguidores!

**LO MEJOR DE LA SEMANA**

AUTOhebd SPORT ha publicado:

**Abregaos, que viene frío...**



*Paco Belinchon:* FELIZ 2015... Y que nos llegue plagados de Éxitos!!!!. Gracias por vuestra compañía durante todo el 2014

*Joan Ma Rosell Grau:* hasta en manga corta iria yo para ver estas maquinas!

*Francisco Javier Grima Marmol:* Es una pieza de museo T16

*Luis A. Rodriguez:* Eso si es una máquina.

*Gaby Falcone:* Sa sait de la voiture

*Sebastian Marhuenda:* Buena máquina , si señor

*Silvia Alvarez:* Lamas Precioso

*Sergi Giralt:* para mi, uno de los mejores Montecarlos!!

*Guillermo Ansótegui:* Pequeño pero matón. Menuda máquina! !!

*Santi De La Muela Mialdea:* Es el mítico Peugeot 205 Turbo 16, tantas veces campeón mundial de rallyes?

*Ricardo Gutierrez:* Con ese aparato poko frío hace

*David Valdiviejas Garrido:* Viendo esto..., entra uno en calor rápidamente, que tiempos, por dios....

*Joanen Wanaka:* Rallye de Montecarlo 1984.

*Eriberto Ponaparte:* Este junto al Audi S2, el Metro MG, el Lancia S4 y el Renault Maxi Turbo, los mejores coches de siempre en los rallyes.

*Pedro Guindo:* Yo tuve uno, pero era en escala 1:32, jajaja, quién hubiera podido subirse a esa máquina...

AUTOhebd SPORT no se responsabiliza de las opiniones, faltas ortográficas y demás errores que puedan aparecer en los textos extraídos de Facebook.

# AUTO SPORT

# Contigo, a todas partes

Adquiere tu revista en formato digital  
para verla donde y cuando quieras.

Rápido y fácil con



Disponible en



[www.kioskoymas.com](http://www.kioskoymas.com)

# Mal empezamos

**A**unque el titular del foro de esta semana no sea el más indicado para comenzar estas líneas, y especialmente el nuevo año, lo primero es lo primero: ¡Feliz año para todos, queridos lectores! Faltaría más. Que se cumplan todos vuestros deseos de cara a 2015 y que os vaya muy bien.

Dicho esto, la actualidad manda. Y si empezamos mal es a causa de lo comunicado por la Federación Internacional de Automovilismo la semana pasada en relación a la "congelación" de los motores en la F1.

Es un "donde dije digo, digo Diego" y la "barra libre" para Mercedes, Ferrari y Renault, que podrán evolucionar sus unidades de energía durante 2015 sin mayores problemas.

Una laguna en el reglamento publicado en 2014 así parece permitirlo, pero lo más grave es que Honda, como nuevo motorista del equipo McLaren, no podrá hacer lo mismo.

Para entendernos, que el próximo

día 28 de febrero el motor que presente el fabricante japonés, como recién llegado, deberá ser el que utilicen toda la temporada.

Esto va a ser un grave contratiempo para el nuevo equipo de Fernando Alonso. Yo lo interpreto como un nuevo desaire del organismo inter-

**Acaba de comenzar la pretemporada y a McLaren-Honda la FIA ya le está clavando los primeros puñales**

nacional hacia el piloto asturiano; vamos, otra confirmación más de que sigue sin caer bien por los dominios de Jean Todt.

Ya sea de una forma u otra, me veo obligado a utilizar el calificativo de "cachondeo". La F1 es eso, un "cachondeo" puro y duro, el "corralito" de Jean Todt y de Bernie Ecclestone, que hacen lo que les da la gana.

De lo que no tengo ninguna duda es de que esto no va a quedar así. Las próximas semanas veremos todo tipo de movimientos, aunque podemos estar seguros de que Honda estará en inferioridad de condiciones.

Lo que sí veremos, y disfrutaremos, es una nueva edición del Dakar que ya está en marcha. Y por supuesto, con nuestros primeros espadas, a saber, Nani Roma y Carlos Sainz, presentes; el madrileño como favorito para conseguir el triunfo en la maratónica carrera, la más dura entre las duras, como ha podido comprobar el bueno de Nani, al que una avería en la primera etapa le ha dejado sin opciones a la victoria, pero seguro que, sin presión, ganará etapas. Y suerte también para la amplia colonia española de participantes presente en el continente sudamericano.

## Las frases de la semana

*"Si Lewis Hamilton se va, Fernando Alonso es nuestra primera alternativa".*



**Toto Wolff**

**Carlos Sainz** | *"El Rallye Dakar es el reto total para un piloto".*

**Diogo Gago** | *"Los reconocimientos ilegales son uno de los problemas en los rallyes portugueses".*

# 100

### A la ASO.

Ha comenzado una de las pruebas más duras del calendario deportivo automovilístico, el Dakar 2015, y lo ha hecho bajo el compromiso de modernizarse y adecuarse a los tiempos que corren en cuanto a respeto por el medio ambiente y seguridad para participantes y público. Además, en su séptimo año en Sudamérica, la prueba sigue aumentando el interés de todos, algo que hoy en día es digno de alabar.

# 40

### A X-raid.

Es indudable que en las carreras hay muchos factores que pueden dar al traste con los objetivos y que con las mecánicas puede pasar de todo, pero el que una simple avería en la bomba de aceite haya hecho que el ganador de 2014 quede sin opciones de revalidar el título en la primera etapa por esperar horas a ser remolcado, no parece lógico. ¿No había algún compañero de equipo para ayudar al español?

# 20

### A Franck Montagny.

*"Soy culpable. Mi carrera se ha acabado",* con estas palabras el francés, expiloto de Fórmula 1, y actualmente en la Fórmula E, admitió haber consumido derivados de la cocaína con los que dio positivo en un control *antidoping*. Triste noticia para este deporte, y para un deportista que aún tenía muchas cosas que hacer y decir dentro del automovilismo.



## Escuadrón de Tierra

Peugeot ha vuelto al Dakar con un escuadrón de 2008 DKR, en la imagen formados en fila de a uno, dispuestos a completar su principal misión: la victoria. Además de los poderosos "tanques" del león, para esta prueba tienen en su haber la experiencia del Almirante Peterhansel, la audacia del General Sainz y la valentía del Teniente Despres. Sin duda, un ejército de garantías para conseguir el objetivo en el campo de batalla sudamericano.



# Carta a los Reyes Magos

Es el momento, después de celebrar la Navidad y la entrada del año nuevo, de redactar una carta a los Reyes Magos para pedirles que, además de salud y suerte para todos en este 2015 que, según nuestros políticos, será el de la recuperación y el de la salida definitiva de la crisis, se materialicen con su magia una serie de deseos que afectan al mundo del automóvil.



En primer lugar, querido lector, que el mercado se mantenga al alza, tanto porque el sector del automóvil es uno de los principales barómetros en los que se mide nuestra economía como por el enorme peso industrial que, directa e indirectamente, se genera de las numerosas fábricas instaladas en España y del que dependen miles de familias y, a su vez, en muchos casos, las posteriores inversiones en el área del *motorsport*.

Por otro lado, que 2015 nos traiga muchos éxitos a nivel deportivo. Empezamos 2014 con el extraordinario triunfo de Nani Roma en el Dakar y lo acabamos celebrando el anhelado ascenso de Carlos Sainz a la Fórmula 1 después de que se convirtiera en el campeón más joven de las World Series, el que más carreras ha ganado y siendo el primer piloto de Red Bull en lograrlo. Tengo ganas de verle debutar ya a los mandos del Toro Rosso, y, conociéndole, estoy seguro de que va a sorprender a más de uno.

Todos, sin embargo, no nos engañemos, vamos a estar muy atentos a Fernando Alonso y

**Os pido que con vuestra magia traigáis salud y suerte para todos**

su nueva andadura en McLaren. Dicen que segundas partes nunca fueron buenas, pero tengo la sensación de que esta vez la excepción va a confirmar la regla. En 2007 todo acabó saltando por los aires, pero ahora se necesitan, se ha juntado el hambre con las ganas de comer. La unión entre un piloto del talento de Alonso, un constructor como McLaren, que ha demostrado su calidad a la hora de hacer coches, y un motorista de la talla de Honda, con gran experiencia en la tecnología híbrida, puede ser brutal. Al inicio habrá que ser paciente, pero auguro éxitos, quizá el arranque de otra etapa inolvidable.

Ellos, probablemente, sean la punta de lanza de nuestro automovilismo deportivo, la referencia para miles de niños que quieren seguir sus pasos, pero nuestros buenos deseos se extienden a todos, a los que empiezan con la esperanza de ser campeones y a los que en la pista materializan sus esperanzas e ilusiones, ya sea en carretera o en circuito.

En definitiva, estimados Reyes Magos, os pido para todos salud y suerte, también y muy especialmente para ti, querido lector, ya que aquí siempre tenemos muy presente que eres nuestro bien más preciado.



RALLYE DE MONTECARLO

## Con Loeb y casi 100 inscritos

El primer rallye de la temporada en el Mundial lucirá una espléndida lista de inscritos con casi un centenar de equipos, exactamente 96. Entre todos ellos habrá 17 WRC, repartidos entre los cuatro equipos oficiales, Volkswagen, Hyundai, Citroën y Ford (M-Sport), y algunos privados, como los de Prokop, Bertelli, Solberg, Bouffier, Protasov, etc. Además del sonado regreso de Loeb a los mandos del DS3, Hyundai volverá a la carga con ánimos renovados, pero en esta ocasión con solo dos i20 WRC para Thierry Neuville y Dani Sordo. El español lucirá el número 8 en las puertas de su coche y está deseando que comience la prueba después de las buenas sensaciones que le dejaron los últimos tests en los tramos cercanos a los que se disputarán a partir del 19 de enero.



MUNDIAL DE RALLYES

## Kubica sigue con el Fiesta

Finalmente, el piloto polaco volverá a correr con Ford este año, al menos en la primera parte de la temporada. A pesar de los rumores que se habían extendido colocando al expiloto de F1 en Citroën, unido esto al interés mostrado por Yves Matton por tenerle en sus filas, el acuerdo entre ambas partes no se ha producido, y Kubica comenzará la temporada en el Rallye de Montecarlo llevando el Ford Fiesta RS WRC. Sin embargo, en la prueba del Principado, Robert figura en la lista de inscritos con su propio nombre como concursante, algo cuanto menos curioso, ya que debería ser un valor seguro para Ford en el Campeonato del Mundo de Constructores. En M-Sport cuentan con los jóvenes Elfyn Evans y Ott Tanak para puntuar para el equipo, pero en el rallye del año pasado Kubica impresionó con sus primeros cronos, liderando la prueba en sus dos primeras especiales.



## ¿Cuál fue tu planteamiento de la temporada en el debut de esta nueva Seat León Eurocup?

Hace unos tres o cuatro años disputé la Copa Seat León que se realizaba en España, y esa experiencia ha sido de gran importancia a la hora de afrontar este certamen internacional. En la Copa hay una gran rivalidad y para luchar por el título hay que ser muy regular. Es necesario estar peleando

te trasera sea bestial. A priori es un coche fácil de conducir en el que, como en la mayoría de los vehículos de competición, lo que más cuesta es arañar esas últimas décimas al crono que te permitan estar delante.

## Has corrido en trazados míticos de toda Europa, como Spa, Nurburgring y Monza. ¿Cuál te ha gustado más?

Sin duda, dos de esos

desde hace unos 7 años, ya que son de mi misma localidad. En 2013 hice con ellos el International GT Open con un Ferrari. Acabamos cuartos del campeonato después de hacer varios podios, y creo que ese fue un gran resultado para nosotros.

## ¿Con qué te quedas, con los GT o con la Seat León Eurocup?

Creo que desde el punto de vista de un piloto,

de hacer las cosas bien o mal.

## ¿Qué tal te encuentras compitiendo con Baporo?

Me han ayudado siempre tanto en el tema económico como en otras cuestiones. Les estoy muy agradecido, ya que es un equipo de primer nivel que siempre es puntero estén en el campeonato que estén. Desde aquí les quiero felicitar por sus títulos en el GT Open, el

*“Lo que más cuesta es arañar esas últimas décimas al crono que te permitan estar delante”*

*“Una de las opciones de futuro sería dar el salto al nuevo TCR creado por Marcello Lotti”*

## “Para luchar por el título hay que ser muy regular”

Con tan solo 23 años, Pol Rosell acumula una importante experiencia compitiendo en circuitos de todo el mundo. La temporada pasada participó en la Seat León Eurocup y tras una brillante actuación, con una victoria y dos segundas posiciones, se hizo con el título de este certamen.

J.M. FERNÁNDEZ PELLÓN

do siempre que puedas por el podio, pero si no es así, lo que tienes que hacer siempre es puntuar.

## ¿Qué diferencias hay entre el nuevo Seat León Cup Racer y el modelo anterior?

Tienen algunas similitudes, y el hecho de disponer de un cambio electrónico con levas en el volante es lo más destacado. Sin embargo, la mayor diferencia que yo me he encontrado es el gran avance en el plano aerodinámico del coche nuevo. El alerón trasero actúa con mucha mayor fuerza, y eso hace que el agarre de la par-

te has citado, Spa y Monza, son siempre muy especiales para competir. Me llamó la atención mucho el trazado de Silverstone, aunque quizá no pude disfrutar allí tanto porque tuve un fin de semana más problemático de lo habitual. Tengo un muy buen recuerdo de Salzburgring, que es donde logré la victoria.

## Aunque eres muy joven tienes ya una gran experiencia, pues has competido incluso en GT, ¿cómo te fue allí en 2013?

Llevo prácticamente toda mi carrera deportiva ligado al equipo Baporo, al que conozco

al menos a mí personalmente me sucede, es más motivador competir en un certamen en el que conduces en solitario, como la León Eurocup. El de GT es un campeonato en cierto modo de Resistencia en el que compartes el coche con otro piloto, y eso hace que las variables para conseguir un buen resultado se multipliquen por dos. Uno un día puede tener un día malo, y otro día lo puede tener tu compañero. Cuando ganas o cuando pierdes puede ser por ti o por tu compañero. Sin embargo, en un certamen como la León sabes que tú eres el único culpable

Europeo de Turismos y otros campeonatos en los que han estado. Con ellos también disputé el año pasado el CER junto al ruso Yuri Makushin.

## ¿Planes de futuro?

Estamos barajando varias opciones, y una de ellas sería dar el salto a un certamen internacional, de nivel mundial, como es el nuevo TCR creado por Marcello Lotti. Actualmente lo veo muy lejano, dado lo complicada que está la situación económica para encontrar patrocinadores. Si esto no saliera, trataríamos de repetir en la León o realizar certámenes más pequeños.

## FÓRMULA 1

### El nº 55, para Carlos Sainz

A falta de que formaciones como Caterham y la nueva Manor GP confirmen si estarán o no en la parrilla de este año, la FIA ya ha hecho públicos los números con los que los pilotos competirán en sus monoplazas esta temporada, la segunda en la que portan dorsales fijos. El único que podía cambiar su número por el 1 de campeón era Lewis Hamilton (Mercedes), pero el británico ha decidido volver a utilizar el 44 que tan buena suerte le dio en 2014, mientras que Sebastian Vettel (Ferrari) –ya sin el 1– portará el 5. Entre los debutantes, Carlos Sainz lucirá el número 55 en su Toro Rosso, Max Verstappen el 33 (también Toro Rosso) y Felipe Nasr (Sauber) el 12. En otro orden de cosas, la FIA ha reconocido que había una laguna en el reglamento técnico y se podrán introducir mejoras en los motores durante todo el año. Honda se queda fuera al ser un nuevo fabricante.



Piloto	Equipo	Número
Lewis Hamilton	Mercedes	44
Nico Rosberg	Mercedes	6
Daniel Ricciardo	Red Bull	3
Daniil Kvyat	Red Bull	26
Kimi Raikkonen	Ferrari	7
Sebastian Vettel	Ferrari	5
<b>Fernando Alonso</b>	<b>McLaren</b>	<b>14</b>
Jenson Button	McLaren	22
<b>Carlos Sainz</b>	<b>Toro Rosso</b>	<b>55</b>
Max Verstappen	Toro Rosso	33
Felipe Massa	Williams	19
Valtteri Bottas	Williams	77
Sergio Pérez	Force India	11
Nico Hulkenberg	Force India	27
Pastor Maldonado	Lotus	13
Romain Grosjean	Lotus	8
Marcus Ericsson	Sauber	9
Felipe Nasr	Sauber	12



24 HORAS DE LE MANS

## Ford prepara su regreso

Justo antes de entrar en escena los coches de Sport Prototipos, Ford había conseguido sus únicas cuatro victorias en Le Mans, entre los años 1966 y 1969 y con el sorprendente y espectacular GT40. Jacky Ickx fue el último de los pilotos que consiguió una victoria al volante de un coche de la marca del óvalo, y desde entonces Ford no ha podido conseguir más triunfos absolutos. Ahora, con motivo de la celebración del Salón del Automóvil de Detroit, a partir del 12 de enero, la marca americana presentará un nuevo GT con el que espera poder competir en la mítica carrera de Resistencia en 2016. Para entonces el coche ya estará muy evolucionado, y Ford volverá al Circuito de La Sarthe con un coche que estará encuadrado dentro de la categoría GT.

ESCUDERÍA FERRARI

## De la Rosa deja su puesto a Vergne

Jean-Eric Vergne ocupará este 2015 el puesto de piloto reserva en Ferrari, desplazando de este modo al español Pedro de la Rosa, que había ostentado este puesto en los dos últimos años tras su salida de HRT. De la Rosa finaliza así su colaboración con la Scuderia, por lo



que ahora será Marc Gené el único piloto español con contrato en la casa de Maranello. Por otra parte, Sébastien Buemi vuelve a la F1, en este caso como tercer piloto de Red Bull, junto a Ricciardo y Kvyat. El piloto suizo alternará este trabajo con su participación en la Fórmula E. Por otro lado, Sauber también ha anunciado a su tercer piloto, que no es otro que el italiano Raffaele Marciello, un joven del que los fans esperan que sea el próximo campeón del mundo de su país, algo que no consiguen desde 1953, año en el que ganó Alberto Ascari.

CALENDARIO DE LA RFEDA

## Febrero, inicio de temporada

La temporada 2015 comenzará ya el mes que viene con una madrugadora prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra organizada en Lorca. Este certamen precisamente tendrá alguna novedad, como que algunas de sus carreras formarán parte del constituido Campeonato Ibérico de Tierra. El Nacional de Asfalto también aportará un par de carreras al Campeonato Ibérico de Asfalto, el del Bierzo y el de Adeje, siendo esta la única novedad en uno de los certámenes más importantes de España. Entra nuevo en el calendario la Copa de España de Energías Alternativas, con cinco pruebas calendadas en principio y con una más como reserva. En la Montaña, la Subida de Andorra regresa al Nacional, y será la octava y última prueba de la temporada. En los Circuitos no hay muchas novedades. Tanto las carreras que organizan VLine.org como GT Sport permanecen casi invariables, con seis y siete reuniones en sus respectivas categorías cada una de ellas, en España los primeros y por toda Europa de Camiones hay un cambio importante, y es que el Circuito de Valencia sustituye al de Navarra. Todas estas pruebas están detalladas en el calendario que os ofrecemos en la página 81.

LIBROS

## Rafa Cid publica la historia del Rías Bajas

Hace pocas semanas, Rafa Cid –padre de nuestro compañero Rafa J. Cid– presentó en Vigo el libro “Breve Historia del Rally a las Rías Bajas. Los años clásicos”, que relata la trayectoria desde sus inicios hasta 1981 de la que sigue siendo una de las carreras más importantes de España. “Recuerdo que acudí a la primera edición como aficionado antes de empezar a correrlo”, comenta el autor. Reedición del libro de 1981, la “Historia del Rallye Rías Bajas”, se han añadido nuevas fotos y, sobre todo, se ha ampliado con la incorporación de los Rallyes de La Toja, precedentes de la prueba viguesa. El Faro de Vigo, coeditor del libro –donde Rafa Cid escribió durante más de tres décadas–, se despide así de la pluma que inundó de gasolina las páginas del diario decano de la prensa nacional. Para conseguir el libro hay que acudir al kiosco o contactar a través del teléfono 986 81 46 00. El precio es de tan solo 9,95 euros gracias a la subvención del Ayuntamiento de Vigo.



BREVES

El asturiano Jonathan Pérez ha firmado un acuerdo con Roberto Méndez (RMC) para disputar la temporada 2015 del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto al completo con un nuevo Mitsubishi Lancer Evo X R4 provisto de las últimas homologaciones.

El Mundial de Turismos (WTCC) organizará una sesión de entrenamientos oficiales el 13 de febrero en el Circuit de Barcelona-Catalunya. Esto ha sido posible debido a la suspensión de la carrera que habría de celebrarse en Argentina en marzo, ya que los equipos tendrán más tiempo para preparar la temporada.

Campos Racing, el equipo español de Alzira capitaneado por Adrián Campos, ha confirmado su entrada en la GP3, ocupando la plaza que deja libre Hilmer Motorsport. De esta forma, la escuadra valenciana estará presente en el Mundial de Turismos, en la GP2, en la Fórmula E, en la Eurofórmula Open y en la GP3.

El francés Jean-Philippe Dayraut (Mazda) fue el vencedor de las dos carreras del Trofeo Andros disputadas en Alpe d'Huez. Con estos dos triunfos, el de Toulouse se afianza al frente de la clasificación general del campeonato.

El Circuito de la Comunidad Valenciana Ricardo Tormo cerró la temporada con más actividad y visitantes con respecto a 2013. El número de aficionados aumentó en un 8,4%, mientras que la ocupación del trazado llegó al 84,6% de los días.

En el número anterior de AUTOhebdos SPORT publicamos una foto del Porsche 911 SC de Ricardo Gallardo en lugar de la de “Beny” Fernández que correspondía, dentro del reportaje del Porsche 911 GT3 de Vallejo y el Volkswagen Polo N1 de Amador Vidal. Pedimos disculpas por el error.



Italia y Estados Unidos tendrán sus propios campeonatos nacionales de TCR en 2015, que se registrarán bajo la normativa del TCR International Series. En EE.UU. será una categoría promocional dentro del USTCC y en Italia compartirá calendario con el CITE (Campeonato Italiano de Resistencia).

El piloto noruego Petter Solberg seguirá al menos un año más en el Mundial de Rallycross, donde defenderá el título conseguido en 2014 con el Citroën DS3 WRX. Petter es el primer piloto que ha conseguido dos títulos FIA diferentes, en Rallycross y en el Mundial de Rallyes.

# VIAJAR

LA PRIMERA REVISTA ESPAÑOLA DE VIAJES

TODO LO QUE NECESITAS SABER  
PARA PERDERTE ESTE OTOÑO

CADA MES  
EN TU  
QUIOSCO

[viajar.elperiodico.com](http://viajar.elperiodico.com)

| [facebook: facebook.com/RevistaViajar](https://facebook.com/RevistaViajar)

| [twitter: @viajar](https://twitter.com/viajar)



FORD FIESTA RED  
EDITION Y BLACK  
EDITION

## Menos es más

Los Fiesta Red Edition y Black Edition son los coches de motor de 1 litro fabricados en serie más potentes hasta la fecha. De hecho, la nueva versión con 140 CV del EcoBoost 1,0 litros ofrece más potencia por litro que el Bugatti Veyron o el Ferrari 458 Speciale. Podemos resumir sus prestaciones en un paso de 0 a 100 km/h en 9 segundos y una velocidad máxima de 201 km/h, manteniendo una eficiencia de combustible de 4,5 l/100 km. Estos modelos de tres puertas incorporan colores de contraste en las rejillas frontales superior e inferior, el nuevo parachoques delantero y los retrovisores, con llantas de 16 pulgadas de aleación en color negro. Faldones laterales o difusor trasero son otras de sus especificidades. Además, no faltan relaciones del cambio acortadas y amortiguación endurecida para un mejor tacto. La gama de precios parte de los 18.050 euros.



LAMBORGHINI AVENTADOR LP 700-4 PIRELLI EDITION

## Potencia con control

En 1963 nació el primer prototipo de Lamborghini, el 350 GTV, unidad que fue calzada con neumáticos Pirelli, al igual que la posterior versión definitiva. Desde entonces ha transcurrido medio siglo, y ambas firmas italianas mantienen su colaboración: el último eslabón de la misma es la Serie Especial Pirelli del Aventador LP 700-4. Le distinguimos al primer golpe de vista por las finas líneas rojas del techo, a juego con los retrovisores, la defensa frontal y neumáticos P Zero, que entregan la potencia al suelo en conjunto gracias a la tracción total y que han sido montados en llantas de 20 o 21 pulgadas. Mecánicamente no hay evoluciones, el Aventador Pirelli Edition mantiene intacto el motor V12 de 700 CV, capaz de catapultarlo a 100 km/h en 2,9 segundos, montado en la parte central trasera de su carrocería de carbono. Las primeras unidades se esperan para el verano de 2015.



## BREVES

Volkswagen ha nombrado a Pedro Fondevilla nuevo director de Marketing de la marca en sustitución de Laura Ros, quien asume la dirección de Volkswagen en España. Ros y Fondevilla toman el mando con Volkswagen como la marca líder del mercado automovilístico español por tercer año consecutivo, con 77.000 unidades matriculadas, un 20% más que en el ejercicio anterior. Les deseamos a ambos mucha suerte.

Continuando con datos de ventas, esta vez internacionales, las acumuladas de Hyundai Motor Company en 2014 han ascendido a 4.963.456 unidades, lo que representa un crecimiento del 4,9% respecto a las del año 2013. Su cifra total de empleados ronda los 90.000.

Fiel a su cita anual con el invierno, Audi vuelve a convocar sus cursos de conducción y seguridad sobre nieve, Audi Winter Driving Experience. Esta vez se desarrollan en la estación invernal de Baqueira Beret, en la que se ha ubicado la escuela permanente que impartirá las clases para aprender a dominar el vehículo en las condiciones más adversas. Para inscribirse no es necesario ser cliente de Audi, y el precio es de 350 euros. Para más info, [www.audidrivingexperience.es](http://www.audidrivingexperience.es).



Volvo es consciente de que el 50% de los ciclistas fallecidos colisionaron con un coche, y por ello ha desarrollado, en colaboración con Ericsson, un sistema que conecta a ambos vehículos mediante una aplicación smartphone y dispositivo colocado en el casco de los ciclistas pensados para alertar a ambos conductores de la presencia del otro.

CADILLAC CTS-V

## La bomba americana

Hasta 2016 no veremos en Europa al fiero CTS-V, que con su poderoso motor V8 turbo de 6,2 litros entrega la friolera de 635 caballos, superando en potencia a rivales como los Audi A6 o BMW Serie 5. Toda esa fuerza es entregada a las ruedas traseras mediante una caja de cambios de ocho relaciones con autoblocante, disposición con la que logra marcar un tiempo de 3,7 segundos en el paso de cero a cien. Con unos cinco metros de longitud, el CTS-V incluye elementos en fibra de carbono para aligerar peso, como el capó; la amortiguación magnética variable (Magnetic Ride) ha mejorado su velocidad de actuación un 40%, y la dirección cuenta con asistencia y desmultiplicación variables. Todavía no hay precios, pero como referencia, los nuevos CTS, que llegaron a España en 2014, parten de 55.000 euros.



# Los deportivos que vienen

El sentido práctico del mercado automovilístico es cada vez mayor en cantidad, pero afortunadamente la variedad de deportivos y coches pasionales sigue siendo también cada vez mayor, y esto es una gran noticia. Aquí te traemos los modelos más fieros, ya confirmados, que traerá 2015.

Rafa J. CID





## Volkswagen XL Sport

Volkswagen nos dio una sorpresa mayúscula en el Salón de París de 2014: el XL Sport. La primera clave, el peso, logra bajar de los 900 kilos gracias a la plataforma de plástico reforzado con fibra de carbono, llantas de magnesio y puertas de plástico que al abrirse pivotan hacia arriba. La aerodinámica es una de las más destacables del mercado, con suelo plano para efecto suelo y diversas piezas móviles –en el frontal, también el alerón trasero–, además de entradas de aire estratégicas para eliminar turbulencias. El motor merece capítulo aparte, salvo para nuestros colegas moteros: este Ducati bicilíndrico en V estrecha –V2– sube hasta las 11.000 rpm –¡!–, y entrega 200 CV a las ruedas traseras mediante una caja de cambios de doble embrague. Así armado alcanza los 270 km/h, y pasa de cero a cien en 5,7 segundos. Afortunadamente, el Volkswagen XL Sport no se queda en prototipo: de él se fabricarán 250 unidades.

## Ford Focus ST y Focus RS

El Focus ST tiene cara nueva tras haber sufrido el *restyling* habitual a la mitad de su ciclo de vida, como puede apreciarse en sus paragolpes y parrilla frontal. Mientras, en el interior los retoques son más profundos, pues se ha rediseñado parte del salpicadero y la consola central y se ha añadido un volante deportivo, además de asientos Recaro. Y los cambios no acaban ahí.

Dinámicamente, nuevos muelles y amortiguadores de dureza incrementada hacen más racing la respuesta del chasis, a lo que se une una dirección reajustada de cara a mejorar el tacto de conducción. Nuevas llantas de 18 pulgadas o cámara trasera serán otros de sus elementos de serie.

Quizá la mayor sorpresa de la nueva gama es la inclusión de la variante diésel 2.0 TDCi de 185 caballos, que se une a la anterior 2.0 EcoBoost de 250 CV. Mientras el ST de gasolina resuelve el paso de cero a cien en 6,5 segundos, la versión diésel emplea 8,1", y a cambio rebaja el consumo medio de 6,8 a 4,4 litros a los 100 km. Ya se aceptan pedidos desde 32.300 euros.

Pero la verdadera fiera de la gama Focus será la versión RS, que Ford está desarrollando y que todavía no tiene fecha de comercialización, incluso podría retrasarse hasta principios de 2016. Por el momento, ya lo hemos visto rodar camuflado en Nurburgring, y se especula que bajo su capó montará un motor 2.3 turboalimentado con la friolera de 335 caballos de potencia, una cifra más interesante de lo que parece, pues supondría un récord el transmitirla al suelo solo mediante las ruedas delanteras. ¿Cómo lo resolverá Ford: autoblocante, pasará de dos ruedas motrices a tracción total...? Esperamos ansiosos.



## Volvo S60 y V60 Polestar

Polestar quiere convertirse en la división deportiva de Volvo, como M lo es para BMW o AMG para Mercedes. Y su última creación, que tiene la bendición de la casa, son los S60 y V60 Polestar. Ya se venden en mercados como Suecia, Japón, Reino Unido o los Estados Unidos, y aún tenemos esperanzas de que alcancen el mercado nacional.

Potentes frenos de 371 mm escondidos tras las llantas de 20 pulgadas serán los encargados de detener al coche, movido por el motor T6 de 6 cilindros sobrealimentado, que genera 345 caballos. Mientras, la amortiguación se ha endurecido un 80% frente a las versiones más deportivas, los R-Design. Ha sido asociado a una caja de cambios automática secuencial que entrega la potencia a las cuatro ruedas a través de un embrague Haldex desarrollado por Polestar, y que colabora a que el cero a cien pueda realizarse en 4,9 segundos. Estéticamente, el paso por el túnel de viento ha arrojado pequeños cambios en la carrocería, con nuevos detalles como defensas, faldones o *spoiler* trasero.



## Honda NSX

El futuro NSX seguirá siendo biplaza, y su sistema de propulsión es todavía una incógnita: Honda ha desvelado que será híbrido, sin concretar más. El prototipo de 2012 incluía un propulsor V6 turbo y otros dos motores eléctricos, y por ahí pueden ir los tiros. La potencia final superará probablemente los 500 CV, ya que sus responsables afirman que buscan "el precio de un Audi R8 con las prestaciones de un Ferrari Italia". Desarrollado y diseñado en California, el nuevo NSX se fabricará en Ohio, Estados Unidos. Podremos verlo por vez primera en el Salón del Automóvil de Detroit el próximo 12 de enero (en la foto superior mostramos el último prototipo), y su llegada coincide con el regreso de Honda a la Fórmula 1, escudería que, como todos sabemos, será liderada por Fernando Alonso. Sabiendo que el anterior NSX fue puesto a punto por el astro brasileño Ayrton Senna, no sería de extrañar que el asturiano aporte su grano de arena a la leyenda de este superdeportivo que vuelve a la palestra.



## Alfa Romeo 4C Spider

La versión abierta del Alfa Romeo 4C, denominada Spider y vista por vez primera en el Salón de Ginebra de 2014, empezará a fabricarse a principios de este año y pronto la veremos por nuestras carreteras. Gracias al diseño en forma de bañera de su chasis de fibra de carbono reforzada, no necesitará pesados refuerzos para mantener la rigidez torsional de la versión cerrada, con lo que mantendrá un peso cercano a los 1.000 kilos, que le permitirá, con su motor 1.7 turbo de 4 cilindros y 240 CV situado en posición central trasera, seguir siendo un "matagigantes" de sensaciones deportivas casi radicales. La potencia es entregada a las ruedas traseras a través de la caja de cambios de doble embrague en seco TCT.

## Audi RS 3 Sportback

El RS 3 regresará a mediados de este año armado con el motor de 5 cilindros más potente de la historia RS de Audi: con una cilindrada de 2.480 cc, rinde una potencia máxima de 367 CV entregada al suelo mediante las cuatro ruedas a través de una caja S tronic de 7 velocidades y doble embrague. Este TFSI catapulta al nuevo Audi RS 3 Sportback –única carrocería disponible– hasta los 100 km/h desde parado en 4,3 segundos, la mejor cifra en su clase. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h, pero opcionalmente puede aumentarse esta limitación hasta los 280. Le caracterizan, además de retoques estéticos, vías más anchas que el resto de sus hermanos de gama, y cuenta con frenos carbonocerámicos en opción.



## Lexus RC F

La marca nipona ya tiene listo el RC F, que iniciará su comercialización en España en febrero a partir de 86.500 euros, para convertirse en su modelo más deportivo. Sus responsables le han dado vida mediante el motor V8 de 5 litros y 477 CV asociado a la caja de cambios ZF de 8 marchas, que envía la potencia a las ruedas traseras. BMW M4, Audi RS 5 o Mercedes Clase C AMG son sus rivales directos, pero al contrario que la mayoría de ellos no ha optado por la sobrealimentación y ha preferido la precisión y la escalada hacia lo alto de la aguja del cuentavueeltas que ofrecen los motores atmosféricos. Su carácter es enormemente deportivo, cuenta con posibilidad de realizar reglajes para fomentar la suavidad o el dinamismo, y estrena el sistema VTD: un autoblocante mecánico controlado electrónicamente capaz de enviar el par óptimo a cada rueda para optimizar la tracción.



## DS 3 Racing

El Racing sigue siendo, tras el Peugeot RCZ R, el coche más deportivo del Grupo PSA, y ahora se comercializa bajo la marca DS: conserva los chevrones en el frontal, pero ninguna otra mención a Citroën. Y que vuelva es una buena noticia, pues desde hace tiempo solo llega con cuenta gotas, en series limitadas. La nueva versión 2015 incrementa su potencia de 203 a 207 caballos, y es capaz de resolver el paso de cero a cien en 6,5 segundos. Y mantiene prácticamente todo lo demás igual: tacto muy deportivo, decoración llamativa, calidades de primera... Por todo ello, cuesta 29.600 euros.

Es novedad la incorporación en la lista de opcionales de los faros Full Led (987 euros), y vienen de serie elementos como el sensor de aparcamiento, los leds traseros, el climatizador, los asientos tipo bacquet o el kit de aditamentos de fibra de carbono.



## Hyundai i20 Coupe

Este será el coche que pronto utilizará Dani Sordo para optar a todo en el Mundial de Rallyes, esperamos que para mediados de año. Por esas fechas llegará, a su vez, la versión de calle. Con sus 4,05 metros de longitud, las medidas apenas cambian frente al modelo del que deriva, salvo la altura, inferior gracias a sus líneas más afiladas. Y una de sus mejores virtudes es la capacidad del maletero: con 336 litros es uno de los utilitarios más destacados.

Al i20 Coupe se le espera con dos motores de gasolina atmosféricos y otros dos diésel ya vistos en el i20 5 puertas. Los gasolina, con 1,25 y 1,4 litros de cilindrada, entregan respectivamente 84 y 100 caballos, mientras que los diésel, con 1,1 y 1,4 litros, generan 75 y 90 CV. A finales de 2015 se les unirá un quinto propulsor de gasolina T-GDi con 1 litro de cilindrada, sobrealimentado, que entregará potencias de 100 y 120 caballos.





## Honda Civic Type R

El Civic más rabioso vuelve en su cuarta generación con el primer motor turbo de su historia: con 2 litros de cilindrada es capaz de girar a 7.000 rpm, una cifra que no sorprende en un motor Honda, pero sí resulta llamativa para un sobrealimentado. Así armado, alcanza los 280 caballos, fuerza que será entregada a las ruedas delanteras mediante una caja de cambios manual de 6 relaciones.

Entre otras novedades de calado, el Honda Civic Type R regresa con amortiguación de dureza variable controlable mediante el botón R, que además influye en la dirección y la respuesta del motor para garantizar el tacto más deportivo.

Sus responsables afirman que sus prestaciones "son superiores a las de todos los R fabricados por Honda de todos los tiempos, desde el Integra al Accord, pasando incluso por el NSX Type R", el deportivo de motor central que Senna puso a punto.



## Mazda MX-5

El MX-5, o Miata, es uno de los descapotables biplaza más vendidos de todos los tiempos, uno de los primeros coches japoneses en convertirse en clásico internacional. La cuarta generación llegará a mediados de 2015, y si en principio iba a ser compartida con Alfa Romeo –firma que lo comercializará bajo la denominación Spider–, al final el acuerdo no ha fructificado y el desarrollo seguirá por caminos distintos y suponemos que diferenciados.

Estéticamente, el deportivo de Mazda estrena líneas claramente rompedoras, limita la longitud a 3,9 metros, y mantiene la capota de lona sin descartar un techo duro opcional. En cuanto a la gama de motores, solo sabemos que serán atmosféricos y con inyección directa. Habrá dos versiones, de 140 y 180 CV; con respecto a la definición del chasis, y especialmente del peso del conjunto, ha adelgazado nada más y nada menos que 100 kg. Para ello, el aluminio se hace fuerte en el capó y en las aletas. Como cabría esperar, la definición del coche sigue siendo sumamente deportiva, con su característica tracción posterior y un equilibrado reparto de pesos 50/50.

## BMW X5 M y X6 M

El Salón de Los Ángeles de 2014 fue el escenario de la presentación de los nuevos BMW X5 M y X6 M –sin que tengamos todavía fecha concreta de su comercialización–, dos gigantes que se renuevan por primera vez tras su lanzamiento en 2009. El motor que da vida a ambos modelos es el ya conocido V8 de 4.400 cc, que ha sido profundamente revisado. Entrega ahora 575 CV a 6.000 rpm, cifra que supone un incremento de 20 caballos con respecto a las versiones precedentes. A pesar de este incremento de la fuerza, los consumos bajan de casi 14 litros hasta los 11,1 litros a los 100 km, en buena parte debido a la inclusión de la caja de cambios automática Steptronic de 8 relaciones. Los X5 M y X6 M se distinguen estéticamente por los parachoques con generosas tomas de aire, retrovisores, colas de escape o difusores verticales en el parachoques trasero. Ya en el interior, tapicería de cuero, elementos en aluminio y fibra de carbono o volante M con levas para el cambio son específicos, mientras que los asientos delanteros tipo bacquet se ofrecerán en opción.



## Volkswagen Polo GTI

En el pasado Salón de París pudimos ver en directo al nuevo Polo GTI, que se remozca a mitad de su vida comercial tras haber cumplido cuatro años en el mercado: está a punto de iniciar su comercialización a partir de 22.600 euros. Sin embargo, los cambios que trae van más allá de un mero lavado de cara: incluye retoques estéticos, nuevo motor y, por fin, abre la posibilidad a escoger entre cambio manual y automático. Así, el anterior motor 1.4 TSI ha sido sustituido por el 1.8 TFSI, que incrementa la potencia de 180 a 192 caballos, y lo que es más significativo, el par motor sube de 250 a 320 Nm. Además, la transmisión de la potencia a las ruedas delanteras podrá hacerse mediante la caja de cambios DSG de 7 velocidades o, como novedad, también a través de caja manual de seis velocidades, ausente en la versión anterior. Así armado, el nuevo Polo GTI alcanza los 236 km/h, 14 más que antes, y resuelve el paso de cero a cien en 6,7 segundos, lo que supone una mejora de 2 décimas. Amortiguación de dureza variable (Sport Select) y kit deportivo (Sport Performance Kit) serán dos de sus opcionales.

## Ford Mustang

El Mustang cumple medio siglo de vida, y lo conmemora con el anuncio de que su nueva generación llegará a Europa de manera inminente: será la primera vez que se venda de manera oficial, y lo hará a partir de unos 34.000 euros. Su llegada coincide con un importante cambio en su mentalidad: crece su tecnología y cambia el eje rígido trasero de toda la vida por uno de tipo totalmente independiente. Inyección directa, faros leds, cambios secuenciales... el nuevo Mustang es otro. Estará disponible en versión 2.3 de 4 cilindros y 309 CV, junto con el poderoso 5.0 V8 de 426 caballos, ambos, cómo no, de tracción trasera. A su vez, contará con versiones coupé y descapotable... y no nos olvidamos de la variante Shelby GT350, con motor 5.2 V8 de 500 CV –el más potente jamás creado por Ford–, y que incluye amortiguación magnética regulable o aerodinámica regulable.



prueba |

8,3

▲ FACILIDAD DE PILOTAJE, INTERIOR BRILLANTE, MOTOR  
▼ SIN LA PASIÓN DE LA TRACCIÓN TRASERA

# AUDI TT 2.0 TFSI QUATTRO

230 cv • 46.550 €

El deportivo que se adapta a ti

## Llamando al futuro

El Audi TT evoluciona de manera continuista salvo en su interior, que se adelanta unos años a lo que pronto veremos en el común de los coches. Nos hemos subido a la versión 2.0 TFSI de 230 CV.



**TTRO**



Rafa J. CID. Fotografía: Jorge BRICHETTE

A lo que adoro del Audi TT es su capacidad para llevarte deprisa sin ponerte en apuros: te subes a sus mandos, aceleras y en tres curvas ya estás sacándole la quintaesencia, ya estás tocando sus límites y empezando a “escuchar grillos” –como decía mi copiloto en el Desafío Peugeot, Manuel Gandón–, fruto de las gomas iniciando su deslizamiento sobre el asfalto. “Si no hay grillos, no has llegado al límite del agarre”, afirmaba Manu.

En el nuevo modelo esto no ha cambiado, sigue plenamente vigente. Eso sí, la eficacia es todavía mayor, desde el paso por curva hasta el subviraje, muy escaso. Y hay que analizar el coche para explicar por qué, pues el esquema de amortiguación es más o menos el mismo, al igual que las dimensiones del vehículo. La clave radica sobre todo en la nueva plataforma MQB (la misma del Volkswagen Golf), que logra bajar 50 kilos el peso y que cuenta con una rigidez torsional superior utilizando acero y aluminio. Súmese a esto la constante mejora de la dinámica de los amortiguadores y muelles y el resultado es una evolución magnífica hacia el dinamismo manteniendo el

confort intacto, o incluso elevándolo, frente a la generación anterior. El tacto del freno o la dirección también resultan dinámicos sin pasarse, ni rudos ni blandos.

Esta personalidad inclina la balanza claramente del lado de la deportividad: el TT es un deportivo pensado para los que disfrutan conduciendo, aunque su equilibrio permite un uso diario confortable sin ningún género de dudas. Por esta razón, entre su competencia directa no resulta tan agresivo como un Porsche Cayman o un Nissan 370Z. Es más equilibrado incluso teniendo en cuenta que la amortiguación de dureza variable Magnetic Ride colabora a favorecer tanto la eficacia, en su modo Sport, como el confort, cuando lo preferimos.

### Más allá de los grillos

En definitiva, lo mejor del TT es esa capacidad para llevarte al límite con confianza, con un tacto bien deportivo, pero que no llega a la radicalidad. Eso sí, su tracción delantera –total en nuestro caso– y una zaga que colabora poco a redondear las curvas hacen que su conducción carezca de la pasión de los tracción trasera: ni al acele-



Los asientos, aún más bajos que en la versión anterior.

### El interior es revolucionario: elegante, con relojes digitales, con aireadores únicos...

rar fuerte a la salida de las curvas ni al dejar de hacerlo la zaga tenderá a girar. O sea, que nada más “escuchar grillos” sabes que has llegado al límite, que no hay más. Con un Nissan 370Z se pueden cortar las curvas de costado, por pura diversión, entre un concierto de grillos. Y con un Porsche Boxster también... si eres un verdadero maestro al volante. A lo que voy es que el TT tiene un solo nivel de dificultad y hacerte con él supone mejorar unas décimas tus tiempos. Con los coupés de tracción trasera hay más niveles de dificultad y pasión.

Pero cuidado, que no todo es asfalto seco y terreno conocido. En zonas rápidas y húme-

das, la tracción total del TT marca diferencias a su favor, y más teniendo en cuenta que es 4x4 “de verdad”, con un diferencial central Torsen que envía el par allá donde es más eficaz. Y no digamos en autopista bajo la lluvia, lugar donde es el coche de todos los citados que querría tener entre las manos.

### Motor

El motor TFSI turbo de inyección directa y control variable de válvulas, mejorado para la ocasión, entrega 230 caballos a 4.500 rpm, con un generosísimo par de 370 Nm ¡a tan solo 1.600 vueltas! Similar al que da vida a los Golf R o GTI, y asociado a la caja de cambios DSG de doble embrague en aceite, colabora sin duda a la facilidad de conducción que anunciaba al inicio de esta prueba: los bajos son impresionantes, subes y bajas marchas utilizando las levas y te rodea un sonido embriagador que te saca la sonrisa con la facilidad con la que el chasis –y tus manos– soluciona el paso



Espectacular interior, tanto por calidad como por su diseño y novedades.



Las llantas de serie, de 17 pulgadas. Estas son de 18".

por los giros. Vamos, facilísimo de exprimir y con un margen de utilización bien amplio, y con un *turbo lag* que solo un profesional detecta: la sobrealimentación apenas se percibe, no hay patada clara, la potencia resulta ordenada y contundente. Una vez más, el botón Sport colabora a que la respuesta sea más presta, con menos retardo desde que pisas el pedal hasta que el coche responde.

### Revolución interior

El TT no es la primera vez que nos sorprende con su cabina, la del primero fue una obra de arte llena de calidad y con un estilo tan propio que caló en el resto de la gama Audi: los aireadores, la consola central... un sinfín de sus líneas se trasladaron a otros modelos de la casa de los aros, sobre todo al A3 posterior. Ahora, las salidas de ventilación vuelven a ser protagonistas por muchas razones: siguen contando con un diseño original, evolución del primero, y con un destacado borde cromado; destacan



El motor TFSI entrega para la ocasión 230 CV.



El alerón trasero se despliega a alta velocidad.

## VALORACIONES

### Precio



7

Se sitúa en un término medio entre Porsche y las firmas generalistas. Su nivel de equipamiento es intermedio, le faltan algunos básicos, aunque los opcionales son interminables.

### Motor



9

El 2.0 TFSI de inyección directa y turbo es un prodigio de fuerza en baja, potencia y consumos contenidos. No es por ello de extrañar que esté presente en un sinfín de modelos del Grupo Volkswagen.

### Prestaciones



9

Con buenos bajos y tracción total, las prestaciones se multiplican. La reducción de peso, gracias a la nueva plataforma, también colabora al sobresaliente.

### Conducción



9

La facilidad de conducción del TT y su elevada deportividad garantizan un comportamiento en carretera brillante, mejor cuanto peores son las circunstancias de agarre. Además, es un coche para todos los públicos.

### Consumo



7,5

Tratamos con uno de los modelos de mejores consumos de su categoría: a punta de gas, a diario, es un fenómeno.

### Racing



8,5

El Audi TT es un deportivo que enamora en conducción deportiva, solo le falta el plus de apasionamiento de los tracción trasera o de los 4x4 con "carácter" de propulsión. Por lo demás, es un coche racing.

## Ficha técnica

46.550 euros

### MOTOR

Emplazamiento:	delantero transversal
Combustible:	gasolina
Nº de cilindros:	4 en línea
Cilindrada (cc):	1.984
Diámetro x carrera (mm):	82,5 x 92,8
Relación de compresión:	9,6:1
Potencia máxima (CV/rpm):	230/4.500-6.200
Par máximo (Nm/rpm):	370/1.600-4.300
Caballos/litro:	116
Alimentación:	inyección directa, turbo, intercooler
Distribución:	variable
Válvulas por cilindro:	4

### TRANSMISIÓN

Tracción:	integral permanente
Embrague:	bidisco en aceite
Caja de cambios:	secuencial, 6 velocidades

Marcha	Desarrollo (km/h por cada 1.000 rpm)
I	8,6
II	14,1
III	21,3
IV	30,4
V	40,5
VI	50,9

### SUSPENSIÓN

Delantera:	independiente, McPherson, muelles, amortiguadores, estabilizadora
Trasera:	independiente, de doble triángulo, muelles, amortiguadores, estabilizadora

### DIRECCIÓN

Tipo:	cremallera eléctrica
Vueltas al volante:	2,8
Diámetro de giro (m):	11

### FRENOS

Delanteros/diám. (mm):	discos ventilados/312
Traseros/diám. (mm):	discos/300

### RUEDAS

Llantas:	8,0 x 17"
Neumáticos:	225/50 R17 94W

### DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	4.177/1.832/1.353
Batalla/vía del.-tras. (mm):	2.505/1.572-1.552
Maletero (litros):	305

### PESO

En orden de marcha (kg):	1.410
Rel. peso/potencia (kg/CV):	6,1

### PRESTACIONES

Velocidad máxima (km/h):	250
Acel. de 0 a 100 km/h (seg.):	5,3

### CONSUMO

Urbano (l/100 km):	8,3
Extraurbano (l/100 km):	5,5
Ponderado (l/100 km):	6,4
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km):	149

### EQUIPAMIENTO

#### Seguridad

Airbag cabeza/lateral:	serie/serie
Aire acondicionado/climatizador:	serie/serie
Alarma:	490
Conexión luces automáticas:	300 (pack)
Control de tracción:	serie
Control de estabilidad:	serie

#### Funcional

Asientos deportivos:	serie
Asistente al aparcamiento:	1.210
Detector de señales tráfico:	185
Navegador:	3.040
Ópticas de xenón:	serie
Ordenador de a bordo:	serie
Programador de velocidad:	serie
Equipo de sonido:	serie
Sensor de lluvia:	300 (pack)
Tapicería de cuero:	475
Techo corredizo:	n.d.

#### Otros

Pintura metalizada:	830
Llantas de aleación:	serie
Suspensión deportiva:	serie
Suspensión electrónica:	serie
Diferencial del./central/trasero:	n.d./n.d./n.d.
Control presión neumáticos:	serie
Bluetooth/Internet:	735(pack)/610



## Dinámicamente, la tracción total marca su personalidad, y su zaga no da sustos

más en un salpicadero que se ha simplificado, y como novedad, en su centro se han situado los mandos digitales de la climatización. No encontrarás nada igual en todo el mercado automovilístico.

Este ejemplo es un botón que muestra la irreplicable cabina del nuevo TT, la más llamativa de todos los coches que he probado este año. Todo se ha orientado al conductor, y no seré yo quien critique que así el copiloto no puede husmear en los controles.

Y la mayor diferencia, lo que con más fuerza llama la atención, son los relojes. Ya no son tales, sino una pantalla digital de 12 pulgadas de nitidez excepcional. Quizá no tenga el encanto de los relojes de toda la vida... pero a cambio su polivalencia es colosal. ¿Quieres conducir deportivamente? Entonces el cuentarrevoluciones aparece en el centro, bien grande. ¿Viajas y quieres evitar radares? Pues el velocímetro recupera su habitual posición. ¿Circulas

por lugar desconocido? Si es así, el mapa del navegador ocupará todo el espacio frente a tus ojos. Brillante. Para bien o para mal, pronto casi todos los coches serán así.

Merece la pena destacar también el girador para controlar navegador, radio y otros sistemas (MMI), que permite escribir letras con el dedo de forma muy natural gracias a su superficie táctil, e incluso puedes utilizar comandos de voz para ello.

Y la postura de conducción, aún más baja que en la generación anterior, muy deportiva, resulta perfecta para pilotar, y peor para viajar, como en todo coche muy bajo. Las pegas, solo unas plazas traseras válidas exclusivamente para niños o para un apuro.

Por fuera, como puedes comprobar por las fotos, la tercera generación del TT (código interno 8S) se caracteriza por su estilo totalmente continuista, y sigue siendo perfectamente reconocible en el panorama internacional. Es más, incluso apreciamos un regreso a los orígenes en detalles como las salidas de escape, más centradas, los marcados pasos de rueda, la tapa de la gasolina o incluso la forma del techo, todos ahora más cerca del primer TT. Como novedad estilística, el frontal se ha inspirado en su hermano mayor, el Audi R8. ◀



*El TT mantiene su equilibrio entre confort y deportividad, acentuando este último apartado sin llegar a la radicalidad, pero con más eficacia, sobre todo gracias a la nueva plataforma, más rígida y ligera.*



*Su figura vuelve al inicio: se parece más al primer TT gracias a elementos como las salidas de escape o los pasos de rueda ensanchados.*



*La caja DSG de 6 velocidades entrega la potencia a las cuatro ruedas. Se incluye diferencial central Torsen.*

*La pantalla TFT puede cambiar de aspecto a voluntad, y su calidad de imagen y visibilidad son excepcionales.*



## Copa Audi TT

### 24 coches para 165 pilotos

La Copa TT se ha convertido en un éxito antes de nacer: un total de 165 pilotos de todo el mundo han cumplimentado la solicitud para participar, pero solamente 24 podrán hacerlo, número máximo previsto por la organización.

Se disputará a lo largo de 6 reuniones, con dos carreras en cada una, todas ellas coincidentes con el DTM. Solo una de las pruebas se disputará fuera de Alemania, concretamente en Austria.

El Audi TT de la Copa mantiene casi intacto el motor 2.0 TFSI, que entrega 310 CV para la ocasión. Además, los pilotos dispondrán de un "boost" extra de 30 caballos en momentos puntuales. Se ha incluido un autoblocante a las ruedas delanteras para mejorar la tracción, y el conjunto ha sido aligerado hasta los 1.125 kilos. Markus Winkelhock será el encargado de dirigir y ayudar a los pilotos participantes. El ganador "recibirá el apoyo de Audi para realizar un programa en la categoría GT3 FIA", ha comentado el máximo responsable de Audi Motorsport, Dr. Wolfgang Ullrich.



*La nueva Copa Audi TT se disputará antes de cada carrera del DTM alemán.*

# DAKAR Prolegómenos y Etapa 1



2015



## Arranque agridulce

Nada menos que 650.000 personas se agolparon por las calles de Buenos Aires para ver el arranque de la 37ª edición del Dakar. Un comienzo muy cálido por las temperaturas del verano argentino y por el afectuoso recibimiento de los aficionados, pero que se enfrió de repente cuando en la primera etapa Nani Roma perdía todas las opciones de renovar su triunfo tras perder mucho tiempo al sufrir una avería en su Mini.

ARGENTINA  
BOLIVIA  
CHILE



Argentina

Bolivia

Chile

Macro

TOTAL

SpeedAgro

FOX  
SPORTS

MICHELIN

RED BULL



Segundo en la meta de la primera etapa, finalmente Orlando Terranova se llevó la victoria al ser penalizado Al-Attiyah.



"Herbie" está en el Dakar en manos de Stéphane Henrard, que posa con Luc Alphand.



El único equipo cien por cien femenino lo componen Catherine Houllès y Sandrine Ridet.

J.M. FERNÁNDEZ PELLÓN. Fotos: RED BULL, X-RAID y ASO/DPPI ■■■■■■

**E**l pasado domingo arrancó el Dakar desde Buenos Aires (Argentina). Una edición del Dakar que se esperaba con una expectativa sin igual dado que suponía el retorno de una marca mítica como Peugeot a la escena de esta competición.

Peugeot con sus tres 2008 DKR, con Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz y Cyril Despres –que se estrena en cuatro ruedas (pentacampeón en Motos)–, es el gran rival del todopoderoso equipo Mini X-raid.

La formación capitaneada por Sven Quandt es la campeona en título con Nani Roma y tiene el honor de haber vencido además en las tres últimas ediciones. La escudería X-raid se presentaba como la gran favorita de la edición 2015 gracias a las bazas del defensor del título Nani Roma y de Nasser Al-Attiyah. Sin embargo, la llegada del explosivo trío de Peugeot, prácticamente recién salidos del taller, puede

**Entre los Buggies, Robby Gordon, que ya se subió al podio en 2009, aspira a sorprendernos a todos con la nueva versión de su Gordini**

presentar más batalla de la prevista inicialmente por la falta de rodaje de sus coches.

Una superioridad que numéricamente es absoluta para el equipo alemán, con diez Mini ALL4 Racing, todo un ejército que se ha visto reforzado por un buggy que pilota Guerlain Chicherit, el piloto que hizo debutar en 2011 el Countryman. Y es que Quandt quiere explorar la vía del buggy no vaya a ser que en el futuro su equipo tenga que tomar ese camino, como ha hecho Peugeot. A los nom-



Carlos Sainz es consciente de las posibilidades del Peugeot 2008 DKR y sobre qué terreno será más competitivo.

## Carlos Sainz

### “Esto acaba de empezar”

Carlos Sainz y Lucas Cruz finalizaron en la octava posición en la primera etapa del rallye. Este fue el debut del nuevo Peugeot 2008 DKR en competición, convirtiéndose en una etapa de primer contacto para el piloto español en el Dakar 2015. Sainz y Cruz fueron los primeros pilotos del equipo Peugeot clasificados en la meta de la primera etapa.

Para Sainz, el inicio de rallye tras esa primera jornada fue muy positivo: *“Era una etapa muy rápida y más favorable a los coches con tracción a las cuatro ruedas que a los que llevamos dos ruedas motrices debido a que había muchos ángulos. El coche no nos dio ningún tipo de problema, esto acaba de empezar”*.

En vísperas de la carrera, Sainz reconocía las dificultades que deberán afrontar en esta primera edición del regreso al Dakar de Peugeot Sport: *“El programa con Peugeot es nuevo, atrevido y se ha hecho en un tiempo récord, lo que hace que la prudencia a la hora de hacer vaticinios sea esta vez muy importante”*.

Pese a que todo el equipo ha estado haciendo pruebas hasta prácticamente 15 días antes del arranque del Dakar, el madrileño era prudente: *“No hemos podido hacer una carrera o prueba alguna contra otros coches para saber dónde estamos. Creo que podemos ir bien. Tenemos la sensación de que vamos a perder menos tiempo que el año pasado. ¿Cuánto? Eso no lo sé, aunque lo único que tengo claro es que vamos a intentar ganar; eso es obvio. Si no, no estaríamos aquí”*.

La condición de buggy de su nuevo Peugeot 2008 DKR es determinante: *“Hay etapas en las que nuestras opciones serán prácticamente nulas, y otras en las que será al contrario. En el Dakar la sorpresa puede llegar en cualquier momento, como la avería que ha sufrido Nani a las primeras de cambio”*.

Cuestionado por sus compañeros de equipo, Sainz está encantado junto a ellos: *“Siempre que estás en un equipo oficial estás con los mejores. Prefiero tener a los mejores con un coche como el mío, y vamos a luchar a muerte por estar delante de nuestros compañeros de equipo”*.





Los Peugeot 2008 DKR han conseguido llamar la atención por su atrevido diseño. En la foto, Cyril Despres.

## Lo vivido por Nani en la primera etapa de la prueba fue un auténtico calvario al ceder varias horas y tener que ser remolcado por el camión de asistencia hasta la meta de la etapa

bres de Roma y Al-Attiyah había que unir en forma de favoritos dentro de Mini a Orlando Terranova y Krzysztof Holowczyc.

Por parte de los Toyota, Giniel de Villiers confía en su Pick-Up Hilux, objeto de no pocas mejoras, sobre todo la potenciación de su motor de gasolina con una brida de admisión de mayor diámetro, uno de los cambios reglamentarios de 2015. Su equipo, Overdrive, por su parte, tiene también en liza

a Christian Lavieille, Marek Dabrowski y Lucio Álvarez.

### Ambiente festivo

Dentro de la categoría de Buggies, Robby Gordon, que ya se subió al podio en 2009, aspira a sorprendernos a todos con la nueva versión de su Gordini. Los prototipos de dos ruedas motrices han convalidado en esta oportunidad a numerosos pilotos y equipos, donde no debemos olvidar a los hombres de SMG con el propio Philippe Gache al vo-



El SMG del polaco Adam Malysz en el momento de las verificaciones.



Nani Roma cedió 6 horas y media en la primera etapa por la avería de su Mini, a lo que hubo que sumar una penalización de 1 hora.

## Nani Roma

### “Ahora toca trabajar para el equipo”

Nani Roma y su copiloto, Michel Périn, tan solo pudieron completar los 10 primeros kilómetros de la etapa inaugural del Dakar. Al de Folgueroles se le encendieron las alarmas de falta de presión de aceite en el motor de su Mini en el kilómetro 3. Tras intentar repararlo sin éxito, se detuvieron definitivamente en el kilómetro 10 después de rodar prácticamente al ralentí con el Mini funcionando en modo avería. De allí a la meta de la etapa en Villa Carlos Paz tuvieron que ser remolcados por uno de los camiones del equipo.

#### ¿Qué se siente cuando sucede una cosa así?

Es realmente decepcionante y estoy muy desanimado. Es muy duro perder el Dakar en la primera etapa, sin tan siquiera haber podido realizar una jornada sin problemas.

#### Tras un contratiempo como este se te viene el mundo encima, ¿es cierto?

En cierto modo sí, ya que llegábamos al Dakar muy bien preparados. Creo que este año habíamos entrenado bien. Teníamos todo el trabajo hecho, incluido un pequeño *shakedown* en Argentina en el que habíamos comprobado que todo iba bien antes de empezar la carrera. Sin embargo, nadie está a salvo de una avería como esta, ya que corremos con mecánicas que, aunque no suelen fallar habitualmente, siempre tienen esa posibilidad de una rotura.

#### ¿Defender el título era para ti una motivación especial?

Realmente es una situación nueva para mí. Cuando gané en Motos me pasé directamente a los Coches y no tuve oportunidad de defender ese título. Este reto me motivaba mucho. Cuando ganas, todo el mundo te quiere batir, y después de lo que ha pasado nos hemos quedado sin palabras.

#### ¿Cuál será tu objetivo ahora?

Evidentemente, tenemos que hablar sobre cuál será ahora mi misión. Con el tiempo perdido, todo pasa por trabajar para el equipo. Aunque yo ya no tenga posibilidades de victoria, la carrera no ha hecho más que empezar y veremos día a día qué podemos dar de sí. Va a ser un Dakar largo, ya no solo en especiales, sino también en enlaces, y además en la parte final de la carrera habrá una etapa maratón, algo que no se hace desde Mauritania en el año 2005.



*El Toyota de Giniel de Villiers ha ganado mucho en competitividad este año.*



**Un total de 406 vehículos participan en esta carrera: 161 motos, 45 quads, 137 coches y 63 camiones, todo un espectáculo digno de ver**

lante de uno de ellos. Volviendo a los 4x4, los argentinos están representados por el piloto de uno de los dos Renault (Dacia) Duster en competición, Emiliano Spataro, un coche equipado con un motor preparado por la propia Renault Sport en Francia.

Buenos Aires acogió la salida del Dakar como una fiesta nacional. Durante dos días, el 2 y 3 de enero, la organización llevó a cabo las verificaciones técnicas y administrativas a cada uno de los vehículos y participantes en el Centro de Exposiciones de Tecnópolis, a tan solo unos minutos de la Plaza de Mayo, en Buenos Aires. Precisamente ese emblemático lugar, junto a la Casa Rosa, la residencia de la presidencia del país, fue el sitio elegido para

la ceremonia de salida que se realizó el sábado por la tarde.

Un total de 406 vehículos participan en esta carrera: 161 motos, 45 quads, 137 coches y 63 camiones, todo un espectáculo digno de ver en el podio de salida, incluidas las ya tradicionales piruetas de Robby Gordon. Nada menos que 650.000 personas llenaron a reborar las calles de Buenos Aires para dar su apoyo a los pilotos participantes.

### **Jarro de agua fría para Roma**

Los 406 vehículos que tomaron la salida disputaron el pasado domingo –día de cierre de estas líneas– la primera etapa, que les llevó desde la capital del país hasta la Villa Carlos Paz. Una primera jornada que se saldó con





## La carrera, en cifras

- 1** Único equipo 100% femenino: las francesas Catherine Houëlès y Sandrine Ridet.
- 1** Nuevo dron que ofrece imágenes aún más cercanas a la acción, por primera vez, para la televisión.
- 4** Etapas maratón (coches, motos/quads, camiones) sin asistencia y con plena autonomía.
- 4** Títulos en juego en el Dakar, en las categorías de Motos, Quads, Coches y Camiones.
- 11** Mujeres inscritas en el Dakar en Coches, Motos y Quads, lo que representa un 3% del total.
- 11** Récord de victorias en la prueba, ostentado por Stéphane Peterhansel, con 6 títulos en Motos y 5 en Coches. Vladimir Chagin ostenta el récord de victorias en la misma categoría, con 7 títulos en Camiones.
- 18** Edad del piloto más joven que tomará la salida en Buenos Aires, el argentino Jorge Lacunza, inscrito en Motos.
- 28** Países visitados por el Dakar desde su creación.
- 30** Médicos presentes en el hospital de campaña a disposición de los pilotos y de la organización.
- 46** Número de pilotos de Quads inscritos en el rallye de 2015, un récord.
- 53** Número de nacionalidades representadas en el rallye, un 18% de franceses, un 14,8% de holandeses, 12,2% de argentinos, un 6,2% de españoles y un 5,9% de chilenos.

EN DIRECTO

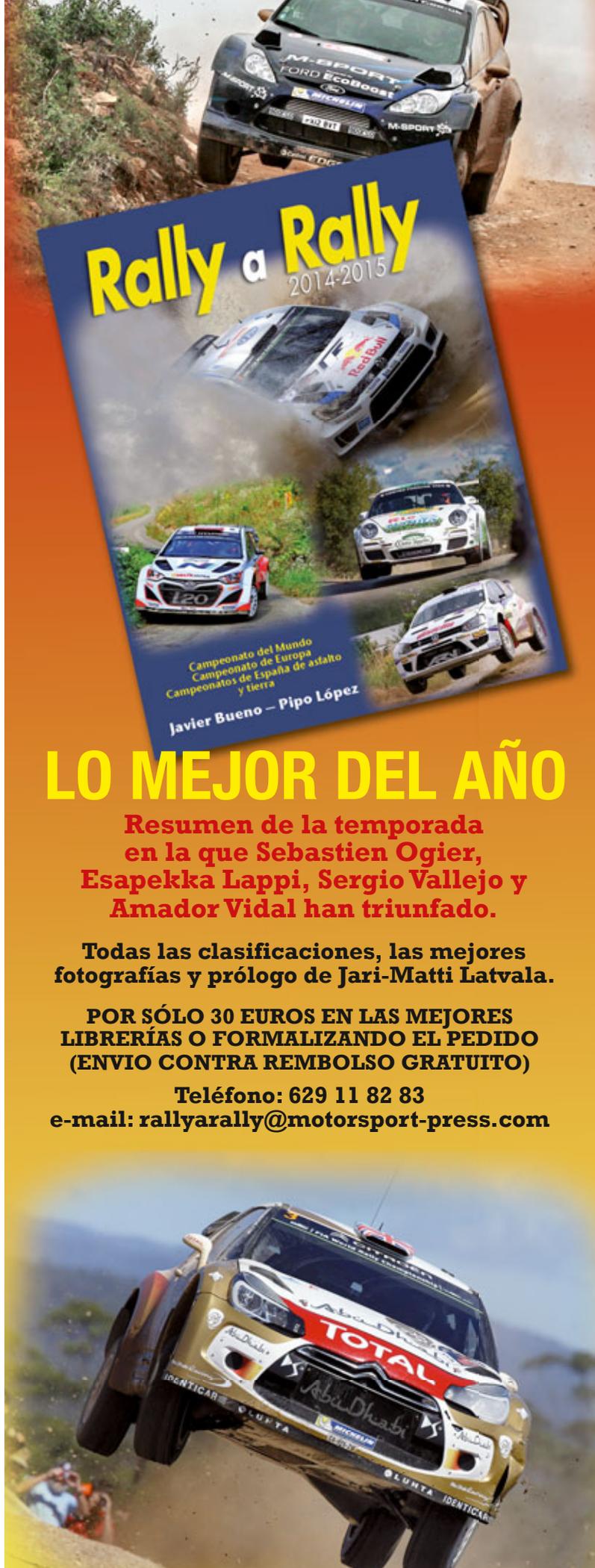
El camión 509 de Pep Vila, Xavi Colomer (navegante) y Michel Huisman (mecánico) lleva un cuarto pasajero, una nueva mascota a la que han bautizado como "Trakker". Es un perro que Iveco España regaló al equipo al enterarse de que la vaca de peluche que les había acompañado en los últimos años desapareció cuando el camión regresó a Europa en la anterior edición.

Uno de los vehículos más aplaudidos en la salida de Buenos Aires fue el Dunbee de Stéphane Henrard, un buggy con apariencia de Volkswagen Escarabajo clásico. El piloto belga ha estado preparando durante años este coche para poder retornar con él al Dakar.

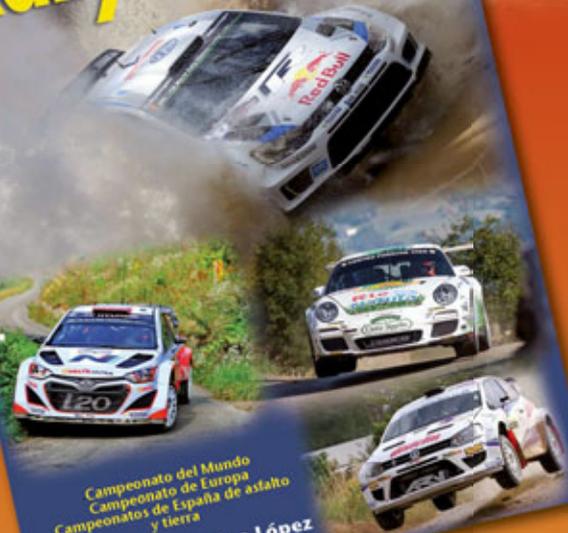
El camión del KH-7 Epsilon Team, vencedor en 11 ocasiones de la categoría 6x6, posee una tripulación que acumula la friolera 65 participaciones. Se lleva la palma el copiloto José Luis Criado, que celebra sus bodas de plata dakarianas este año, siempre junto al piloto Jordi Juvanteny, que suma 23.

Si bien todos los equipos favoritos al triunfo fueron especialmente cautos a la hora de declarar sus intenciones en la salida, uno de los más veteranos, "Monsieur Dakar", Stéphane Peterhansel, hizo hincapié en el otro lado de la balanza: "La presión no la sentimos nosotros, los pilotos, que conocemos el Dakar, sino más bien el resto del equipo".

Uno de los compañeros de equipo de Albert Llovera y Álex Haro dentro de la formación MD Rallye es el polifacético Romain Dumas, piloto vencedor de las 24 Horas de Le Mans y ahora formando parte del equipo Porsche. Dumas volverá a toda prisa de Sudamérica porque pocos días después de finalizar el Dakar competirá en el Rallye de Montecarlo con un Porsche 911 GT3.



## Rally a Rally 2014-2015



Campeonato del Mundo  
Campeonato de Europa  
Campeonatos de España de asfalto  
y tierra  
Javier Bueno – Pipo López

## LO MEJOR DEL AÑO

**Resumen de la temporada en la que Sebastien Ogier, Esapekka Lappi, Sergio Vallejo y Amador Vidal han triunfado.**

**Todas las clasificaciones, las mejores fotografías y prólogo de Jari-Matti Latvala.**

**POR SÓLO 30 EUROS EN LAS MEJORES LIBRERÍAS O FORMALIZANDO EL PEDIDO (ENVIO CONTRA REMBOLSO GRATUITO)**

**Teléfono: 629 11 82 83**

**e-mail: rallyarally@motorsport-press.com**





Peterhansel fue en la salida uno de los pilotos más aclamados por la afición que se congregó en Buenos Aires.



Albert Llovera ha sufrido mucho en los días previos por el calor en Argentina. Él venía del invierno de Andorra y le ha costado aclimatarse.

el triunfo de Nasser Al-Attiyah (Mini), la octava plaza de Carlos Sainz (Peugeot 2008 DKR) y el retraso por avería en su Countryman de Nani Roma. Terminada la etapa, la clasificación cambió en cabeza, ya que una penalización de 2 minutos retrasó a Al-Attiyah hasta la séptima posición, dejando la victoria en manos de Orlando Terranova (Mini).

Mal comienzo de 2015 para Nani Roma. Un contratiempo en forma de avería que no empañará, sin embargo, el buen recuerdo que tiene de su paso por Argentina el pasado año. El catalán hizo historia hace un año al convertirse en uno de los tres únicos pilotos del mundo capaz de vencer el Dakar en dos y cuatro ruedas, junto a Hubert Auriol (1992) y Stéphane Peterhansel (2004).

Pero lo vivido por Nani en la primera etapa de la prueba fue un auténtico calvario al ceder va-

rias horas y tener que ser remolcado por el camión de asistencia hasta la meta de la etapa.

En carrera, antes de penalizar, Nasser Al-Attiyah impuso un fuerte ritmo en la primera etapa, logrando firmar un tiempo de 1.12.50. Con una diferencia de 22 segundos, Orlando Terranova fue segundo –aunque después primero– y fue prácticamente el único que pudo seguir su ritmo, porque Robby Gordon, tercero, superó la barrera del minuto respecto al catari.

Para los pilotos de Peugeot esta primera especial de 175 kilómetros fue más una toma de contacto que un verdadero test de sus posibilidades. Carlos Sainz y Lucas Cruz lograron la octava plaza y Stéphane Peterhansel fue décimo. El único de los tres que no entró en el *top ten* fue el debutante en Coches, Cyril Despres, que terminó en la 32ª posición. <

## Crónicas de ultramar

# Bodas de plata en el Dakar

Como dice el tango... "mi Buenos Aires querido, cuándo te volveré a ver"... nuevamente nos hallamos en esta linda ciudad, la cual no visitábamos desde hace dos años. Y, ciertamente, la echábamos de menos, pues si bien la pasada edición la salida fue en Rosario, con todos los respetos Buenos Aires tiene ese "no sé qué"... que no te deja indiferente y te atrapa como la yedra a la pared.



Este año, por cuestiones políticas y egos personales, tanto de la presidenta Cristina de Kirchner como el alcalde Mauricio Macri, no hemos estado en el centro de la urbe, sino que nos han desplazado hasta un parque temático llamado Tecnópolis, donde transcurrieron los días previos a la carrera. Nos agradaba más a todos los participantes estar en contacto con Buenos Aires y sus gentes en la Rural, pero ya digo, los personalismos y las peculiaridades de estos políticos nos han remitido al extrarradio de la capital, con lo que pilotos, equipos, asistencias y, sobre todo, el gran público, hemos sufrido los despropósitos de estos personajillos que juegan con el destino de los demás, en este caso los nuestros, haciendo un flaco favor al público y a la carrera.

Salvada esta circunstancia, volvemos al tango: "que veinte años no es nada... que feliz la mirada...". No son 20, sino 25 los años que he cumplido participando en este evento de dimensiones y características casi sobrehumanas. Me considero un privilegiado por haber tenido la dicha de ser parte de esta mítica carrera y de haber conocido personas maravillosas de las que tanto he aprendido y de las que aún me queda por aprender. Gracias por todo ello.

Después de esta pequeña licencia personal, os cuento que está todo el que tiene que estar en el Dakar: desde Roma, pasando por Coma, Laia Sanz, Sainz... Y, en cuanto a los extranjeros, Peterhansel, Despres, De Rooy, Nasser, Cruz... Todos a punto. Las monturas, las corazas, los caballos... Todo preparado para que la antorcha de esta edición 2015 comience para satisfacción de propios y extraños. Es una batalla al límite de las fuerzas de los guerreros concursantes, que han esperado todo el año el comienzo de esta épica batalla para escribir con sudor, sangre y esfuerzo una nueva página de la epopeya del Dakar. Y ustedes, espectadores y lectores, asistirán un año más fascinados por las imágenes y el lenguaje transmitido, que no es otro que la valentía y la competición hasta los extremos más inverosímiles. Nos espera una carrera hermosa y brillante. Ojalá los dioses del motor nos sean favorables y los espíritus incas y araucanos nos respeten y ayuden una vez más en esta hermosa aventura.

Agárrense a los bacquettes... ¡Empieza la odisea!

**José Luis CRIADO. Equipo KH-7 Epsilon**



Jordi Juvanteny, José Luis Criado y Enric González luchan este año por el triunfo en la categoría de Producción con su camión.

## clasificación

**ETAPA 1: BUENOS AIRES-VILLA CARLOS PAZ (175 KM COCHES; 170 KM CAMIONES)**

### COCHES

1. Terranova-Graue (Mini), 1.13.12. 2. Gordon-Campbell (Gordini), a 0.42. 3. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota), a 0.50. 4. Holowczyc-Panseri (Mini), a 0.54. 5. Spataro-Lozada (Renault), a 0.56. 6. Ten Brinke-Colsoul (Toyota), a 1.16. 7. Al-Attiyah-Baumel (Mini), 1.38. 8. **Sainz-Cruz** (Peugeot), a 1.44. 9. Van Loon-Rosegaar (Mini), a 1.58. 10. Peterhansel-Cottret (Peugeot), a 2.13... 58. Foj-Santamaría (Toyota), a 24.53. 62. Llovera-Haro (Buggy MD Rallye), a 25.18. 80. Vila-Olmo (Herrator), a 29.09. 81. Smulevici-Moiset (Springbok MD), a 29.21. 87. Álvarez-Gennoni (Toyota), a 31.19. 106. Careaga-Montaña (Toyota), a 42.57. 108. Chillida-Hernández (Toyota), a 44.10. 120. **Henríquez-Navarro-Tiggeler** (Desert Warrior), a 53.52. 125. **Corcuera** (Mitsubishi), a 1.01.35. 130. **Bosch-Payá** (Acciona Eco Powered), a 1.14.18. 135. Roma-Périn (Mini), a 6.25.45.

### CAMIONES

1. Stacey-Bruynkens-Der Kinderen (Iveco), 1.30.43. 2. Van Vliet-Pronk-Klein (Man), a 0.35. 3. Loprais-Marco **Alcayna**-Van der Vaet (Man) y Kolomy-Kilian-Kilian (Tatra), a 0.47. 5. Van den Brink-Willemsen-Mouw (Renault Trucks), a 0.58... 12. **Vila-Colomé-Roqueta-Huisman** (Iveco), a 3.21. 29. Germano-Germano-Cámara (Man), a 15.35. 34. Ginesta-Berriman-Herrero (Daf), a 18.35. 35. **Juvanteny-Criado-González** (Man), a 18.45.

## Los números mandan

¿Quién es el piloto o el copiloto con más victorias en el Nacional de Rallyes de Asfalto? ¿Y el rallye que más veces ha puntuado en el Campeonato de España? ¿O cuál es la marca que ha ganado más pruebas a lo largo de la historia del mismo? Todas estas preguntas vamos a tratar de responderlas en el reportaje que os presentamos.

Javier FIGUEIREDO. Fotos: ARCHIVO

**E**n el Mundial de Rallyes es relativamente sencillo acceder a los números y participaciones de los pilotos más relevantes, así como de aquellos que han conseguido victorias o podios en las pruebas que lo forman desde su nacimiento en 1979 para Pilotos y en 1973 para las Marcas. Es más, gracias a la página web [www.juwra.com](http://www.juwra.com) tenemos acceso a una cantidad ingente de información, sumamente valiosa para los que ne-

cesitamos aportar cifras de este o aquel piloto, permitiéndonos incluso saber quién es el que ha realizado más scratches a lo largo de la historia del WRC con un índice de error prácticamente inexistente.

No ocurre lo mismo en el Campeonato de España, tanto de Asfalto como de Tierra, aunque en este caso nos vamos a centrar únicamente en el primero, dejando el segundo para un posterior informe. Si bien es di-



fácil saber quién es el piloto con más tramos ganados desde el año 1967 en el Nacional, y creo que será complicado averiguarlo dada la falta de documentación en este aspecto, sí que es factible conocer otro tipo de números y datos estadísticos ciertamente interesantes.

Llevados por la curiosidad, hace unos meses, y con la colaboración del leonés Urbano González, autor de un excelente libro muy recomendable sobre la historia de las carreras de coches en su provincia, nos pusimos como reto el realizar una base de datos con todos los rallies del Campeonato de España desde el año 1967, que es

cuando la RFEdA marca el inicio del mismo de modo oficial, si bien desde el año 1956 ya existe un certamen de Conductores como tal, aunque no con las premisas que rigen actualmente, pues hasta ese momento, además de los rallies, también eran puntuables algunas pruebas de Montaña y de Circuitos. Podríamos haber comenzado cuatro o cinco años antes, pero eso tampoco variaría demasiado los datos que justifican esta amplia recopilación de datos, inédita hasta la fecha.

### El método

Dicho estudio nos ha permitido saber qué pilotos o copilo-

tos han conseguido alguna victoria en el Nacional de Rallies, dato que seguramente desconocen la mayoría de aficionados o lectores de esta revista, siendo alguno de ellos bastante sorprendente. Para eso hemos tenido que marcar algunas pautas de referencia, como el asignar dos clasificaciones diferentes a los rallies que fueron puntuables para algún certamen internacional en los últimos años, al ser nuestro reglamento técnico diferente al regido por la FIA, lo que por ejemplo deja fuera al Cataluña entre 1991 y 2000, cuando compartió puntuabilidad con el WRC y el Nacional. En el resto de casos, atribui-

mos la victoria al equipo que la lograba, independientemente de que fuera español o no y de que bloquease o no puntos para nuestro campeonato, como ocurrió con algún Firestone, RACE-España o El Corte Inglés, con triunfos de equipos extranjeros cuando se competía bajo la misma reglamentación.

Es evidente que en un análisis de semejantes características puede haber errores y, aunque he tratado de minimizarlos en la medida de lo posible, pienso que la fiabilidad es casi plena dado que las fuentes consultadas así lo corroboran, principalmente la hemeroteca de la época y anuarios de la RFEdA.



*Antonio Zanini y Carlos Sainz son dos grandes nombres de los rallies, sin duda, aunque curiosamente no son los que más victorias tienen en nuestro Campeonato de Asfalto.*

PILOTOS

# Jesús Puras, líder indiscutible

Aunque Antonio Zanini es el piloto con más títulos en el Nacional de Asfalto, con 9 (uno de ellos internacional), está muy lejos de Jesús Puras en lo que respecta al número de victorias absolutas. El cántabro, con 8 campeonatos en su palmarés, ostenta el récord de triunfos, con la friolera cifra de 58, número que se mantendrá durante muchos años y que resultará muy complicado de superar, pues los dos pilotos que se sitúan a continuación, Antonio Zanini y Marc Etchebers, ambos empatados a 39, ya están retirados. Les sigue el fallecido Jorge de Bagration (31), mientras Miguel Fuster lidera el ranking de los que se mantienen en activo con 26, pero con escasa renta sobre Luis Monzón (25) y Sergio Vallejo (22).

Sorprende el caso del piloto gallego por el hecho de que en solo 8 años –pues su primer triunfo llegó en 2007– esté ya tan bien situado. Y es que en el caso de Puras fueron necesarios 14 años para conseguir esas 58 victorias, concretamente entre 1989 y 2002. No menos curioso resulta que Antonio Zanini (1972-1986), Marc Etchebers (1969-1983) y Jorge de Bagration (1967-1981) requirieran 15 temporadas para llegar a las cifras que ostentan, mientras que Miguel Fuster (2002-2014) ha necesitado 13 años, pero su periplo todavía no ha terminado.

En estas 48 ediciones del certamen desde 1967, solo en una ocasión se ha dado la circunstancia de que un piloto fuese campeón sin haber logrado ninguna victoria a lo largo de la temporada, concretamente Lucas Sainz en 1971. Otro dato sumamente relevante es que tres pilotos lograron victorias siendo piloto y copiloto: Alberto Ruiz-Giménez, Carlos Llagostera y Salvador Servià. También Ricardo Muñoz y Guillermo Barreras lograron triunfos ejerciendo ambas funciones, pero en el caso de sus éxitos como piloto estos se produjeron en el Nacional de Tierra.

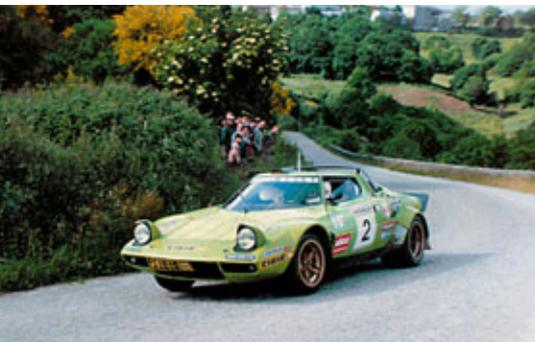
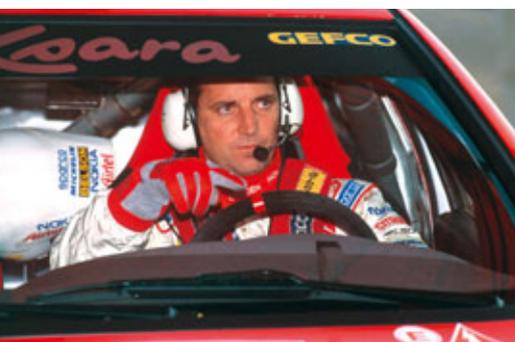
La elaboración de un informe de este tipo nos da para aportar numerosos datos, pero tampoco vamos a aburrir a los lectores con tanto número, aunque sí es cierto que echando un rápido vistazo a cada temporada salen diversos aspectos sumamente interesantes. Como por ejemplo quién es el piloto con más victorias en un solo año, pero teniendo en cuenta que no siempre hubo el mismo número de rallies, ya que por ejemplo en 1982 se celebraron 28 pruebas, siendo lo más habitual que la cifra oscile entre 10 y 15 por temporada. Así, Jesús Puras ganó 8 rallies en tres ocasiones (1999 con 12 pruebas en el certamen; 2000, con 14 carreras, y 2002, sobre un total de 10). También Luis Monzón ganó 8 veces en 2001 con 12 rallies disputados, mientras Jorge de Bagration fue otro de los que logró 8 victorias, en 1979, aunque en este caso sobre un total de 21 citas.

El cántabro Jesús Puras es, con diferencia, quien más rallies ha ganado. Firmó 42 de sus 58 victorias con la marca Citroën.



Nueve títulos de Asfalto en una densa trayectoria deportiva para Antonio Zanini, segundo en la clasificación de triunfos absolutos con 39 y empatado con el francés Marc Etchebers.

Otra de las referencias es Luis Monzón, que ya ganaba en los años 90 y dos décadas después ha seguido obteniendo victorias. Es sexto en el ranking, con 25.



El príncipe Jorge de Bagration marcó toda una época con el Lancia Stratos entre 1976 y 1981.



Miguel Fuster tiene cuatro títulos absolutos y ha logrado triunfos con cinco marcas diferentes: Citroën, Renault, Fiat, Porsche y Ford.



Número de victorias

**58**

**Jesús Puras**

**39**

Antonio Zanini,  
Marc Etchebers

**31**

Jorge de  
Bagration

**26**

Miguel Fuster

**25**

Luis Monzón

**22**

Sergio Vallejo

**20**

Alberto Hevia

**19**

Carlos Sainz,  
Salvador Servià

**17**

"Beny" Fernández

**14**

"Genito" Ortiz

**12**

Eladio Doncel,  
Enrique G<sup>a</sup> Ojeda

**10**

Alberto Ruiz-Giménez,  
Bernard Tramont,  
Manuel Juncosa

**9**

Jorge Babler,  
Luis Climent,  
Salvador Cañellas

**8**

Dani Sordo,  
Josep Bassas,  
Oriol Gómez

**7**

Dani Solà,  
Estanislao Reverter,  
Jaime Azcona

**6**

José Mari Ponce,  
José María Bardolet

**5**

Borja Moratal, Fabrizio Tabaton,  
José Manuel Lencina,  
Juan Fernández,  
Julio Gargallo, Medardo Pérez

**4**

Gustavo Trelles,  
Joan Vinyes,  
Massimo Biasion

**3**

Adartico Vudafieri, Carlos Piñeiro,  
Dario Cerrato, Eduardo Balcázar, Jaume Pons, Jean-Pierre  
Nicolas, José María Palomo, Lucas Sainz, Pío Alonso,  
Ricardo Avero, Sandro Munari, Xevi Pons

**2**

Bruno Saby, Daniel Alonso, Jean Egreteaud, Juan Carlos Pradera, Manuel Muniente, Maurizio  
Verini, Pedro Burgo, Tino Suárez, Tony Carello, Tony Fassina

**1**

Agustín Boix, Aladino Martínez, Alberto Meira, Alessandro Fiorio, Andrea Zanussi, Andreas  
Mikkelsen, Ángel Dávila, Ben Heiderich, Bernard Darniche, Carlo Capone, Carlos Alonso-  
Lamberti, Carlos Lagostera, Chris Sclater, Claude Lady, David Pérez, Enrique Cruz, Enrique  
Villar, Fernando Lezama, Germán Castrillón, Gilles Panizzi, Goyo Picar, Harry Kallstrom, Ignacio  
Sunsundegui, Joan Aleix, Jorge Plá, José Antonio López-Fombona, José Antonio Gurrea, José  
Antonio R. Estévez "Peitos", José Antonio Suárez, José Manuel Ucha, José María Juncadella,  
José Pavón, José Villalba, Manuel de Aguilar, Manuel Fuertes, Manuel Rodríguez, Mariano  
Lacasa, Michele Cinotto, Michèle Mouton, Miguel Ángel Domínguez, Miguel Campos, Miguel  
Carbajo, Miguel Martínez-Conde, Ove Andersson, Paco Martínez, Pauli Toivonen, Pedro  
Álvarez, Pedro Diego, Piero Liatti, Raffaele Pinto, Ramón Serra, Roberto Angiolini, Surhayen  
Pernía, Terry Kaby, Víctor Senra, Walter Rohrl, Yves Loubet

## **COPILOTOS** El más igualado

Seguramente la mayoría de aficionados a los rallyes, entre los que me incluyo, o incluso aquellos que llevan siguiendo el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto desde hace muchos años, se van a quedar sorprendidos con el copiloto con más victorias en el certamen. O más bien la copiloto, porque es la francesa Marie-Christine Etchebers, con 32 triunfos, quien lidera este apartado, todos conseguidos guiando a su marido, Marc Etchebers, y siempre al amparo de la marca Porsche con diversos modelos del 911. Lo cierto es que en este caso sí que resultaría fácil superarlo, más que nada porque los cuatro copilotos situados a continuación todavía se mantienen en activo, aunque alguno de ellos no esté involucrado en programas nacionales como Marc Martí, que ocupa la segunda plaza con 29 victorias, mientras Carlos del Barrio cuenta con 28, siendo quizá el que más probabilidades tendría de convertirse en el copiloto con más triunfos en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto, aunque no se debe descartar a José Carlos Déniz con 24 y a Diego Vallejo con 23.

Junto a Nuria Llopis, en este caso copilotando a Jorge de Bagration, Christine Etchebers y la citada son las únicas de los diez primeros del ranking que ganaron con un único piloto, si bien aquí también se podría incluir entre los que superan la decena a Alberto Iglesias (con Alberto Hevia), Antonio Boto (con Carlos Sainz) o Nacho Aviño (con Miguel Fuster). El caso extremo es Alex Romaní, cuyas 10 victorias fueron con cuatro pilotos diferentes (Jesús Puras, José María Bardolet, Luis Climent y Dani Solà), pero tampoco le van a la zaga Marc Martí, que ganó con Oriol Gómez, Jesús Puras y Dani Sordo, o Carlos del Barrio, venciendo con Jesús Puras, Salvador Cañellas Jr. y Dani Sordo. Como veis, tanto Puras como Sordo han sido las referencias para estos dos excelentes y experimentados copilotos con más de dos décadas en activo.

*Marie-Christine Etchebers lidera el apartado de copilotos gracias a sus éxitos con Marc Etchebers, uno de los pilotos más fiables y rápidos de los 70 y 80.*



*Carlos del Barrio sigue sentando cátedra y con serias posibilidades de situarse primero entre los copilotos. Aquí le vemos con uno de sus pilotos: Xevi Pons.*



*Jordi Sabater ganó con Zanini y Salvador Servià (en la foto), dos auténticas leyendas de los rallyes nacionales.*



Las primeras victorias de Marc Martí llegaron con Oriol Gómez, con el que fue campeón de España, pero también logró triunfos con nada menos que Jesús Puras y Dani Sordo.



Número de victorias

**32** Marie-Christine Etchebers

**29** Marc Martí

**28** Carlos del Barrio

**24** José Carlos Déniz

**23** Jordi Sabater, Diego Vallejo

**22** Alberto Iglesias

**16** Juan Petisco

**15** José Vicente Medina, Nuria Llopis

**13** Antonio Boto

**12** José Sala, Nacho Aviñó

**11** Víctor Sabater

**10** Álex Romani, Ricardo Antolín

**9** Antonio Rodríguez, Artemi Eche, Eduardo M. Adam, Ignacio Arrarte, Josep Autet

**8** Jordi Barrabés

**7** José Antonio Muñoz

**6** Alfredo Rodríguez, Julius Billmaier, Luis R. Moya, Ricardo Muñoz, Susi Cabal

**5** Alberto Ruiz-Giménez, Antonio G. Mantecón, Daniel Ferrater, Gaspar León, Luciano Tedeschini, Ramón Mínguez, Tiziano Siviero, Xavi Amigo

**4** Joaquín Muntada, José Adell, Juan Antonio Conde, Manuel Barbeito, Nazer Ghuneim, Raquel Fernández, Tomás Aguado, Xavi Lorza

**3** Alberto Sanchís, Álex Haro, Antonio "Ñete" Doural, Antonio Reverter, Arnaldo Bernacchini, David G. Valverde, Enrique de Sauto, Giuseppe Cerri, Guillermo Barreras, Ignacio Lewin, Jaime Parejo, Javier Bueno, Jorge Chi, José Medina, Juan Martín, Luis Blasco, Pol Varela, Ricardo Ivetich

**2** Carlos Orozco, David Stone, Emilio R. Zapico, Francesco Rossetti, Francisco González "Facas", Francisco Javier Álvarez, Jaime Ramón, Jean-Francois Fauchille, Jean Todt, José María Fernández, José Ramón Amorena, Juan Abollo, Juan García de la Rasilla, Juan José Alonso, Julio Leal, Marcos Burgo, Mario Mannucci, Maurizio Perisinnot, Miguel Brasa, Rafael Castañeda, Roberto Dalpozzo "Rudy", Salvador Belzunces

**1** Alain Mahe, Alberto Chamorro, Alberto Gabarró, Álex Brustenga, Álvaro Bañobre, Andrés Albornoz, Ángel Luis Caballero, Antonio R. Lara "Ñota", Ariday Bonilla, Arturo Cordobilla, Borja Rozada, Carlos Llagostera, Carlos Magalhaes, César Nattaliccio, Cuesta, D. Marzonna, Enrique Sanjurjo, Emilio Radaelli, Enrique Fernández, Federico van der Hooven, Felipe Alonso, Francisco Anet, Francois Conconi, Gunnar Maggben, Henry Liddon, Hervé Panizzi, Itziar Mugüerza, Jaime Balañá, Jaime Segovia, Javier Olmedo, Jean Bolssonnet, Jean-Marc Andrié, Jesús Segura, Jochen Berger, John Davenport, Jorge Blanco, Jorge del Buono, José Antonio Crespo "Júnior", José Ignacio Larrinaga, José Luis Madrazo, José Manuel López, José Manuel Rodríguez, José Manuel Sarmiento, José María Bascarán, José Ortega, José Sarmiento, Juan Castillo, Juan Luis García, Juan Mato, Julio Orozco, Kevin Gormley, Leopoldo Pérez de Villamil, Lluís Marginet, Luigi Macalusso, Luigi Pirolo, Luis Jackson, Luis Menéndez, Manuel Canto, Manuel López, Maurizio Imerito, Montserrat Imbern, Ola Floene, Pablo Marcos, Paco Formoso, Pierre-Claustres Cazaugade, Ramón Serra, Ricardo Comyn, Salvador Servià, Santiago Cañedo, Sergio Cresto, Urpo Viharvara

**MARCAS**

**Porsche se aleja**

Este apartado vamos a pasarlo un poco más por encima que los anteriores de pilotos y copilotos, pero no por eso deja de ser menos interesante. Quizá si se plantea la pregunta de cuál es la marca con más victorias desde 1967 sea fácil para el aficionado irse a Citroën, que por otra parte es la única en la Historia que ha conseguido ganar todos los rallyes en una misma temporada, concretamente en el año 2002, si bien con tres modelos diferentes: Xsara WRC, Saxo Kit Car y Saxo S1600. Pero la marca francesa del doble chevrón no es líder en número de victorias, sino que ocupa la tercera posición con 65 y un buen número de pilotos españoles ganadores, entre los que están Jesús Puras, Dani Solà, Dani Sordo, Miguel Fuster, Luis Climent y Ricardo Avero.

Es Porsche la marca que ostenta esa primera plaza y a la que será muy difícil de desbancar, por no decir casi imposible, en un período más o menos longevo en el tiempo. Y es que sus 140 triunfos son muchos, siendo la única que ha ganado en tantos años diferentes, pues vencía en al menos un rallye en 25 de las 48 ediciones del certamen. Siempre lo hizo de 1967 a 1983, así como en los últimos años desde 2007 hasta el actual 2014 gracias al regreso de los GT. Simplemente espectacular, en la que quizá sea la marca de referencia en los rallyes, junto a Ford y Lancia. Precisamente la italiana ocupa el segundo lugar con 90 victorias de la mano de modelos míticos como los Fulvia, Stratos, 037 Rally o Delta S4 e Integrale en sus diferentes versiones. ¿Qué aficionado no ha soñado con alguno de ellos a lo largo de su vida?

Le siguen Renault (51), Peugeot (47), Seat (45) y Ford (41) hasta un total de 25 marcas diferentes con victorias en el Campeonato de España, aunque en algún caso hemos diferenciado varias que podrían englobarse en una misma. Por ejemplo, entre BMC Morris Mini y Mini John Cooper o Alpine y Renault, de las que hemos diferenciado las logradas por el Alpinche de Estanislao Reverter.



El palmarés de Porsche es simplemente espectacular. Muchos pilotos lograron ganar con esta marca hasta 1983, y su leyenda se ha reforzado en los últimos años con la llegada de los siempre atractivos 911 GT3.



Bajo el amparo de la marca italiana Lancia fuimos bastantes los que nos aficionamos a los rallyes, sobre todo con el casi imbatible Delta HF en sus diferentes versiones.

**Número de victorias**



**140**  
Porsche

**90**  
Lancia

**65**  
Citroën

**51**  
Renault

**47**  
Peugeot

**45**  
Seat

**41**  
Ford

**21**  
BMW

**19**  
Fiat

**18**  
Alpine

**16**  
Opel

**11**  
Skoda

**10**  
Mitsubishi

**9**  
Abarth

**6**  
Talbot

**5**  
Volkswagen, Ferrari,  
Mini John Cooper

**4**  
Toyota, BMC Morris  
Mini, Alpine-Porsche

**2**  
Subaru

**1**  
Simca, Nissan,  
Alfa Romeo

El asturiano es uno de los rallyes míticos del certamen. Hubo tiempos mejores, pero esperemos que poco a poco vaya recuperando el prestigio del que siempre gozó.

## RALLYES

# El Príncipe hace honor a su nombre

Ya el año pasado mencionamos en la crónica del Rallye Rías Baixas cuáles eran las pruebas que más presencia habían tenido en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto desde 1967. Lo completamos ahora incluyendo estos dos últimos años.

El Príncipe de Asturias, nacido inicialmente como Ciudad de Oviedo, bajo cuyo nombre fue puntuable para el Nacional en siete ediciones, aunque la primera se remonta a 1964, lidera este apartado con 42 presencias, seguido por el Ourense con 41 y El Corte Inglés, ahora denominado Islas Canarias, con 36. Excepto en sus dos primeras ediciones (1977 y 1978), la cita insular lleva 36 años consecutivos en el Nacional, habiendo pasado también en diversas épocas por el Europeo o el IRC. A continuación se sitúan el Villa de Llanes (32) y el Rías Baixas (30).

Con dos de los que le siguen hay que hacer un inciso, pues el Rallye de Cataluña cuenta con 28 apariciones, de las cuales 13 se solapan con el Costa Brava, que estaría así con 25 presencias en el Nacional. Entre ambos se sitúa el clásico Rallye de Cantabria (el Peñucas), también con el nombre de Ciudad de Santander en las ediciones de 1989 y 1990, años desde los cuales no ha dejado de aparecer en el certamen, sumando 26 seguidas al igual que el Ourense, que desde 1989 ha estado siempre presente en el Campeonato de España.



Es muy destacable que el Sierra Morena se encuentre entre los diez primeros, siendo imprescindible en la década de los 80 y también en parte de los 90 hasta su desaparición del Nacional en 1997, aunque en 2008 regresaba con nuevos bríos, completando 22 apariciones hasta ahora. Con 20 están el RACE o Rallye de España, denominado RACE-Costa Blanca en sus tres últimas ediciones antes de su desaparición, y el Vasco Navarro. No obstante, el RACE nació en 1953, así que podría tener muchas más si hubiésemos incluido temporadas de 1966 hacia atrás.

Por otra parte, también de aquí extraemos un dato interesante, pues el Campeonato de España ha estado presente en casi todo el territorio nacional, excepto en cuatro comunidades autónomas: Región de Murcia, Islas Baleares y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla. Es curioso el caso de Castilla-La Mancha, que tuvo en el Rallye Alcarreño de 1967 su única aparición, aunque también hay que recordar que en el año 2004 el recorrido del Rallye de Madrid se desarrolló íntegramente por la provincia de Guadalajara.

## El ranking

(ediciones puntuables para el Nacional)



**42**  
Príncipe de Asturias  
(Ciudad de Oviedo)

**41**  
Ourense

**36**  
El Corte Inglés-Islas Canarias

**32**  
Villa de Llanes

**30**  
Rías Baixas

**28** (\*)  
Cataluña

**26**  
Cantabria-Santander (Peñucas)

**25** (\*)  
Costa Brava

**22**  
Sierra Morena

**20**  
RACE (Sol

**17**  
Avilés (San Agustín)

**16**  
Costa del Sol, Fallas, Ferrol

**15**  
2000 Viratges, Critérium Luis de Baviera

**14**  
Critérium Montseny-Guilleries

**13**  
RACE-España-Costa Blanca), Vasco Navarro

**12**  
Critérium La Rioja, Firestone

**11**  
500 Km Nocturnos Alicante-Bujías Bosch, San Froilán

**9**  
Islas Canarias, A Coruña-Ciudad de Cristal

**8**  
La Vila Joiosa, Villa de Madrid

**7**  
Valeo

**6**  
Barcelona-Andorra, Girona (Guilleries-Cales de Palafrugell), Maspalomas, Shalymar, Villa de Adeje

**5**  
Cajalicante, Isla de Tenerife, Madrid-CAM-RACE, Mediterraneo, Tenerife-Islas Canarias

**4**  
Osona, Sachs, Salou, Sherry

**2**  
Baix Ebre, Bosch, Ciudad de Torrelavega-Ramón González Hermanos, Club 600, Gibralfaro, Invierno, Manzana, Playa de Aro, Trofeo Presidente, Vendimia

**3**  
CS, Fase Club 600

**1**  
Alcarreño, Bierzo, Camino de la Plata, Cava, Cerámica, Cid, Ciudad de Gijón-Ruta del Salmón, Ciudad de Santa Cruz, A Coruña-Rías Altas, La Lana, La Restinga, Linares, Madrid-La Alcarria, Pikolín, Talavera, Torre del Oro, Valle de Arán, Vendrell-Andorra, Vuelta a Aragón

(\*) 13 ediciones del Rallye de Cataluña y del Rallye Costa Brava son coincidentes, cuando la prueba se denominaba Cataluña-Costa Brava tras haberse fusionado.

prueba racing |



**TOYOTA GT86**



## + Info

Toyota Motorsport GmbH (TMG). Toyota Allee, 7. 50858 Colonia (Alemania). Tel.: +49 2234 18230. Web: [www.toyota-motorsport.com](http://www.toyota-motorsport.com). Email: [contact@toyotamotorsport.com](mailto:contact@toyotamotorsport.com)

## Nueva generación

**CS-R3**

Los fabricantes de automóviles siguen desarrollando su vertiente deportiva tanto en rallyes como en circuitos. Aprovechando la reglamentación R de la FIA, Toyota Motorsport ha realizado una competitiva versión R3 del GT86 CS, un modelo que, además de un diseño espectacular, cuenta con el atractivo de ser el primer vehículo de propulsión de esta categoría.



J.M. FERNÁNDEZ PELLÓN

**T**oyota Motorsport GmbH (TMG) es la heredera del TTE (Toyota Team Europe) que consiguió numerosos títulos del Mundial de Rallyes –entre ellos, los dos de Carlos Sainz en 1990 y 1992–. Actualmente, la división deportiva de Toyota, que mantiene su base en la ciudad alemana de Colonia, trabaja en nada menos que 60 proyectos de competición, entre ellos, el más importante, la participación de la marca en las 24 Horas de Le Mans y el WEC, certamen este último en el que han logrado el título en 2014.

Mientras una parte de TMG acumula experiencia en vehículos de rallyes 4x4 modernos con ese Yaris WRC Prototipo que están probando por toda Europa con un posible retorno al Mundial como objetivo, otro

la masa en el eje delantero y el 47% restante en el trasero. Su estilizada y atractiva carrocería tiene un centro de gravedad muy bajo y además el esquema bóxer de su propulsor hace que este pueda ser situado en el coche en una posición muy cercana al suelo. Con todo esto veremos decir que el concepto del GT86 es el ideal para tomarlo como base de un coche de competición, y así lo vieron en TMG, realizando una versión de circuitos de preparación muy sucinta y ahora esta unidad con destino a los rallyes configurada bajo la reglamentación R3.

Aunque el Citroën DS3 R3T parecía que se iba a quedar en solitario dentro de los coches de nueva generación R3, en 2014 le han venido a acompañar dos nuevos modelos, el Re-

## El motor del GT86 ofrece 200 caballos en su versión de serie y en el R3 esperan que llegue a 250

departamento, el encargado de los proyectos cliente, ha construido en un tiempo récord este GT86 CS-R3.

Desde su lanzamiento al mercado, el GT86 ha sido la niña de sus ojos de TMG, ya que con él han realizado una versión de pista para una Copa monomarca y desde octubre de 2013 han estado trabajando en este R3, que debutó como coche 0 en el pasado Rallye de Alemania en agosto, con Isolde Holderied como piloto. Precisamente, la alemana fue nuestro cicero a la hora de realizar esta prueba racing, desarrollada en el Circuito de Rallycross de Estering, en Buxtehude, cerca de Hamburgo. Un trazado empleado en la prueba alemana del Campeonato del Mundo de Rallycross y que posee una cuerda con un 60% de asfalto y un 40% de tierra.

### Una base ideal

El Toyota GT86 fue presentado en el Salón de Tokio en diciembre de 2011. Se trata de un precioso coupé realizado en asociación con Subaru, que lo comercializa bajo el nombre de BRZ. Equipado con un motor bóxer de 4 cilindros, el GT86 de calle posee un reparto de pesos excelente, con un 53% de

nault Clio R3T y el Toyota GT86 CS-R3. Si bien los dos modelos europeos están impulsados por motores con turbo, de ahí el sobrenombre "T", en el caso del Toyota el propulsor es atmosférico, eso sí, de 2 litros de cilindrada frente a los 1.6 de sus colegas.

El motor del GT86 ofrece 200 caballos en su versión de serie y en el R3 esperan que lle-



Isolde Holderied nos explicó todos los pormenores de este coche, un moderno vehículo de rallyes de 250 caballos de potencia.

gue a 250. La unidad que tuvimos la oportunidad de probar contaba con una mecánica experimental algo menos potente (240 CV), y en el banco de potencia ya han configurado la definitiva. Y es que este motor bóxer cuenta con numerosos cambios para ofrecer más potencia, como pistones y bielas forjados, árboles de levas, culata, inyectores, colectores, etc. Además, se ha tenido que intervenir en el doble sistema de inyección del coche de serie, directa hasta 6.000 rpm e indirecta a partir de ahí y hasta el corte.

Otro de los puntos destacados de un R3 es la caja de cambios, y en TMG han apostado por el fabricante holandés Drenth como suministrador en este campo. Se trata de

una caja secuencial de 6 velocidades, y esta empresa es conocida por sus trabajos para los Lancer de Gr.N y sus productos son más económicos que los de otras firmas. Esta cuestión, que el precio del vehículo no se vaya a una cifra astronómica, es algo en lo que hicieron mucho hincapié en la presentación previa que realizaron antes de la prueba. También dispone, lógicamente, de un diferencial autoblocante de discos.

### Totalmente monitorizado

El siguiente aspecto a analizar son los frenos. Doble bomba de freno y ausencia de servoasistencia marcan el sistema hidráulico de este coche, que dispone de discos y pinzas de la marca Alcon. En el eje delante-



El tablero de mandos cuenta con dos pantallas digitales en las que se visualiza toda la información, tanto para el piloto como para el copiloto e ingenieros.



Las líneas deportivas del GT86 son bienvenidas al mundo de los rallyes.



El motor, bóxer, de 2 litros de cilindrada, rinde 250 caballos y cuenta con un gran punch cuando se estiran las velocidades.



La caja de cambios, secuencial de 6 velocidades, es de la marca Drenth, una firma holandesa especializada.



Los mandos de control, entre ellos el arranque, están situados debajo de la pantalla central.



El repartidor de frenada permite ajustar los parámetros para adaptarlos al tipo de conducción requerida.



El display de información es de la firma Motec, la misma encargada de la electrónica del coche.



El pedalier es específico de competición, con los pedales que arrancan desde abajo.



## El habitáculo dispone de dos pantallas de información, la del copiloto firmada por Motec, donde se pueden monitorizar todos los datos del vehículo

ro son discos de 330 mm y pinzas de 4 pistones, y en el trasero los discos son de 300 mm (la medida que se utiliza en ambos trenes en la configuración de tierra) con pinzas de 2 pistones. Lógicamente, cuenta con un sistema de repartidor de frenada para ajustar la misma a las condiciones del tramo o al gusto del piloto. También tiene un freno de mano hidráulico que sirve para mover a nuestro gusto el coche en las condiciones más difíciles, algo que puede ser útil en muchas ocasiones, pese a que se trate de un vehículo de propulsión.

Los especialistas de Reiger se han encargado del trabajo de las suspensiones. Se mantiene el esquema del coche de serie, es decir, McPherson en el tren delantero y paralelogramos deformables en el trasero. Los amortiguadores son de 3 vías y todas las rótulas se han sustituido por unas especiales de competición, más sólidas, que permiten además numerosas configuraciones gracias al uso del sistema de regulación Uniball.

Dada la complejidad de la puesta a punto y explotación de un vehículo de competición moderno, Toyota ha querido facilitar las tareas a los equipos que quieran competir con este coche. Así, el habitáculo dispone de dos pantallas de información,

la del copiloto firmada por Motec, donde se pueden monitorizar todos los datos del vehículo, en los que el ingeniero, antes de descargarlos si quiere al ordenador, puede detectar cualquier anomalía.

### Patinando que es gerundio

El día de la prueba amaneció lloviendo, así que, además de que la pista de Rallycross de Estering contara con una buena parte de su trazado de tierra, aquello se había convertido en un barrizal muy deslizante. Antes de que Isolde Holderied nos diera unas vueltas con el GT86, me estrené en la pista con el Yaris R1, con lo que ya pude constatar que aquello en su parte de tierra se parecía más al hielo que a otra cosa.

Con Isolde de piloto a los mandos del R3 la experiencia fue muy gratificante. Esos momentos son los que suelo aprovechar para fijarme en el modo de pilotar para tratar de hacerlo de modo similar cuando me toque el momento de conducir. Pero desde el lado del copiloto me di cuenta de que la piloto alemana no frenaba con el pie izquierdo, algo que yo consideraba consustancial a este tipo de coches, y utilizaba el embrague en muchas ocasiones. *"Creo que no es necesario con la pista en estas condiciones.*



## Toyota Yaris R1A

### Empezando por la base

En 2012, Toyota presentó el Yaris R1A, el primer coche de esta categoría, una especificación que con el añadido A limita la cilindrada hasta 1.400 cc, ya que como sabemos los R1 a secas son hasta 1.600. Este coche, basado en un Yaris 1.3, es el primer escalón en coches de carreras de Toyota, a excepción del nuevo Aygo construido en España de la Copa Kobe que comenzará en 2015. Con él tuve la oportunidad de rodar en la pista de Estering, y con sus 100 caballos de potencia y cambio de serie me recordó mucho al otro R1 que he pilotado, el DS3. Es decir, auténticos Gr.N de la época, adaptados a la época moderna. Este Yaris tiene un precio, coche más kit, montaje aparte, de unos 26.000 euros, impuestos incluidos.



El Toyota Yaris R1A recuerda a los coches de Grupo N de otra época. Una sencilla manera de comenzar en los rallyes.



*El GT86 CS-R3 es el primer  
coche de rallyes de  
propulsión construido bajo  
la reglamentación R.*

**No tardé en mover el coche a golpe de acelerador en las zonas de tierra. Un placer que solo te pueden dar los coches de propulsión o los 4x4**

*Estoy habituada a conducir así, y lo de frenar con el pie izquierdo solo lo hago para colocar el coche en algunas curvas”, me explicó.*

Desafortunadamente, Isolde no fue de copiloto conmigo –lo de subirse al asiento de la derecha es algo que tratan de evitar la mayoría de los pilotos– y en su lugar vino Freddy Nowak, el ingeniero de Desarrollo del CS-R3. Y eso que para tranquilizar a la bicampeona del mundo de Damas le dije que el verano pasado había probado el Porsche 911 GT3 Cup que recientemente se ha proclamado campeón de España. “Pues hoy aquí te sobrarian 200 caballos de ese coche...”, me dijo.

Con la experiencia reciente de la prueba del Peugeot 208 R2 de AR Vidal en mi mente, creo que me adapté al pilotaje del Toyota, aunque las características de ambos coches, tracción delantera frente a propulsión, y las condiciones de la pista eran bastante opuestas.

## Doblemente accesible

Configurado de asfalto, el coche montaba unos neumáticos Pirelli a los que se les habían realizado unos cortes extras para pasar por el barro lo mejor posible. Perfectamente situado en el bacquet –que tuvieron que retrasar los mecánicos–, llevar este coche fue enseguida un coser y cantar. Ya he dicho en varias ocasiones que, para conducirlos a ritmo de periodista-no piloto, los coches modernos, con su cambio secuencial, son muy asequibles. Con una conducción menos explosiva que la de Isolde, tras un par de vueltas de aclimatación, no tardé en comenzar a mover



*El Circuito de Rallycross de Estering, en Alemania, fue el escenario de una prueba realizada con neumáticos de asfalto sobre un trazado mixto.*

el coche en cierto modo a golpe de acelerador en las zonas de tierra. Un placer que solo te pueden dar los coches de propulsión o los 4x4. En algunos momentos me recordó a mi experiencia probando todo tipo de prototipos de las GSeries BPA de Andorra. Había que balancear a la entrada de las curvas para salir derrapando y engranando marchas como un loco cuando entrabas en la zona de asfalto a toda pastilla. Allí todo se volvía más preciso y, pese a la humedad del firme, la tracción era muy buena, si es que no empezabas a acelerar antes de tiempo con el volante aún girado. En ese caso, el derrapaje, controlado, te obligaba a realizar el necesario contravolante, y el coche seguía avanzando hacia delante sin contemplación.

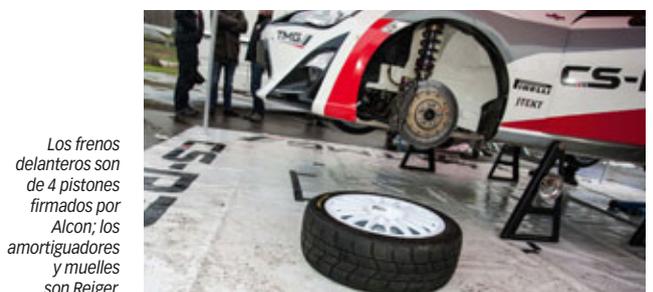
En definitiva, un placer pilotar un coche de rallyes de propulsión con una potencia más de nuestro mundo que la de un estratosférico GT. Es decir, un vehículo apto para todos los públicos. Tanto es así, que su precio, que hemos dejado para el final, no asusta a nadie, ya que los 84.000 euros sin impuestos –5.000 menos si se hace el pedido hasta enero–, adquirido en forma de kit, son una cifra bastante razonable y abordable. ◀



*Resulta curioso ver el entramado de barras a través del maletero, ya que se trata de un coupé, no de un vehículo con portón trasero.*



*Llantas OZ de 17 pulgadas y neumáticos Pirelli es la monta del coche construido por TMG.*



*Los frenos delanteros son de 4 pistones firmados por Alcon; los amortiguadores y muelles son Reiger.*



## Isolde Holderied

### La apuesta alemana

Cuando supe que Isolde Holderied iba a ser la piloto de Toyota en esta prueba, me vinieron a la memoria múltiples recuerdos de esta alemana que estuvo en la primera línea de los rallyes a mediados de los 90. Dos veces campeona de Damas (1994 y 1995) a los mandos de un Lancer de Gr.N, muchos de vosotros la recordaréis porque ella fue la rival que tuvieron Jesús Puras y Carlos del Barrio en la lucha por el título de la Copa FIA de Grupo N que la pareja cántabra conquistó con un Ford Escort Cosworth en 1994. Posteriormente, Isolde se vinculó al TTE y a Toyota

Alemania, disputando el Campeonato de Europa y conquistando varios títulos en su país a bordo de los Celica GT-Four y el Corolla WRC. Actualmente, es embajadora de la marca, y fue la encargada de estrenar en el Rallye de Alemania del WRC tanto el Yaris R1A como este GT86 CS-R3. Cuando le conté que era de Cantabria, la tierra de Puras y Del Barrio, me dio muchos recuerdos para ellos: *“Éramos rivales en las carreras, pero teníamos una muy buena relación entre los dos equipos”*. Por entonces, Isolde llevaba de copiloto a la sueca Tina Thorer.

*Isolde Holderied fue subcampeona del mundo de Gr.N en 1994 y desde finales de los 90 está ligada a Toyota.*



## Ficha técnica

### MOTOR

Emplazamiento:	delantero longitudinal
Nº de cilindros:	4 opuestos (bóxer)
Cilindrada (cc):	1.998
Diámetro x carrera (mm):	86 x 86
Pot. máxima (CV/rpm):	250/8.000
Par máximo (Nm/rpm):	240/6.700
Alimentación:	inyección electrónica mixta directa/indirecta
Distribución:	doble árbol de levas en cabeza
Válvulas por cilindro:	4

### TRANSMISIÓN

Embrague:	cerametalico reforzado
Caja de cambios:	secuencial, 6 velocidades, desarrollada por Drenth, sin embrague flatshift trasera, palieres reforzados y autoblocante
Tracción:	

### SUSPENSIÓN

Delantera:	McPherson, con amortiguadores y muelles Reiger de 3 vías. Barra estabilizadora independiente.
Trasera:	Paralelogramos deformables. Amortiguadores y muelles Reiger de 3 vías. Barra estabilizadora

### DIRECCIÓN

Tipo:	cremallera asistida hidráulica
-------	--------------------------------

### FRENOS

Delanteros/diám. (mm):	Alcon. Discos ventilados/330, 4 pistones (300 con kit de tierra)
Trasero/diám (mm):	Alcon. Discos ventilados/300, 2 pistones

### RUEDAS

Lantas:	OZ 6x15" en tierra y OZ 7x17" en asfalto
Neumáticos:	Pirelli 200/625/17 (asfalto)

### DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	4.240/1.775/1.285
Batalla (mm):	2.570
Vía del./tras. (mm):	1.520/1.540

### PESO

En orden de marcha (kg):	1.080
Rel. peso/pot. (kg/CV):	4,32



# La noche más cálida

Aunque a finales de diciembre las temperaturas en Madrid suelen ser bastante frías, la noche de la Gala de Campeones de la RFEDA, en vísperas de la Navidad, fue de nuevo la más cálida. Un acto en el que se entregaron los premios a los campeones de 2014 y se realizaron numerosos homenajes a diversos protagonistas del automovilismo.



Real Federación Española de Automovilismo

J.M. FERNÁNDEZ PELLÓN. Fotografía: Jorge BRICHETTE y J.M.F.P.

Con destacadas personalidades presentes, caso del presidente de la Federación Portuguesa de Automovilismo, Manuel de Mello, o el del Automóvil Club d'Andorra, Enric Pujal Torres, la Gala tuvo lugar un año más en la sede del Comité Olímpico Español. Jean Todt, presidente de la FIA, invitado especial los últimos años, no pudo acudir en esta oportunidad, pero estuvo presente a través de un videomensaje. En esta ocasión, nuestro anfitrión fue el director de Deportes del COE, Ricardo Leiva. Precisamente, el señor Leiva fue el encargado de imponer la Insignia COE a una de las personas más comprometidas con los deportes del motor, motociclismo y automovilismo, de nuestro país, Jaime Alguersuari, fundador de lo que hoy en día son las World Series by Renault y que comenzaron como Open Fortuna by Nissan.

Por segundo año consecutivo, el acto fue dirigido por la cara y voz amable del automovilismo, el periodista Santiago Ayala, *speaker* y presentador de tantos y tantos eventos. Carlos Gra-

cia, presidente de la RFEdA, hizo un somero balance de nuestro deporte, comprometiéndose a la puesta en marcha, esta próxima temporada, del Racing for Spain en los Rallyes. Gracia, asimismo, destacó los éxitos internacionales de nuestros pilotos. Como viene siendo habitual, todos ellos fueron homenajeados en esta Gala, destacando entre ellos Nani Roma, ganador del Dakar 2014, y Carlos Sainz Jr., el campeón de las World Series by Renault 3.5 y nuevo piloto de Toro Rosso. Tampoco faltaron los campeones de las monomarcas europeas de Seat Sport, Pol Rosell, y de Renault, Óscar Nogués, este último ganador además del certamen italiano.

Además de los premios de los campeonatos organizados por la Federación Española, en la Gala se entregaron los galardones de algunas de las Copas monomarca, como las auspiciadas por Suzuki, Renault y Mitsubishi.

Entre los reconocimientos entregados, el premio de Organizador del Año recaló en la Escudería Villa de Llanes, cuya pre-



Juan Porcar y José María Pérez-Ullivarri, charlando de coches clásicos.



Luis Aragonés y Juan Manuel Bañobre recibieron de Javier Sánchez Oliva, director de Renault Sport España, su trofeo de la Copa Renault 2RM del Nacional de Asfalto.



La Gala estuvo muy animada tras la entrega de trofeos.



Las autoridades presentes, entre ellos el presidente de la Federación Portuguesa, Manuel de Mello, ocuparon un lugar destacado en el patio de butacas.



La progresión de Isidre Esteve en el automovilismo le lleva a ser uno de los pilotos más admirados.

# Real Federación Española de Automovilismo



*Carlos Gracia tuvo unas palabras de agradecimiento para todos los deportistas, equipos, patrocinadores y prensa por su firme apuesta por el automovilismo.*



*Santi Ayala, un periodista todo terreno sin igual, volvió a bordar su trabajo de presentador de la Gala.*



*Juan López Frade, director general comercial de Suzuki Ibérica, entregó a Adrián Díaz y Sara Fernández el premio de campeones de la Copa Suzuki Swift.*



*Carlos Sainz Jr. tuvo un reconocimiento por parte de la RFEA por su título en las World Series by Renault 3.5.*



*Pol Rosell, muy bien arropado por Amalia Vinyes, Sara Fernández y Marisol Martín.*



**Carlos Gracia, presidente de la RFEdA, hizo un somero balance de nuestro deporte, comprometiéndose a la puesta en marcha, esta próxima temporada, del Racing for Spain en los Rallyes**

sidenta, Teresa Sobrino, recogió acompañada por José Manuel Herrero, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Llanes. Otro asturiano, Juan Carlos Alonso Tamargo, fue elegido mejor Oficial del Año, un premio instaurado por vez primera en España y que ya se viene entregando desde hace años en la Gala de la FIA.

Por su parte, Julián Piedrafita, en calidad de consejero delegado de la Maxi Endurance 32h, recibió un reconocimiento a la labor organizativa en esta innovadora prueba. En la recta final de la Gala se entregó el Trofeo María de Villota a la Superación a Juan Font, oficial que ha padecido una grave enfermedad que ha sa-

bido combatir y superar, y Marta Ariza, la joven kartista cuya trayectoria siguió muy de cerca María. La Insignia de Oro fue entregada a Teo Martín (que envió a su hija Verónica a recogerla, ya que el empresario-mecenas estaba fuera de España) y la de Oro y Brillantes la recibió, muy emocionado, Joaquín Verdegay, durante muchos años secretario general, vicepresidente, delegado para Asuntos Internacionales y asesor jurídico de la RFEdA, que dejó todos estos cargos a principios de la pasada temporada.

En definitiva, como ya es tradición, una bonita manera de festejar el fin de temporada y pasar un rato muy agradable entre amigos. <



Los tres primeros clasificados del Campeonato de España de F3: Artur Janosz, Álex Palou y Sandy Stuvik, junto a Graziano Roca, de RP Motorsport, campeón por Equipos.



Carlos Sainz Jr., departiendo con algunos de los invitados a la fiesta.



Marta Suria y Gonzalo de Andrés, campeones de Clase III del CER, junto al subcampeón, Álvaro Rodríguez, y los terceros clasificados, Andrea Fernández y su padre, Eugenio.



Gonzalo de Andrés, en el centro, junto a los artífices de la Maxi Endurance 32h, María Bazán, Julián Piedrafita y Jesús Díez Villarreal. A su lado, Santi Ayala, presentador del evento.



Jean Todt, presidente de la FIA, envió un mensaje a través de un vídeo en el que alababa los éxitos de los pilotos españoles.



Javier de la Calzada, director de Comunicación de Mitsubishi, fue el encargado de entregar a Eduard Forés y David Usón su título de la Evo Cup de Tierra.



María Lanzón, directora de Comunicación y Marketing de la RFEDA, junto a su grupo de colaboradoras de la Gala.



Mujeres al poder: Ángela Vilarino y Sara Fernández, piloto y copiloto.



Jaime Alguersuari, Emilio de Villota, Carlos Sainz Jr. y Nani Roma, atentos al discurso de Carlos Gracia.



La RFEDA también entregó los premios del International GT Open.



Javier Cobián recibió de manos de Carlos Gracia y Pablo de Villota su premio como ganador de la Beca Santander Jóvenes Promesas.



La foto de los premiados de la Clio Cup cerró la primera parte del acto.



La tradicional foto de familia emplazó a todos los pilotos a la próxima temporada.

## Gala V-Line Org. Festival de premios

Horas antes de la Gala de la RFEdA, V-Line Org. celebró su propia entrega de premios en una emocionante ceremonia llevada a cabo en las instalaciones de Renault España. Los pilotos de la Clio Cup fueron los primeros en desfilarse para recoger sus galardones, recibidos por Javier Sánchez Oliva, máximo responsable de Competición de la firma francesa en España. Tras los premios a Marc Guillot, campeón, Nicolas Milan, subcampeón, y Jordi Palomeras, tercer clasificado, llegó el turno para el resto de pilotos, con Jacobo García recogiendo su galardón como mejor Amateur, Alba Cano como mejor Chica, David Cebrián como triunfador en Júnior y Fabio Mota como ganador en Rookie.

Después llegó el turno para los pilotos del Campeonato de España de Resistencia, el Nacional de GT y las Michelin Endurance Series. Tras el discurso de Juanjo Pedrayes, de Michelin, uno a uno fueron pasando los numerosos galardonados de estos tres certámenes, la referencia actual de los circuitos españoles. Tras ellos, los pilotos de las Classic & Legend Series recogieron sus premios, dejando para el final del evento un interesante discurso de Francesc Gutiérrez, alma máter de V-Line, contando las principales novedades del próximo año y, sobre todo, agradeciendo a pilotos y equipos que con su presencia y apoyo hayan podido consolidar, un año más, las carreras en los circuitos españoles.



Marc Guillot recogía su premio y su cheque de manos de Javier Sánchez Oliva.



Juanjo Pedrayes, de Michelin España, junto a la andorrana Amalia Vinyes, una de las pilotos más premiadas de la jornada.



Los Clásicos también tuvieron su momento para recoger los frutos del trabajo hecho durante todo el año.



José Antonio Zorrilla, charlando de Clásicos con Carlos Gracia.



Juan Font y Marta Ariza recibieron el Trofeo María de Villota a la Superación.



El presidente de la Federación Portuguesa, Manuel de Mello, junto a Francisco Melero, presidente de la Andalucía, y Javier Trasobares.



José Manuel de los Milagros y Jesús Díez Villarroel, campeones de España de GT de la categoría GTC.



Ramón Biosca, director del programa de radio "Vuelta Rápida GT", no quiso perder la oportunidad de saludar a Carlos Sainz.



Álvaro Huertas y Fernando Servillera, campeones de la Clase II del CER, junto a Jorge López Atienza, tercer clasificado.



Una especialidad poco conocida, como es el Drifting, tiene a Arnaud Gómez como campeón.



Pocos días antes de marcharse al Dakar, Nani Roma fue premiado por haberse impuesto en la edición de 2014.



Isabel de Villota, junto a su padre, Emilio, y Juan Manuel Fernández Pellón, de AUTOhebdóSPORT.



Los pilotos de la Montaña siempre hacen piña en esta ya tradicional fiesta.



Los hermanos Sergio y Diego Vallejo, campeones de España de Rallyes, junto a Nacho Aviñó –Miguel Fuster no pudo acudir– y los terceros clasificados, Gorka Antxustegi y Alberto Iglesias. Javier de la Calzada, de Mitsubishi, recogió el título de Marcas.



Los chicos de la RFEdA. No están todos, pero esta foto sí muestra una buena representación de ellos.



Los Vallejo viajaron a Madrid acompañados de buena parte de su familia.



Javi Villa fue el campeón de España de Montaña en Categoría 2, y aquí posa junto a Jairo Pesquera, tercer clasificado. El subcampeón, José Antonio López-Fombona, no pudo acudir a la Gala.



La Escudería Villa de Llanes, con Teresa Sobrino al frente, fue la premiada como mejor organizador del año. A su lado, el primer teniente de alcalde del ayuntamiento llanisco, Manuel Herrero.



Manuel Vidal, vicepresidente de la RFEdA, excelentemente bien acompañado en la fiesta.



Jaime Alguersuari fue distinguido por parte del COE por su labor de promoción de los deportes del motor, un premio entregado por Ricardo Leiva, director de Deportes de la entidad.



Amalia Vinyes, campeona del CER en Clase 1, junto al subcampeón, Pol Rosell (su copiloto Yuri Makushin no estaba), y los terceros clasificados, Alfredo Salerno y Luca Demarchi.



Marta Ariza, junto a familiares y responsables de la Fórmula 4 española, José María Rubio entre otros.



Jesús Ferreiro y su copiloto Javier Anidó, campeones de España de Rallyes de Históricos de Velocidad, junto al subcampeón de Copilotos, Adrián Vázquez, y el tercer clasificado de Pilotos, Miguel Otegui.



Jorge Brichette, el autor de este reportaje fotográfico, junto a los plumillas Luis Alberto Izquierdo y Juan Manuel Fernández Pellón.



Iván Posado, campeón de España de Autocross por tercer año consecutivo, y a su lado Jordi Puigvert, tercer clasificado.



Juan López Frade, junto a sus chicos Gorka Antxustegi y Alberto Iglesias y sus respectivas acompañantes.



José Manuel de los Milagros, con "Efi" y sus respectivos amigos y familiares.



Este fue el podio de los Rallyes de Regularidad: José Ramón Campos-Raúl Gutiérrez, Javier Esquer-Sara Antón y Antonio Gutiérrez; su copiloto, Manuel Macho, no estuvo y recogió su trofeo Guillermo Velasco.



La Copa de España de Rallyes de Tierra se fue a las manos de José Luis Peláez y Diego Sanjuán, resultando subcampeones Angel Paniceres y Salvador Belzunces y terceros Manuel Gómez Manzanilla y Martín Lumbreras.



Joaquín Verdegay fue agasajado con la Insignia de Oro y Brillantes de la RFEdA.



Los mejores del Todo Terreno: Isidre Esteve, Sergio Peinado, Rubén Gracia, Elixabette Otegui y Santiago Guri. Txema Villalobos, campeón de Copilotos, no pudo acudir.



Luís Pérez-Sala y Carlos Sainz, dos pilotos españoles de F1 con un arranque común, Minardi, lo que ahora es Toro Rosso.



En Mitsubishi, en el centro de la foto Javier de la Calzada y David Muñoz, están encantados con los cuatro títulos de Marcas logrados esta temporada, uno de ellos el de Todo Terreno, conseguido gracias a Rubén Gracia.



Javier Sánchez Oliva, en el centro, con Aman Barfull y Rafa del Río.



Este fue el podio final absoluto del Nacional de Tierra: Amador Vidal con Francisco Lema, Nil Solans y Miguel Ángel Ibáñez y Juan Pablo Castro con Juan José Leal. Campeones de Marcas, Mitsubishi; David Muñoz recogiendo su trofeo.



Antonio Albacete, junto a su familia y algún que otro amigo, como el periodista "LAI"...





Pol Rosell fue distinguido por su título en la Seat León Eurocup.



Óscar Nogués alcanzó este año el título de la Clio Eurocup y del certamen italiano.



En la División II del Nacional de Asfalto los campeones fueron Gorka Antxustegi y Alberto Iglesias, clasificándose a continuación Esteban Vallín-Borja Odriozola y Joan Vinyes-Jordi Mercader.



Aladino Martínez, el presidente de la Federación Asturiana, en el centro, junto a Javier Sánchez Oliva y Enrique Codony.



Joaquín Verdégay, arropado por algunos de sus colaboradores en su etapa federativa.



Dos de las voces de Eurosport en materia de coches y motos, Javier Rubio y Santi Ayala, este último el presentador de la Gala.



Juan Carlos Alonso Tamargo fue premiado como mejor oficial del año.



Teresa Sobrino, presidenta de "la Escudería Villa de Llanes", y Juan Carlos Cañiego.

## PRINCIPALES PREMIADOS

### Copa Suzuki Swift de Rallyes

Adrián Díaz y Sara Fernández

### Renault 2RM

Luis Aragonés y Juan Manuel Bañobre

### Mitsubishi Evo Cup de Asfalto

Joan Carchat y Claudi Ribeiro

### Mitsubishi Evo Cup de Tierra

Eduard Forés y David Usón

### Mitsubishi Evo Cup Todo Terreno

Rubén Gracia y Sergio Peinado

### Open Slalom de Drifting

Arnau Gómez

### Campeonato de España de Autocross

Absoluto: Iván Posado

### Copa de España de Carreras de Camiones

Antonio Albacete

### Campeonato de España de Resistencia

Clase 1: Amalia Vinyes

Clase 2: Álvaro Huertes y Fernando Servillera

Clase 3: Marta Suria y Gonzalo Martín de Andrés

### Campeonato de España de Montaña

Categoría 1: Ángela Vilarriño

Categoría 2: Javier Villa

Categoría 3: Raúl Borreguero

Marca: Mitsubishi

### Campeonato de España de GT

GTR: Kosta Kanaroglou y Oliver Campos

GTL: Javier Ibrán

GTC: Jesús Díez Villarroel y José Manuel de los Milagros

### International GT Open

Gentlemen Driver: Claudio Sdanewitsch

GTS equipos: AF Corse

GTS pilotos: Giorgio Roda

Súper GT equipos: V8 Racing Team

Campeones absolutos: Manuel Zampieri y Roman Mavlanov

### Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno

Piloto: Rubén Gracia

Copiloto: Txema Villalobos

Marca: Mitsubishi

### Campeonato de España de Rallyes de Tierra

Piloto: Amador Vidal

Copiloto: Francisco Lema

Marca: Mitsubishi

Copa: José Luis Peláez y Diego Sanjuán

### Campeonato de España de Rallyes de Asfalto

Piloto: Sergio Vallejo

Copiloto: Diego Vallejo

Marca: Mitsubishi

División II: Gorka Antxustegi y Alberto Iglesias

### Campeonato de España de Fórmula 3

Equipo: RP Motorsport

Piloto: Sandy Stuvik

### Campeonato de España de Rallyes de Vehículos Históricos (Velocidad)

Piloto: Jesús Ferreiro

Copiloto: Javier Anido

### Trofeo de España de Rallyes de Vehículos Históricos (Regularidad)

Piloto: José R. Campos

Copiloto: Raúl Gutiérrez

### Campeonato de España de Karting Santander (premios entregados en la última prueba del campeonato)

Alevín: Urbeltz Moar

Cadete: David Vidales

KF Júnior: Eliseo Martínez

KZ2: Jorge Carlos Pescador

Parilla Cup X30: Eduardo García

### Beca Santander de Karting

Javier Cobián

### Organizador del Año

Escudería Villa de Llanes

### Distinciones

- Nani Roma, ganador del Dakar 2014
- Carlos Sainz Jr., campeón de las World Series by Renault 3.5
- Pol Rosell, campeón de la Seat León Eurocup
- Óscar Nogués, campeón de la Clio Eurocup y Clio Cup Italia
- Maxi Endurance 32h y Seat, como marca vencedora de esta prueba

Premio a la Sostenibilidad Medioambiental: Automóvil Club Vasco Navarro

Oficial del Año: Juan Carlos Alonso Tamargo

Insignia de Oro: Teo Martín

Insignia Olímpica del COE: Jaime Alguersuari

Trofeo María de Villota a la Superación: Juan Font y Marta Ariza

Insignia de Oro y Brillantes: Joaquín Verdégay

## Lucha contra los elementos

Esta prueba, reservada a aventureros con vehículos de un mínimo de 16 años de antigüedad, se ha hecho un hueco en la agenda de los más intrépidos.

Josep VIAPLANA. Fotos: KFOTO

La Maroc Challenge no es una carrera, aunque tanto la organización como los participantes han subido el listón de forma considerable, pero tampoco una de tantas excursiones que se organizan en el país alauita pese a su carácter *low cost*. Con más de 130 coches en la salida, organizada esta vez en la villa alicantina de La Nucia, se cubrieron más de 2.000 kilómetros desde Nador a Essaouria, donde la mayoría pudo disfrutar de una jornada inolvidable en la playa de Sidi Kaouki.

El Dakar ha generado con el paso de los años una serie de sueños que muchos aficionados quieren experimentar, y ello ha motivado que florecieran una serie de pruebas más asequibles, ya sea por los niveles de dificultad técnica y resistencia física o mecánica como por unos costes mucho más ajustados. En esta ocasión, la Maroc tuvo que hacer frente a cinco maratónicas etapas, cuyo recorrido se complicó de forma notable por las recientes inundaciones que obligaron a recortar parte de tres etapas, provocando que los participantes tuvieran que hacer frente también a los elementos.

### Cambios forzosos

Las graves inundaciones que hubo la primera semana de diciembre en Marruecos dejaron muchas pistas impracticables, obligando a la organización a neutralizar y cancelar algunos tramos por desprendimientos o por la imposibilidad de poder cruzar unos ríos muy crecidos. Me sorprendió, sin embargo, la rapidez con la que se reparan unas pistas que parecen desérticas y que permitieron el paso de la caravana sin mayores problemas.

Las etapas eran duras y muy largas, marcadas con unos tiempos imposibles que endurecieron el itinerario. Las penalizaciones por retraso marcaron una clasificación, que se elabora por los minutos que se llega tarde sobre el tiempo establecido (5 puntos por minuto) y por excederse en los diferentes límites de velocidad, que es de 80 km/h en las pistas y difiere según el

peligro y las poblaciones que se cruzan.

Rui Cabaco ha conseguido aglutinar a un gran número de participantes en una prueba que, precisamente, nació en diciembre de 2011 y de la que se realizan dos ediciones al año (invierno y primavera) y que representa una gran aventura para cada uno de los integrantes de la caravana. El éxito se refleja en que para la edición de Spring – Primavera– (27 de marzo al



El primer 4x2 clasificado entre los equipos con experiencia en raids fue el Citroën Xsara de GMC-Motorsport I.



Hay que estar preparados para todo, ya que las trampas del terreno son muchas y a veces muy complicadas de solventar.





*Los espectaculares caminos y paisajes marroquíes hacen aún más colorida y brillante la gesta del ganador de cada categoría. En la foto, el Jeep Cherokee de Bensus Competición, primero en GR Raid 4x4.*



Nuestra experiencia en carrera fue tan apasionante como fructífera, pues junto a Jordi Corrales acabamos segundos en GR Raid 4x4.

4 de abril de 2015) ya hay más de ochenta equipos inscritos.

### Espectaculares vistas

De todo el recorrido, que personalmente me gustó mucho, destacaría el paso por las Minas a la llegada a Midelt, el amanecer junto al majestuoso Erg Chebbi, el final de etapa junto a la espectacular kashba de Ait-Benhaddu, escenario de decenas de películas inolvidables, como la Joya del Nilo, y la impagable llegada a la playa de Sidi Kaouki.

En el aspecto deportivo, hay que destacar que el nivel de participación aumenta en cada edición, y la lucha por el podio fue tremendamente cerrada en algunas categorías, sobre todo en

la de Raid 4x4, ya que no se decidió hasta el último día y con más de cinco coches implicados en una espectacular batalla.

En la categoría AT, dividida en 4x2, 4x4 y 4x4L, se impusieron respectivamente el Team Coyote (Daewoo Lanos), Team Chendy (Toyota HDJ 80) y el Locurafilms (Audi 80), mientras que en GR, para los ya iniciados, en 4x2 se impuso GMC Motorsport I (Citroën Xsara) y en la categoría 4x4 el triunfo fue para Bensus Competición (Jeep Cherokee), que fue el ganador absoluto de la cuarta edición invernal de la espectacular Maroc Challenge, seguido del Team Movint (Mitsubishi Montero) y el equipo Quattro (Toyota HDJ 80). ◀



En esta prueba no hay grandes ni pequeños, ni vencedores ni vencidos. El único oponente es el espíritu de superación de cada uno.

EN DIRECTO



Enric González, uno de los habituales del Dakar, tripulante del camión de Jordi Juvanteny y José Luis Criado, debutó en la Maroc Challenge con un grupo de amigos a los mandos de un Subaru Forester.

Josep María Servià y su mujer Fina siguieron la prueba con su Toyota acompañando a Josep María Lloreda, propietario de KH-7, que entre otros es patrocinador personal de Nani Roma, Laia Sanz e Isidre Esteve.

Las clasificaciones, que fueron la cruz en la última edición de Primavera, estuvieron al día, y por Internet no solo podías consultar la posición del coche durante la jornada y los resultados, sino también conocer al deta-

lle las penalizaciones de cada participante y el trazado que había seguido.



Sergio Hernández, piloto de GP2 y oficial BMW en el Mundial de Turismos, participó por segunda vez consecutiva a los mandos de un Nissan Patrol. Le pasó de todo, como la rotura de la luna delantera y la de la llave del contacto, que se partió en dos, pero alcanzó la meta de Essaouria junto a Carmen.

El equipo GMC-Sport, liderado por el ingeniero Gerard Murgadellas, que se formó en Seat Sport como experto en potenciación de motores, era el más numeroso en la salida de La Nucia con 9 coches, de los cuales acabaron ocho, y tres en el podio de la categoría Raid.

Rubén Fernández, campeón del Aragonés de Tierra por segundo año consecutivo, se impuso, junto a su habitual copiloto, Vanessa, en la categoría Raid 4x2 después de que en diciembre de 2013 ganara en la AT 4x2 a los mandos de su inseparable Citroën Xsara de estricta serie.



En la Maroc Challenge se encuentran coches de lo más variados y de muy diferentes niveles de preparación. En esta edición destacaba la presencia de un veterano Opel Manta que ya disputó el Dakar en 1985, encuadrado dentro de una nutrida representación italiana, cada vez más numerosa.



Participantes y organización en el briefing donde se dan las pautas e instrucciones para completar la prueba con éxito.



Si hay muchos retrasos, o el recorrido de la etapa es largo, la noche se convierte en otro enemigo.

## clasificación

### GR Raid 4x4

1. Bensus Competición (Jeep Cherokee 4.2 V8), 1.305 puntos.
2. Movint (Mitsubishi Montero), 1.455.
3. Team Quattro HDJ80 (Toyota HDJ 80), 1.550.
4. Team Attack I (Suzuki Samurai), 1.650.
5. Norte&Sur (Toyota Land Cruiser), 1.665...

### GR Raid 4x2

1. GMC-Motorsport I (Citroën Xsara), 1.650.
2. GMC-Motorsport II (Nissan Micra), 2.290.
3. Nieve y Arena (Volkswagen Golf), 4.050...

### AT Adventure 4x4

1. Chendy Team (Toyota HDJ 80), 1.755.
2. Fang i Tu 4x4 (Mitsubishi Montero), 1.790.
3. Terrano Team-Torro (Nissan Terrano I 2.7 TD), 1.840...

### AT Adventure 4x4L

1. Locura Films (Audi 80), 2.305.
2. Trasguteam (Fiat Panda), 2.880.
3. Los Marranos (Fiat Panda), 3.980...

### AT Adventure 4x2

1. Coyote Rally Team I (Daewoo Lanos 1.5 SX), 2.780.
2. Off Road La Núcia Solidaria (Renault 4L), 2.880.
3. Sierráticos (Ford Sierra), 3.030... hasta 101 coches clasificados entre todas las categorías.

## Entrevista: Rui Cabaco

# “Queremos seguir innovando y mejorando”

Rui Cabaco, un portugués afincado en Jávea, es el creador de la Maroc Challenge, una prueba de aventura que nació en diciembre de 2011 y de la que ya se han disputado 7 ediciones.

### ¿Qué balance haces de la séptima edición de la Maroc?

Muy positivo, no ha habido grandes problemas y se ha celebrado con muy buen ambiente entre los participantes. Lástima que las lluvias nos obligasen a cambiar el recorrido para la categoría Raid, porque teníamos preparadas etapas bastante más duras, pero a pesar de ello el nivel de exigencia ha sido alto.

### Se te ve muy satisfecho...

Y, sobre todo, porque las clasificaciones funcionaron muy bien. En la edición de primavera tuvimos problemas, pero se han resuelto y junto a la empresa Trace My Way hemos conseguido dar un paso al frente, también en este sentido. Además de mejorar la logística e incrementar la seguridad, esta tecnología permitió el seguimiento por satélite de los vehículos por parte del público en general.

### ¿El momento más duro?

Las inundaciones que hubo los días previos

machacaron gran parte del recorrido, sobre todo a partir de Erfoud. Se planteó el anular alguna etapa, pero nuestro objetivo fue hacer todo lo posible para que la Maroc no se viera alterada y, pese a tener que acortar tres etapas en la categoría Raid por desprendimientos, barro o vadeos imposibles de ríos, la pudimos terminar con cierta normalidad.

### ¿Cuál es la clave del éxito de la prueba, que congregó a más de 130 coches?

Es una fórmula que permite al participante poder hacer frente a una gran aventura africana con unos costes muy reducidos. No nos queremos comparar con el Dakar ni con nada parecido entre la oferta existente, sino que nuestro objetivo es, con unos precios muy ajustados, combinar la dureza del recorrido y largas etapas maratónicas con unos paisajes únicos que te permiten disfrutar de Marruecos en su máximo esplendor.

### A finales de marzo, coincidiendo con la Semana Santa, se celebrará una nueva edición. ¿Habrà novedades?

La confianza de los participantes, instituciones y empresas que nos apoyan nos da una fuerza extra para seguir innovando y mejorando.



En la edición de primavera seguiremos incorporando novedades importantes, y todo ello es posible por la confianza que nos ofrecen los participantes.

### Tienes más de 90 coches inscritos a tres meses vista...

Es el resultado del trabajo bien hecho. En primavera no llegaremos a Essaouira, dejando más protagonismo por los alrededores del Erg Chebbi, tratando siempre de ofrecer nuevos itinerarios y pistas a nuestros participantes, puesto que nuestro reto es que todos salgan satisfechos de su aventura.

# anuncios de competición

## INFORMACIÓN PARA ANUNCIOS

ENVIAR A: [anuncios.motor@grupozeta.es](mailto:anuncios.motor@grupozeta.es)

- |                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✎ Datos personales</li> <li>Nombre y apellidos</li> <li>Domicilio</li> <li>CP y población</li> <li>NIF</li> <li>Número de suscriptor</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✎ Texto del anuncio</li> <li>Duración</li> </ul> <p><b>Forma de pago:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Tarjeta de crédito (Indicar titular, número de tarjeta y fecha de caducidad)</li> </ul> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## PRECIOS 2014

- |                                         |                                                            |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Tarifa general ----->                   | 0,62 € cada palabra.<br>Suplemento de foto: 34 €.          |
| Tarifa suscriptores particulares -----> | Anuncios por palabras GRATIS.<br>Suplemento de foto: 21 €. |
| Tarifa suscriptores empresas ----->     | Consultar presupuesto.                                     |

## PRECIOS MÓDULOS PUBLICITARIOS (SIN IVA)

Tamaño	Medidas	Precio
1/32 de página	41 x 38 mm	136 €
1/16 de página vertical	41 x 62 mm	245 €
1/16 de página horizontal	86 x 31 mm	245 €
1/12 de página	86 x 42 mm	312 €
1/8 de página	86 x 62 mm	364 €
1/6 de página	86 x 83 mm	468 €
1/4 de página	86 x 124 mm	563 €
1/3 de página	201 x 94 mm	830 €
1/2 página	201 x 140 o 100 x 281 mm	1.162 €
2/3 de página	201 x 188 mm	1.416 €
1 página	201 x 281 mm	2.220 €

## ¡ANÚNCIATE CON NOSOTROS!



## TURBOS NAREDO TN

REPARACIÓN Y VENTA DE TODO TIPO DE TURBOS

- Turbos especiales Competición, Gr. A, Gr. N, Tierra, etc.
- Garrett-Holset-Schwitzer-IHI-Mitsubishi-Toyota-KKK-Cummins.
- Turbos de calle, turismos, obras públicas, industriales, marina y otros.
- Máxima evolución, equilibrados por ordenador y banco de pruebas.

Tel. y fax: 98 513 71 37 • 33391 Granda • GIJÓN (Asturias)

## MARCAS

### BMW



**BMW 325 Ti Compact:** Año 2003. Full equipo. Muy buen estado de todo. 230.256 kilómetros. Ruedas y batería nuevas. Manual. 192 CV. Tracción trasera. Está en Madrid. Tel.: 626 227 555. Precio: 3.300 euros.

### MITSUBISHI

**Mitsubishi Lancer Evo X:** Última evolución N Plus R4. Kit asfalto y tierra. Motor nuevo. Campeón absoluto Cataluña 2012. Sin golpes. Tel.: 619 140 662.

### NISSAN



**Nissan GR 5.6G Premium:** V8 gasolina. 425 CV. 4x4. Muy equipado. Como nuevo. En comisión de venta. A toda prueba. 69.000 euros. Solo 1.700 km. Está en Madrid. Teléfono: 626 227 555.

### SEAT



**Seat Ibiza Kit Car Evo 2 IK207 ex Rovanpera:** Mucho repuesto. Estado impecable, revisado Baporo. Admito coche calle como forma de pago. Tel.: 0034 610 218 044. [lucianoarrabal@yahoo.es](mailto:lucianoarrabal@yahoo.es).

## PORSCHE



**PORSCHE 911 3.4 SPORT (996):** Excelente estado. De los mejores. Porsche 911 996 con motor 3.4 versión Sport, que incluye de serie suspensión rebajada 10 mm, autoblocante, control de tracción (y ABS de cuatro canales), asientos deportivos, llantas Hollow Wheels de 18", climatizador, elevallunas, neumáticos Michelin Pilot Sport con homologación Porsche, tapicería de piel, etc., etc., etc. De noviembre de 1998. A toda prueba. 19.000 euros. Tel.: 626 227 555.



**Drivex Porsche vende:** Porsche Supercup GT3, 2 unidades: un 2008 y un 2009 con upgrades a 2011. Interesados, escribid a: [decastro@drivex.net](mailto:decastro@drivex.net).

## ACCESORIOS /PIEZAS

**T.T.D. Motorsport vende: Material de Ford Sierra y Escort Cosworth:** Nuevo y usado, calle y competición. Tel.: 607 45 15 57.

**ELECTROCHIPS:** Reparación, clonación, programación, potenciación y venta de cualquier tipo de centralita para cualquier vehículo. Tel.: 649 89 02 56. [www.electrochips.com](http://www.electrochips.com).

**www.CascosCompeticion.com.** FIA al mejor precio. Tel.: 661 24 14 14.

**www.HansCompeticion.com.** FIA al mejor precio. Tel.: 661 24 14 14.

**www.KitsDeFibra.com.** Todo en fibra para competición. Tel.: 661 24 14 14.

**www.FedimaCompeticion.com.**

# Especial de Navidad

## Tel. 972 405 678



PRECIOS IVA INCLUIDO

www.gt2i.com/tienda@gt2i.com

**Mono GT2i**

**GT2i**

299€  
**239€**

FIA APPROVED

Color: negro  
Tallas: 40-62  
FIA 8855-2000  
Ref: GTCOMBI1

**Mono GT2i**

**GT2i**

369€  
**309€**

FIA APPROVED

2 piezas en Color: negro  
Tallas: 40-62  
FIA 8855-2000  
Ref: GT-COMBI1

**Mono OMP SPORT**

329€  
**249€**

2 piezas, peso 400g/m2  
Tallas: 44 a 66  
Colores: Azul, Negro y Azul  
FIA 8855-2000  
Ref.: O-IA01847

**-20% PACK ROPA INTERIOR COMPLETO GT2i**

FIA APPROVED

completo **99€**

55€  
42€  
22€  
16€

**BOTINES GT2i FIA**

**GT2i**

99€  
**79€**

FIA APPROVED

Color: negro  
Tallas: 38-47  
FIA 8855-2000  
Ref: GT-BOTINES1

**BOTINES SIALOM SL3**

FIA APPROVED

138€  
**114€**

FIA 8855-2000  
Tallas de 36 a 48  
Color: Azul, Negro, Rojo  
Ref: 001241

**K-PRO SH-5**

86€  
**73€**

parco

Tallas: 36 -> 48  
Colores: Azul, negro, rojo  
Ref: 001206

**BOTINES OMP KS3**

69€  
**58€**

NO FIA

Homologación CCK  
Colores: Verde/Blanco/  
Negro; Negro/Blanco/  
Azul/Blanco/Azul;  
Negro/Pardo/Verde  
Tallas: 32 a 47  
Ref.: O-K-813

**CASCO JET HANS + BOLSA**

258€  
**209€**

229€

Ref: GT-SAC-A-CASQUE

Snell, Hans® et FIA n° OF-S1 Beijing Road 1.5kg environ 5-30  
Ref: GTCASQUE1

**CASCO STILO WRC DES COMPOSITE**

816€  
**689€**

Stilo DES

SA2010

Talla: XS a XXL (63cm)  
ST-AA0210802B (con Intercam y clip HANS)  
Intercam, clip HANS

**STAR COMPOSITE + BOLSA**

EL PACK

857€  
**729€**

828€

29€

Kevlar  
Snell SA 2010  
HANS FIA 8858-2010  
Poids: 1590g a 30gr  
XS a XL  
Ref: ST- AA06018G2B  
Intercam, clip HANS

**CASCO OMP JET STAR**

71€  
**59€**

NO FIA  
ECE 22.05

Homologación ECE 22.05  
Ref.: O-K-807

**GUANTES GT2i**

85€  
**69€**

FIA APPROVED

Color: negro/rojo  
Tallas: 5-10  
FIA 8855-2000  
Ref: GYGANTS1

**GANTS OS 60 OMP SPORT**

55€  
**45€**

OMP SPORT

Nomex  
Tallas: S-XL  
Rouge, Noir et Bleu  
FIA 8855-2000  
Ref.: O-B-703

**HANS SPORT CLUB**

20"/850g

329€  
**279€**

FIA APPROVED

20"  
Talla M  
Ref: O-5006C1  
Talla L/XL  
Ref: O-5006C3

**SIMPSON HYBRID SPORT**

792€  
**594€**

-25%

SIMPSON

Poids: 950 gr  
Tailles: XS-XL  
Ref: SY-HYBRID-SPO  
con quick release

**ARNESSES GT2i**

6 PUNTOS

109€

4 PUNTOS

99€

Ref: G1-HAR6H  
Ref: G1-HAR6N  
Ref: G1-HAR4H  
Ref: G1-HAR4N

**EXTINGUIDOR GT2i 4KG**

Kit completo **179€**

Extintor GT2i 4.25l automática  
Ref: GT-EXT425M

40€  
**29,90€**

Extintor GT2i 2kg polvo  
Ref: GT-EXT2KG

**-20% SIÈGE BAQUET GT1**

249€  
**199€**

FIA APPROVED

Fabricación OMP  
Fijaciones laterales  
Compatible HANS®  
FIA 8855-1999,  
Negro  
Ref.: GT-BF001.N

**-21% SIÈGE BAQUET GT2**

379€  
**299€**

FIA APPROVED

Tela  
Fijaciones laterales  
Fibra de vidrio  
FIA 8855-1999  
Negro  
Ref.: GT-BF002.N

**-15% VOLANTS GT2i**

precio unico **39€**

Tulpés Ref: MR-VOL001  
Tulpaje 75mm  
Ø350mm  
Piel vieja para pines 6 a 12 agujeros  
Tulpaje 75mm  
Plots  
Ref: MR-VOL001-NN  
Ref: MR-VOL001-NN-PLA

**-15% CARPA GT2i**

2 colores: azul ó negro  
**259€**  
**220€**

Tamaño 3m x 6m  
Ref: GT-TENTE-3x6

**SIÈGE DE BUREAU GT2i**

149€  
**126€**

-15%

imitación de cuero  
altura y inclinación regulable  
Pie metal con ruedas  
Ref.: GT-SIEGE-BUREAU

**-10% TIME 77 CUIR**

90€  
**81€**

parco

Talles: 36 a 46  
Cuir  
Ref: 001205



**Graticar**  
racing graphics

Especialistas en rotulación  
de vehículos de competición

91 668 32 86

## MARCAS

### BMW MITSUBISHI

**Mitsubishi Lancer Evo X:** Última evolución N Plus R4. Kit asfalto y tierra. Motor nuevo. Campeón absoluto Cataluña 2012. Sin golpes. Tel.: 619 140 662.

### NISSAN SEAT PORSCHE

## ACCESORIOS

## /PIEZAS

**T.T.D. Motorsport vende: Material de Ford Sierra y Escort Cosworth:** Nuevo y usado, calle y competición. Tel.: 607 45 15 57.

**ELECTROCHIPS:** Reparación, clonación, programación, potenciación y venta de cualquier tipo de centralita para cualquier vehículo. Tel.: 649 89 02 56. www.electrochips.com.

**www.CascosCompeticion.com.** FIA al mejor precio. Tel.: 661 24 14 14.

**www.HansCompeticion.com.** FIA al mejor precio. Tel.: 661 24 14 14.

**www.KitsDeFibra.com.** Todo en fibra para competición. Tel.: 661 24 14 14.

**www.FedimaCompeticion.com.** Neumáticos **Fedima** competición slicks, mixtas, Tierra y altas prestaciones desde 29,30 euros. Tel.: 661 24 14 14.

**PROMOTION MOTORSPORT:** Recambios originales **SUBARU, TEIN** suspensión, Endless Brake, Atech Racing, Modena Engineering. Tel.: 91 125 75 73.

**Carrocería con barras documentada Citroën C2 del Trofeo:** Tipo Matter, reforzada, aligerada y con arco multipunto Citroën Sport. Está recién hecha sin estrenar, recién pintada. Con agujeros para borriquetas. Solicita fotos. 3.500 € transferido. Tel.: 667 479 644. WhatsApp. Email: carroceriasbalaguer@depravia.com.

**Neumáticos asfalto Michelin Rallye para 997 GT3:** Compuestos SA20, SA30 y PE00 (24/65-18 y 29/65-18). Precio entre 100 y 150 euros, y suspensiones Reiger con muelle variable y colectores de

escape Cup '08. Tel.: 93 883 38 18. Horario de oficina.

## DIVERSOS

**Remolques portavehículos:** Descansabacas, especialista en portavehículos. http://www.descansabacas.com. Tel.: 925 38 26 82.

**HOMOLOGACIÓN VEHÍCULOS DE COMPETICIÓN:** ITV toda España, muy económico. Tel.: 606 40 00 99.

**ISRSPORT Electronic Engine Performance:** Reprogramación de centralitas. Banco de potencia 4x4 frenado. Alquiler de banco. Tel.: 655 97 97 54.

**GT2i necesita un técnico comercial apasionado por los deportes de motor:** Para su desarrollo, el Grupo GT2i necesita un comercial apasionado del motor con dotes multilingües. Integrado en un equipo donde será responsable del desarrollo de una cartera de clientes profesionales y particulares. Si usted tiene un perfil técnico a nivel de competición y conocimiento del mundo de los deportes mecánicos, esta es su oportunidad. Riguroso, autónomo,

# SUSCRÍBETE AHORA

65€

por 52 números

LLAMA AL

902 050 445

Lunes a viernes de 9 a 14h.

suscripciones@grupozeta.es



**AUTO SPORT**

ESPECIAL AVANCES  
WRC Portugal y Nacional de Asfalto

**Audi S1** AL VOLANTE 231 CV

Prueba racing  
Dacia Sandero Rallye Cup

Comenzó la Tierra y el TT en Lorca

Conducimos el **BMW M 235i** 326 CV

**Ofertas válidas solo para España.** Los datos personales que nos facilita serán incorporados a un fichero titularidad de Ediciones Motor Zeta, S.A., con domicilio en la C/ Consejo de Ciento 425-427, 08009 Barcelona, para la gestión comercial mantenida, estudios de mercado, promociones e información de servicios y productos. Asimismo, Ud. consiente la comunicación de sus datos a otras empresas del Grupo Zeta del sector cultural, ocio y tecnología para utilizarlos con los mismos fines. Podrá ejercitar su derecho de acceso, rectificación, oposición y cancelación de datos mediante notificación escrita a: Dpto. de Suscripciones. C/ Orduña, nº 3. 28034 Madrid o por correo electrónico: suscripciones@grupozeta.es. Asimismo, Ud. consiente en que se le envíe información en los mismos términos indicados anteriormente y empresas, a través de su cuenta de correo electrónico así como otros medios electrónicos equivalentes.

CANARIAS   
Volante Disa Copi Sport

## Daniel Santana pilotará el VW Polo

Tras dos intensas jornadas para dilucidar el ganador de la Escuela de Pilotos Tu Club Disa Copi Sport 2014, finalmente ha sido Dani Santana quien ha logrado el máximo de puntos en las diferentes pruebas que la organización había preparado. Finaliza así la etapa Ford del equipo más laureado de Canarias y toma el relevo Domingo Alonso, ya que el nuevo piloto será el encargado la próxima temporada de ponerse a los mandos del VW Polo TDI de Volkswagen Canarias Motorsport.



Un momento de las pruebas físicas.

EL Circuito de Maspalomas, ubicado en la zona Sur de la isla de Gran Canaria, fue el epicentro de la esperadísima convocatoria anual en la que, bajo la organización del equipo Disa Copi Sport, selecciona al piloto ganador del volante oficial para la temporada que comenzará en breves semanas. Este año la cita contó con una novedad crucial, como la incorporación de Domingo Alonso y sus marcas de vehículos, en relevo de la exitosa etapa de Ford, que así cerraba de forma oficial y definitiva la misma.

Tras una intensa y fructífera primera jornada en la que los veinte semifinalistas de la promoción Escuela de Pilotos Tu Club Disa Copi Sport lucharon por sumar el máximo número de puntos posible, Daniel Santana lideró el ranking de un primer día en el que desde las 10:30 de la mañana y hasta las seis de la tarde, veinte chicos y chicas de los

261 inscritos de toda Canarias participaron con enorme entusiasmo a una selección que puede brindarles el sueño de su vida: ser pilotos oficiales de un equipo de competición de primer nivel.

El circuito grancañario acogió todo el proceso en el que se examinó a los veinte semifinalistas en pruebas teóricas, físicas y prácticas. Todo comenzó con un primer test de conocimiento general de mecánica, seguido de una prueba física que consistió en dar una vuelta completa y con algunas trampas al propio circuito de velocidad.

A las tres de la tarde se reanudó la actividad para cumplir con los últimos tests, quizá los más complicados. Restaba pasar por el veredicto de la prensa del motor en las islas, así como una serie de pruebas prácticas cronometradas ya sobre un vehículo de competición y la propia valoración de Disa.

Tras todas estas pruebas, el líder de la clasificación fue Daniel Santana, seguido de Óscar Ramírez, Alejandro Falcón, Bani Rubi e Ismael García. Ellos fueron los cinco finalistas que al día siguiente lucharon por el asiento oficial en el equipo Disa Copi Sport en 2015.

Desde primera hora de la mañana del domingo, los cinco chicos finalistas se esforzaron al máximo para elaborar las mejores notas e interpretarlas de forma eficaz sobre el trazado del Circuito de Maspalomas, un entorno privilegiado para este tipo de eventos por la seguridad que aporta. Los cinco fueron ayudados y evaluados por el cualificado equipo deportivo de Disa Copi Sport, con los copilotos Ariday Bonilla, David Rivero, Yerray Mújica y Rogelio Peñate, así como el campeón Enrique Cruz y Pablo Suárez.

### Felices e ilusionados

Las pruebas finalizaron con una reunión final con Fernando Capdevila (director deportivo de Disa Copi Sport) y Loli Saavedra (responsable de Marketing), resultando ganador el joven canario Daniel Santana, quien solo tuvo palabras de agradecimiento "por la increíble oportunidad que le han puesto en sus manos", por lo que trabajará intensamente para corresponder con resultados a uno de los mejores equipos que ha tenido la dilatada y exito-

sa historia del automovilismo canario, como es el Disa Copi Sport.

Magüi Melián, directora gerente del importador Domingo Alonso, se mostró igualmente "muy feliz de la unión de Domingo Alonso con Copi Sport, abriéndose así una puerta muy grande de éxitos deportivos con nuestras marcas Volkswagen y Skoda".

Loli Saavedra, responsable del departamento de Marketing en Tenerife, manifestó su "enor-

me satisfacción por el éxito de la Escuela de Pilotos y del resultado de la selección". Y finalmente, Fernando Capdevila indicó que estaba "muy orgulloso del éxito de la organización, que ha cumplido de forma estricta con el programa previsto en las 48 horas de la duración del mismo, hasta dar finalmente con el ganador, en el que tenemos puestas muchas esperanzas".

**Álvaro DÍAZ**

Fotos: Javi DÍAZ



Daniel Santana, junto a los responsables del Disa Copi Sport VW Canarias Motorsport.



Foto de familia de participantes y organizadores.

## En breve

**Aprovechando** nuestra presencia en tierras grancañarias intentamos saber cómo será el programa deportivo y qué pilotos formarán el plantel del equipo Disa Copi Sport tras el acuerdo con el Grupo Domingo Alonso, S.A. (importador para Canarias de las marcas VW, Audi, Skoda, Hyundai y Honda). Con todo, parece claro que si Enrique Cruz no se sube al Ford Focus WRC, unidad pluricampeona de Canarias y que tras el pilotaje de Capdevila en las últimas temporadas sigue en venta a un precio de 300.000 euros, seguirá con el Porsche tanto en Montaña como en Rallyes. Puede alternarse en el pilotaje del Skoda Fabia WRC, unidad propiedad del Grupo Domingo Alonso, S.A. y que actualmente está pendiente de enviar a Polonia para una amplia y exhaustiva revisión, hasta con cuatro pilotos, que serían (según cada rallye y la isla) el propio Enrique (dejando una posible alternativa a la llegada de José Mari Ponce a los mandos del 911), el propio Copi Capdevila, Alfonso Viera y Toñi Ponce. Lo que sí confirmó Capdevila es que se encargará de que Pablo Suárez, piloto que ganó la beca en 2014, sigue con su proyección.



El nuevo Skoda Fabia WRC del equipo Disa Copi Sport, junto a los ya conocidos Ford Focus WRC y Porsche 911.

# Casi 47.000 euros de déficit

Javier Pernía, nuevo presidente de la Federación Cántabra de Automovilismo, hizo realidad una de sus primeras promesas electorales: presentar públicamente el estado económico de la Federación.



La primera Asamblea que preside Javier Pernía ha sido una de las más tensas de los últimos 25 años.

## En breve



La organización del Rallye Cristian López organizó una comida de Navidad en la que se dieron cita muchos de los que están trabajando para que esta prueba siga siendo el homenaje que año tras año se rinde a la memoria de Cristian. Una carrera que año tras año consigue un importante éxito de organización y que se ha convertido, por méritos propios, en un referente en Cantabria. "Chechu", una de las cabezas visibles de la organización, deseó a todos un feliz 2015 y convocó de nuevo a todos para la edición de este año.

"Toñín" Arce, responsable del programa "Rallyes TV" que todas las semanas se emite en Popular TV, ha editado un DVD con las mejores imágenes de las tres últimas ediciones del Rallye Revival Valpatena, una de las citas más importantes de la especialidad Legend. El trabajo se compone de 3 DVD con más de 4 horas y media de imágenes en las que se puede encontrar, por ejemplo, una cámara interior instalada en el coche de Walter Rohrl. Un excelente recopilatorio de esta importante cita que tiene un precio de 15 euros, pudiéndose realizar pedidos en las direcciones de email toninarce@hotmail.com y clubrallyestv@gmail.com, o en el teléfono 636 479 254.



La Copa de las Escuderías organizó el pasado 27 de diciembre su ya tradicional Rallye de Clásicos Solidario, una prueba con un formato pequeño de poco más de 100 kilómetros que se realiza por la tarde y que logró congregarse a cerca de 70 equipos. La cita resultó un éxito y se reunieron muchos juguetes y alimentos para intentar hacer un poco más agradables estas fiestas a quienes peor lo están pasando en estos momentos. La prueba fue ganada por Ricardo González y José Manuel Salas, mientras que la segunda plaza se la adjudicaban Carlos Díaz y Leandro Morante, cerrando el podio Manuel Pérez y Marcos Domingo.

ESTA presentación de cuentas se realizó en una Asamblea Extraordinaria en la que se presentó el actual estado de las arcas de la FCTA, con un resultado de 46.308,76 euros de déficit.

Según lo presentado, la Federación está pendiente de cobrar diferentes subvenciones y pagos atrasados de pruebas o licencias por un importe de 29.091,17 euros, mientras que aún tiene pendiente el pago de la regularización de seguros o las deudas con Caja Cantabria, Balneario de Solares o Federación Española, entre otras, sumando las deudas 75.399,93 €, de ahí esa diferencia de algo más de 46.000.

### Muy mal ambiente

El único punto del orden de día de esta Asamblea era la presentación de las cuentas, estando prevista para finales de enero o principios de febrero la Asamblea General que marque la temporada 2015.

Sin embargo, el ambiente estaba muy, pero que muy tenso entre el anterior presidente, Martín Güemes, y el secretario de la Federación, Juan Sánchez.

Siempre se ha dicho que cuando hay un divorcio las dos partes tienen puntos de vista encontrados, pero, sinceramente, lo que pudimos vivir en esta Asamblea superó todo lo que en un principio esperábamos. Acusaciones muy fuertes por una y otra parte fueron las que protagonizaron la Asamblea. "Yo no sabía nada" o "yo hacía lo que me mandaban" fueron constantes durante toda la tarde. Los "cuchillos volaban" por la sala y el nuevo presidente, Javier Pernía, estaba en medio de este "fuego cruzado".

Alguno de los asambleístas intentó poner un poco de cordura en la reunión, aunque poco resultado obtuvo.

No sabemos cómo acabará todo lo que allí se planteó, pero la verdad es que no tiene muy buena pinta. La pena es que se va a perder mucho tiempo en aclarar todas estas acusaciones por parte de uno y otro lado, un tiempo que se necesita para sacar adelante este deporte y buscar soluciones para que a los deportistas y organizadores, que son los que realmente hacen este deporte y que no se merecen lo vivido en esta Asamblea, se les facilite su trabajo y el automovilismo cántabro alcance el nivel que se merece, sea quien sea el que esté al frente.

F. ORTIZ  
Foto: 321 COMUNICACIÓN



# Broche de oro para Cagigal

La Escudería Turbo Competición fue la encargada de poner en marcha la última cita del año con motivo del Slalom de Navidad, contando con un total de 30 pilotos en la salida. La victoria de Roberto López Cagigal le corona como campeón de esta especialidad en una temporada en la que se han disputado un total de 10 pruebas.

Félix ORTIZ. Fotos: CANTABRIARALLYE.NET

### CLASIFICACIÓN

1. R. López Cagigal (Peugeot 205 Rallye), 1.08.460.
2. A. Sáiz (Citroën AX GT), 1.12.400.
3. J.M. López Cagigal (Citroën AX GT), 1.12.840.
4. B. González (Peugeot 205), 1.13.160.
5. F. Díaz (Citroën AX GT), 1.13.750.
6. J.A. García (Opel Tigrá), 1.14.070.
7. A. Tejado (BMW 325 E36), 1.15.410.
8. R. López (Opel Kadett City), 1.15.920.
9. B. Fernández (Opel Corsa GS), 1.16.130.
10. A. San Emeterio (Peugeot 205 GTX), 1.17.230.
11. M. Rodríguez (BMW 325i E30), 1.18.170.
12. R. Ochagavias (Peugeot 205 GTX), 1.19.680.
13. R. Damalia (BMW 316i E30), 1.20.270.
14. J.A. López (Opel Kadett City), 1.21.000.
15. P. Sáiz (Citroën AX GT), 1.22.390.
16. F.J. Gómez (BMW 316i), 1.22.470.
17. R. Diego (Opel Corsa GS), 1.24.600.
18. P. Calderón (Peugeot 205 GTI 1.9), 1.27.600.
19. Y. Puertollano (Ford Sierra 2000), 1.31.260.
20. J. Polanco (Peugeot 205 Rallye), 1.33.000.
21. P. Martínez (Suzuki Swift), 1.41.360.
22. I. Díaz (Suzuki Swift), 1.52.620.
23. F. Prada (BMW 520i), 1.55.470.



La victoria de Cagigal marca un hito histórico en esta especialidad, ya que Roberto ha logrado un total de 8 victorias este año. Ocho victorias que son precisamente los resultados que ha retenido en la general final, ya que a la primera cita del año disputada en Suances no acudía y en la última abandonaba por avería. Por lo tanto, 8 de 8. Enhorabuena.



Alberto Sáiz colocaba su Citroën AX en la segunda plaza a 4" del Peugeot de Cagigal, una diferencia importante si tenemos en cuenta que desde esta segunda posición de Sáiz hasta la quinta de Francisco Díaz todos estaban metidos en 1 segundo.



La victoria en el apartado de Tracción Trasera fue para el BMW de Asier Tejado, siendo únicamente medio segundo lo que se podía separar de Raúl López Cagigal (Opel Kadett City). Ambos ofrecieron un bonito espectáculo en un circuito donde los tracción trasera tienen sitio para "lucirse".

# “Nos exigimos mucho a nosotros mismos”

A sus 29 años de edad, el piloto de Cambre (A Coruña) ha alcanzado su plena madurez, como así lo demostraba en 2014 pilotando magistralmente el Porsche 911 GT3, con el que conseguía su segundo título autonómico de Rallyes. Se escapó el de Autocross, lo que hubiera supuesto un doblete histórico que ya había logrado en 2011.

## ¿QUÉ balance haces de la temporada?

Fue una buena temporada, ya que cumplimos uno de nuestros objetivos, que era lograr el Campeonato de Galicia de Rallyes; en el Autocross estuvimos en la pelea por el título hasta el final, a pesar de la coincidencia de pruebas entre los dos certámenes.

## Da la impresión de que resultó más fácil conseguir el título, debido a la forzada ausencia de Alberto Meira.

Sabemos que puede parecer así desde fuera, pero trabajamos mucho a lo largo de la temporada, tanto en reglajes del Porsche como en tema de notas con Álvaro. Además, intentamos comparar ritmos de carrera en los tramos que era posible. La ausencia de un rival de la talla de Alberto le quitó emoción al campeonato, pero nosotros seguimos rodando al 100% en cada prueba, porque los primeros en exigirnos resultados somos nosotros mismos.

## Seis victorias en los siete rallyes disputados, ¿satisfecho con el rendimiento del Porsche al que ya se te ve totalmente acoplado?

Sí, muy satisfecho. Desde el primer momento fuimos capaces de rodar rápido con el Porsche, porque, aunque conlleva más dificultad de la que puede aparentar, en realidad el coche es muy noble en sus reacciones. Quizá lo que más impresiona es su paso por curva, porque no te lo esperas de un vehículo de estas características.

## Te quedaste a un triunfo de igualar el récord de victorias en una misma temporada en el Campeonato de Galicia, que está en poder de Pedro Burgo con siete en 2008, ¿te hubiera gustado llegar a esa cifra o no te lo llegaste a plantear?

Lo sabía, pero teníamos el campeonato ganado y, tras hablar con los patrocinadores, decidimos “ahorrar” algo del presupuesto de cara a 2015.

## También competiste en Autocross, quedando muy cerca de volver a lograr otro histórico doblete, ¿cómo transcurrió la temporada?

Empezamos con un mal resultado, pero al final logramos estar en la lucha por el título y llegar a las últimas pruebas con opciones al mismo. Es



En el Rallye San Froilán, Iván Ares confirmaba su segundo título gallego de Pilotos tras el conseguido en 2011.

Nacho CARGALLEIRA

una pena que los dos grandes Campeonatos de Galicia coincidan en fechas, es algo que no entiendo, sobre todo porque en la Federación saben que hay varios pilotos que competimos en ambas modalidades. No sé si habríamos ganado de haber podido acudir a todas las citas, pero, desde luego, sí creo que no tendríamos que tomar tantos riesgos en algunas situaciones de carrera para recuperar puntos.

## “En 2015 saldremos en el Nacional de Rallyes y el de Autocross”

## ¿Fue muy duro para ti el no ir al Rallye de Madrid, como habías previsto, tras lesionarte en un brazo?

Sí, por primera vez teníamos material y presupuesto para disputar una prueba del Campeonato de España en condiciones equiparables a las de los pilotos punteros, pero por un tropiezo se vino todo abajo.

## ¿A quién le dedicas el título? A todo mi equipo y a mis patro-



Con el Semog Revolution lograba dos victorias en Autocross, siendo al final sexto en el Campeonato de Galicia.

cinadores, porque son los que hacen posible que me pueda subir a un Porsche en cada carrera; sin olvidarme de mi familia, que son los que me inculcaron ese espíritu competitivo.

## Esos patrocinadores son una parte muy importante de tus programas, ¿quiénes te apoyan?

Sin ellos no sería posible ser campeón de Galicia de Rallyes. Los principales a lo largo de 2014 fueron Gas Abegondo, Eulogio Viñal, Jega Gráficas e Izeltas, que seguirán con nosotros en 2015.

## ¿Qué planes tienes precisamente para este año que acabamos de comenzar?

Gracias a la continuidad en el apoyo de nuestros patrocinadores del año pasado, y con el acuerdo que hemos cerrado con Gaisven en las últimas semanas, vamos a salir en el Campeonato de España de Rallyes y en el de Autocross. Aquí, como principal novedad, estaremos siendo equipo oficial de la marca portuguesa Semog, con la que llevamos compitiendo desde 2004. Por el momento, tenemos la intención de salir con tres unidades. A lo largo de esta temporada

pasada acabamos el desarrollo del modelo Revolution, que demostró su competitividad, por lo que en 2015 nos centraremos en evolucionar el modelo Bravo, que, creemos, puede ser igual de competitivo que el modelo nuevo de la marca Semog.

## Por último, te vimos apoyando a pilotos como Óscar Durán o Antón Muíños, ¿cómo surge esta iniciativa en ambos casos?

A pesar de que somos un equipo con un presupuesto apretado, hemos querido dar cabida a pilotos que quieren debutar en la competición, aprovechando la estructura que desplegamos en cada carrera. Creo que es importante que pilotos con experiencia den oportunidades a las nuevas generaciones. Por eso, el año pasado, además de ayudar a Óscar Durán en su temporada de debut en los Rallyes, hemos seguido apoyando a un piloto con futuro en el Autocross nacional como es Antón Muíños. Y por último, hemos incorporado a otra joven promesa del Karting gallego, Benito Puceiro, para participar dentro de la categoría de Car Cross Júnior.

Javier FIGUEIREDO



Impecable temporada con el Porsche 911 GT3, ganando seis de los siete rallyes en los que participó junto a su copiloto, Álvaro Bañobre.

La tradicional foto de familia cerró el acto de entrega de premios a los mejores pilotos de 2014.



ASTURIAS **AS**  
Gala FAPA 2014

## Celebración adelantada

Los mejores pilotos de la temporada 2014 recogieron sus galardones en el Palacio de Exposiciones de Oviedo, en una jornada marcada por el ambiente festivo. Al contrario que otros años, cuando la gala se celebraba empezado ya el año siguiente, la Gala de Campeones de 2014 se celebró el 20 de diciembre, en cierto modo para poder celebrar también los 50 años de historia de una FAPA que premió a sus primeros campeones en el año 1964.

**EL** recuerdo a los primeros presidentes (Federico Moreno, Gervasio Guinea y Clemente Rodríguez, ya fallecidos) dio paso al homenaje a los siguientes, Jesús Lucio, Jorge Joaquín Menéndez, José Manuel García Villa y Porfirio Iglesias, sin olvidar al actual mandatario, Aladino Martínez. Tras la proyección del vídeo con alguno de los mejores momentos de este medio siglo de historia y, sobre todo, el recuerdo a los presidentes, al-

gunos de los diferentes campeones de Asturias de todos estos fueron desfilando para recibir otro sentido homenaje. Llegó el turno después para aquellos pilotos que han brillado en los certámenes nacionales, además de los que han conseguido éxitos en otras regiones. Y, como no podía ser de otro modo, los diferentes campeones de Asturias también se subieron al podio para recoger sus premios, sin olvidar las menciones honoríficas

a Juan Carlos del Oso y al director de la RTPA, Antonio Virgili. El Trofeo Institucional, por otro lado, recayó sobre Antonio Trevín.

La gala se cerró con el discurso del presidente de la Real Federación Española de Automovilismo, Carlos Gracia, quien se acercó a la capital asturiana para celebrar el cincuentenario del ente regional y dar su apoyo a los deportistas y organizadores.

**Eliás DOMINGO**



Jonathan Pérez, Óscar Palacio y César Palacio, en el podio final de los Rallies.



Antonio Virgili, Juan Carlos del Oso, Aladino Martínez y Antonio Trevín, en la entrega de los galardones institucionales.



La gran familia del Autocross premió a sus mejores pilotos en un ambiente muy distendido.



Momento de premiar a los mejores pilotos de Rallysprints en una temporada muy animada para todos ellos.



Los Vehículos Históricos también tuvieron su momento de gloria, con Alonso y Beizunces en lo más alto del cajón.



ASTURIAS **AS**  
IV Fiesta del Motor CMC  
FOTOCRÓNICA

# Castro no perdona

La Escudería Carbayín Motor Club cerró la temporada de automovilismo en Asturias con la organización, un año más, de su Fiesta del Motor, como colofón a un año de competición verdaderamente espectacular. La prueba, de tipo Slalom, se disputó, como de costumbre, en la explanada del mercado de ganados de Pola de Siero, donde se reunieron la nada despreciable cifra de 45 pilotos que se enfrentaron a un trazado de casi 2 kilómetros de recorrido, donde se disputaron seis mangas totales, de las cuales tres eran oficiales.

**J. Bernardo DÍAZ**

## CLASIFICACIÓN

1. P. Castro (Citroën AX), a 1.45.07. 2. M.A. Curto (Peugeot 205 Rallye), a 1.59. 3. R. Gandoy (Peugeot 106 XSi), a 3.52. 4. J. Sanmartín (Peugeot 106 XSi), a 4.95. 5. M. Rodríguez (BMW E30), a 5.03. 6. P. Pérez (Peugeot 205 Rallye), a 5.68. 7. R. Iglesias (Citroën AX), a 7.94. 8. A. Artidiello (Peugeot 106 Rallye), a 7.95. 9. V. García (BMW 323), a 8.01. 10. J.M. Gómez (Peugeot 106 XSi), a 10.34. 11. I. Iglesias (Citroën AX GT), a 10.88. 12. B. de Gonzalo (Ford Fiesta), a 13.45. 13. J. Montequín (Citroën AX), a 13.83. 14. I. Díaz (Peugeot 106 Rallye), a 13.84. 15. J.L. Yáñez (Ford Fiesta), a 16.53. 16. F. Cornejo (Peugeot 106), a 17.21. 17. M. Menéndez (Citroën AX Sport), a 17.96. 18. A. Calixto (Ford Sierra), a 18.59. 19. M. Fernández (Peugeot 205 Rallye), a 19.61. 20. O. López (BMW 325), a 19.64. 21. F. Ouro (Citroën AX Sport), a 19.79. 22. A. Iglesias (BMW 325), a 19.93. 23. G. Villa (Austin Mini), a 20.37. 24. M. Martínez (BMW 320), a 20.63. 25. D. García (BMW 325), a 20.75. 26. J. Valdés (BMW 323), a 21.29. 27. R. Alonso (Citroën Saxo VTS), a 21.76. 28. D. Sánchez (Citroën AX), a 21.86. 29. C. Escribano (Citroën Saxo), a 22.07. 30. R. Gutiérrez (BMW M3), a 22.59. 31. M.A. Pando (Peugeot 106 Sport), a 23.41. 32. D. Morán (Ford Fiesta XR2), a 23.45. 33. E. López (Opel Astra GSi), a 23.93. 34. J.P. Raposo (BMW 325), a 24.37. 35. J.A. Fabián (BMW 325), a 25.29. 36. J.A. Rodríguez (BMW 316), a 26.08. 37. D. Llera (Ford Fiesta XR2), a 29.71. 38. F. González (Ford Sierra), a 31.28. 39. I. Sole (BMW 328), a 32.23. 40. H. García (Citroën AX), a 32.84. 41. M. García (Citroën Saxo), a 33.12. 42. D. Martínez (BMW 325), a 33.60. 43. V. García (BMW 318 Compact), a 53.17. 44. M. García (Citroën AX), a 1.04.27. 45. B. Vázquez (Peugeot 205 Rallye), a 1.12.14.



El piloto gallego Pablo Castro, tricampeón de Slaloms en Asturias, demostró sus cualidades al volante de su efectivo Citroën AX, imponiéndose a todos sus rivales en todas las mangas oficiales con autoridad.



Miguel Ángel Curto cerraba la temporada con un fantástico resultado con su Peugeot 205 Rallye, lograba el mejor tiempo en la tercera manga de entrenos, pero se tenía que conformar con la segunda posición final.



A pesar de un despiste en la tercera manga oficial, el gallego Rubén Gandoy, con un Peugeot 106 XSi muy competitivo, luchó fuertemente por la victoria en Pola de Siero, pudiendo finalmente subir al tercer escalón del podio.



Con el mismo Peugeot 106 XSi de su amigo Gandoy, el también gallego Jorge Sanmartín realizaba una gran carrera, clasificándose a espaldas del podio y realizando una jornada de menos a más manga tras manga.



Grata reaparición en una carrera tipo Slalom del piloto de Cornellana Pelayo Pérez, campeón 2013 de la especialidad con su impoluto Peugeot 205 Rallye, reconociendo que el tiempo parado pasa factura y que no encontraba el ritmo al que nos tenía acostumbrados.

ARAGÓN **AR**

## I Vuelta a las Cinco Villas de Regularidad

LOS miembros del Circuito Internacional de Zuera, con la colaboración del ACZ, sacaron adelante una prueba de Regularidad FEVA que

recorrió algunos de los míticos tramos de los rallyes aragoneses de los 70 y 80. Veintiséis equipos respondieron a la cita para completar el

recorrido de 279 kilómetros, de los que casi 100 eran de Regularidad, repartidos en 8 especiales. Caras de pilotos de la época entre los participantes, mezclados con las nuevas generaciones y gran variedad de monturas entre las tres categorías: B (con instrumentos), A (sin instrumentos) y C (posteriores a 1986). Con un recorrido muy bien estructurado, que incluía algún tramo estrecho, roto y revirado para marcar diferencias, se cumplió el objetivo y tras un día para cansarse de conducir por carreteras poco transitadas la prueba finalizó ya de noche con el divertido tramo del Circuito de Karting.



Interesante disputa en Clase A entre Lardies-López y Escolano-Bausells, con reparto de errores en ambos equipos y triunfo final por poco para los segundos.



Carlos Villaro y Paloma Meseguer desempolvaban el Golf de rallyes para imponerse entre los Clase C.

López-Júdez (Volkswagen Golf I GTI), Escolano-Bausells (BMW E21 315) y Villaro-Meseguer (Volkswagen Golf II GTI) se impusieron en las respectivas categorías (B, A

y C), y desde la organización ya anuncian una nueva cita diferente y con más sorpresas para 2015.

**EMEB**  
Fotos: P. ESCOLANO

## “Quiero llegar a las 50 victorias”

El 8 veces campeón de Cataluña de Rallyes repasó la temporada en la que volvió a consagrarse como el mejor en los tramos de nuestra región. Con 45 años a sus espaldas, Membrado no se cansa de ganar y tiene ante sí nuevos y apasionantes retos.

**FELICIDADES por tu octavo título. ¿Hasta qué cifra quieres llegar?**

La verdad es que no tengo ninguna cifra de campeonatos en mente, no tengo objetivos en este sentido. Solo corro para pasarlo bien y disfrutar de la especialidad que me apasiona. Eso sí, me he propuesto alcanzar las 50 victorias en el Catalán de Rallyes. Ahora tengo 46, por lo que el próximo año intentaremos ganar las cuatro carreras que nos faltan para llegar a este número redondo. Me haría especial ilusión conseguirlo.

**Hablemos de la temporada 2014. ¿Cómo la afrontaste? Comenzamos el año sin presión. Ya habíamos ganado todo lo que teníamos que ganar y salimos a disfrutar de la temporada. Lógicamente, una vez en carrera, siempre quieres ganar, y eso es por lo que peleamos hasta el final.**

**Tu mayor rival fue Albert Oriols. ¿Tenías confianza en que le superarías a final del año?**

Albert fue muy fuerte todo el año. A diferencia de noso-

tros, él está muy adaptado a su Porsche y siempre estaba en las posiciones de cabeza. Nosotros quizá tuvimos la fortuna de ir marcando más scratches, lo que nos permitió tener un pequeño margen en la clasificación del campeonato.

**En una temporada tan larga habrás vivido muchos momentos de todo tipo. ¿Cuáles fueron los mejores y los peores?**

Sin duda, el peor momento del año fue el accidente que sufrimos en el Rallye Ciutat de Igualada. Los abandonos nunca son buenos, pero arrastrar un cero desde el inicio de la temporada siempre te crea problemas. Y el mejor momento de la temporada fue la victoria en el Rallye Osona. En la carrera de casa empezamos segundos, nos situamos en cabeza y luego nos penalizaron con 20 segundos. Todo se complicó, pero al final logramos remontar y alzarnos con un triunfo muy luchado, fue muy bonito.

**Tras varias temporadas con los dos, ¿con qué vehículo**



Ocho títulos del Campeonato de Cataluña de Rallyes son los que atesora en su brillante palmarés Josep Maria Membrado.

**te encuentras más cómodo, Porsche o Mitsubishi?**

Me siento mucho más cómodo con el Mitsubishi. No he acabado de adaptarme al Porsche, es un coche muy exigente, que te pide un estilo muy preciso. Creo que es el coche al que menos me he adaptado, nunca tuve este

**“Como las últimas temporadas, también me gustaría volver a correr el RallyRACC”**

tipo de problemas con el Mitsubishi, el Renault Clio S1600 o el Mégane Maxi Kit Car.

**¿Qué crees que hace falta para que los rallyes de nuestra región vuelvan a tener la buena salud de antaño?**

Se debería promocionar más las carreras para atraer a los aficionados. Creo que es algo en lo que mejorar, quizá se deberían realizar algunas superespeciales. También creo que

los podios tendrían que llevarse a cabo en localizaciones emblemáticas de las ciudades, de esta manera se atraería a mucha gente. Debemos hacer accesibles y visibles los rallyes a todos los aficionados. Cuanta más gente acuda a las pruebas, más posibilidades de progreso tendremos en todos los sentidos.

**¿Ves a jóvenes pilotos que sean capaces de poneros en apuros a ti o a tus rivales habituales?**

Siempre hay jóvenes pilotos con aptitudes y capacidades para ser competitivos. No hace mucho ha salido de aquí Nil Solans, que es muy rápido. Es cuestión de tiempo, aunque los rallyes es una especialidad muy delicada porque se necesita de unos presupuestos generosos para optar a buenas máquinas. Aun así, sigo pensando que hay y habrá jóvenes muy buenos capaces de plantar cara a los pilotos que llevamos más tiempo en esto. Si se ayudase algo más a los jóvenes, sería más fácil, pero la situación económica es delicada para hacer este tipo de prestación.

**¿Qué esperas del futuro? ¿Ya tienes pensado dónde y en qué te veremos correr el próximo año?**

Todavía no tenemos nada cerrado para 2015. De momento tenemos en venta el Porsche, veremos qué tal se da. Intentaremos cuadrar los presupuestos para seguir corriendo el próximo año, siempre, claro está, en Cataluña. Como he dicho, me encantaría pelear por ganar esos cuatro rallyes que me faltan para alcanzar las 50 victorias. Y como en las últimas temporadas, también me gustaría volver a correr el RallyRACC-Rallye de España.

**Por último, ¿a quién le dedicas este enésimo título logrado?**

Se lo dedico especialmente a mi familia, a mi mujer, mis hijos y mis padres, que siempre están ahí para apoyarme en todo momento. También se lo agradezco especialmente al equipo MC Racing, así como a Grup Lluçanès y a la afición, que en todos los rallyes llena las cunetas para animarnos.

**Kevin MUÑOZ**  
Fotos: MEDIA RACING



Esta temporada ha corrido con dos coches; con el Mitsubishi de encontrarse del todo cómodo.

Con el Mitsubishi, el veterano piloto catalán volvió a demostrar su talento en los tramos catalanes.

# ¡Más rallyes!

LA FAIB ha hecho público el precalendarario 2015, que deberá aprobar la próxima asamblea prevista para finales de enero. En Autocross se mantienen el número de carreras, con cuatro citas en el Circuito de Sa Coma (Eivissa) y otras cuatro en el Circuito de Son Matamosos (Felanitx-Mallorca). En Montaña se han programado seis subidas, destacando el regreso de Monte Toro, en Menorca, que abrirá el campeonato a principios de abril. La Subida Isla de Ibiza vuelve a estar programada, mientras que se ha reservado una fecha para el mes de diciembre.

Donde hay más cambios y un incremento notable de carreras es en rallyes, con diez carreras programadas, incluyendo el Oris Rally para Clásicos.



La Asamblea aprobará un calendario donde destaca el aumento en el número de pruebas de Rallyes, mientras que se mantienen en Autocross y Montaña.

Debuta en el calendario el Rallye Sol de Ponent, primera cita del calendario a mediados de febrero. La Escudería Mitja Illa vuelve a organizar su rallysprint en marzo, mientras que el de Menorca pasa de octubre a mayo. Por último, el TR-Conservas Rosselló pasa de rallysprint a rallye.

Por último, en las modalidades de Karting y Velocidad en circuito no hay citas programadas debido a que ninguna entidad organizadora ha solicitado pruebas, aunque esto puede modificarse antes de que se lleve a cabo la Asamblea.

**FERBIS**

## CALENDARIO

FECHA	PRUEBA	ORGANIZADOR
21 de febrero	I Rallye Sol de Ponent	Esc. Mallorca Comp.
1 de marzo	1º Autocross. Eivissa	M.C.S.R.P.
12-14 de marzo	XI Oris Rallye Isla de Mallorca	Esc. TR Balear
21 de marzo	IX Rallye Sant Josep	A.C.I.F.
28 de marzo	Rallysprint Mitja Illa	Esc. Mitja Illa
11-12 de abril	Pujada a Monte Toro	P.A.S.Q.
19 de abril	2º Autocross. Felanitx	Esc. Felanitx
1-2 de mayo	IV Rallysprint Illa de Menorca	Esc. Illes Balears
16 de mayo	VI Rallysprint Ciutat de Manacor	Esc. Manacor D.G.
24 de mayo	3º Autocross. Eivissa	M.C.P.S.R.
13 de junio	II Rallysprint Afió	P.A.S.Q.
21 de junio	4º Autocross. Felanitx	Esc. Felanitx
4 de julio	XXI Pujada al Castell de Son Más	Esc. TR Balear
22 de agosto	XII Pujada a Sant Salvador	Esc. Mitja Illa
4-5 de septiembre	VI Rallye Vall de Sant Pere	Esc. Mallorca Comp.
13 de septiembre	5º Autocross. Felanitx	Esc. Felanitx
3-4 de octubre	36º Pujada al Puigmajor	Esc. Serra de Tramontana
11 de octubre	6º Autocross. Eivissa	M.C.S.R.P.
17-18 de octubre	30º Subida Isla de Ibiza	A.C.I.F.
8 de noviembre	7º Autocross. Felanitx	Esc. Felanitx
14 de noviembre	17º Rallye Dijous Bo	P.A.S.Q.
27-28 de noviembre	VI Rallye TR-Conservas Rosselló	Esc. TR Balear
6 de diciembre	8º Autocross. Eivissa	M.C.S.R.P.
12-13 de diciembre	Subida (reserva)	Pendiente

## En breve

Aunque las pruebas del Campeonato de Rallyes han acabado, el certamen no ha concluido y deberá cerrarse en los despachos. Como es sabido, el Comité de Disciplina aplicó a Lorenzo Andreu-Pedro Soler la fórmula del "Súper Rallye" en la clasificación del Rallye de Sant Josep tras probarse y reconocer que no habían seguido el rutómetro y saltarse dos tramos. Esto le hacía perder posiciones (en la primera clasificación acabaron segundos) y unos puntos que daban el campeonato a José Miguel Álvarez-Esteban Alcina. Ahora Lorenzo Andreu-Pedro Soler, mediante abogado han apelado la decisión del Comité de Disciplina y será el Comité de Apelación, que dispone de 10 días hábiles, quien ratifique o modifique la decisión tomada.

Siguiendo con el Comité de Disciplina, debemos decir que ha resuelto un nuevo expediente. En este caso era ante la denuncia de un piloto contra la organización del Rallye Sant Josep. Dicho comité ha

suspendido al A.C.I.F. durante seis meses, por lo que peligra la celebración de dicho rallye previsto para el mes de marzo.

Pedro Mayol ha programado un 2015 repleto de actividad. Así, además de hacer el Regional de Montaña a los mandos de su Silver Car S2, también tomará parte en alguna carrera del Nacional y del Campeonato Francés de Montaña. Pero no acaba aquí su actividad y también participará junto a su padre, Pedro Mayol sénior, en el Regional de Rallyes con un Golf de Grupo H.

José Manuel Barea cambia de asiento y tras ejercer de copiloto durante varias temporadas, en 2015 pasará a pilotar. Para ello ha adquirido un Peugeot 106 de Grupo A con el que participará en el Regional de Rallyes. Barea estará copilotado por David Valdivia, estando su debut previsto para el Rallye Sol de Ponent.

# Los mejores madrileños

LA Unión de Federaciones Madrileñas, encabezada por su presidente, Joaquín Molpeceres, reunía, como cada año, a los mejores deportistas de cada Federación Madrileña para entregarles el trofeo que les acredita como tales en presencia del presidente de la CAM, Ignacio González. En nuestro caso, la designada ha sido Vanessa Valle, copiloto conocidísima en todos los círculos, no solo regionales, sino también nacionales.

Tras más de 150 rallyes y después de 13 años desempeñando su actividad, Vane ha corrido en varios rallyes del Nacional y junto a pilotos como Peláez, San Segundo, Dani y José Marbán o Abraham Cabrera. Se proclamó en 2010 campeona de España de Copilotos Femeninos; un año después, de Madrid y de Castilla y León; de Clásicos en 2013, y este pasado 2014 lo ha hecho en la Copa Turbo Dickens de Cantabria y en la Tierra de Aragón.

Este palmarés tiene todo el aspecto de ser la primera parte de una gran trayectoria debido a su profesionalidad, motivación y compromiso con nuestros rallyes.

**V. GARCÍA**



Una magnífica cadena de títulos avalan este premio que recogía Vane como mejor deportista regional junto a nuestro presidente, San Emeterio.

## En breve

Últimamente no parece que estén muy sembrados algunos oficiales madrileños del RACE. Si la inexcusable omisión de dar tiempo a los pilotos de Madrid en el neutralizado tramo de Canencia del pasado Rallye CAM obligó a tomar una decisión salomónica a la Federación Madrileña, en el pasado Trofeo RACE de Navidad omitieron la participación del campeón de Montaña, Jonathan Álvarez, como tercer piloto del Porsche 968 también conducido por De la Reina y Navarrete, que obtuvo un quinto puesto absoluto. El equipo advirtió de ello reiteradas veces a lo largo de la jornada, pero ni en la lista de inscritos, ni en las clasificaciones parciales de cada hora, ni en notificación alguna ni siquiera en la clasificación final apareció Jonathan por ninguna parte, que, sin embargo, nos llamaba para darnos un tirón de orejas (cariñosos) por nuestra omisión. Difícil es que nosotros seamos capaces de "adivinar" la participación de alguien que no viene en papel alguno, pero no obstante pedimos disculpas... claro está, en cabeza ajena, y le felicitamos tanto por su clasificación como por su magnífico segundo relevo cuando las condiciones de la pista fueron peores.



Jonathan supo adaptar sus aptitudes de piloto de Montaña a unas condiciones muy duras en un circuito.

# karting

BALEARES 

Circuit de Lluçmajor

## Final con tensión

El Circuit de Mallorca (Lluçmajor) acogió la última cita de la temporada automovilística balear. La quinta carrera del Regional de Karting contó con una inscripción de 22 pilotos, causando baja a última hora Mulet. Con varios títulos en juego, los nervios y la tensión se respiraban en el ambiente, asistiendo a unas mangas muy disputadas y con varios incidentes.

### CLASIFICACIÓN

**ALEVÍN 1ª carrera:** 1. L. Fluxá, 25 puntos. 2. M. Juan, 22. 3. C. Loredo, 20. 4. G. Capó, 18. 5. J. Giraldo, 16. **2ª carrera:** 1. M. Juan, 25. 2. L. Fluxá, 22. 3. C. Loredo, 20. 4. G. Capó, 18. 5. J. Giraldo, 16.

**CADETE 1ª carrera:** 1. M. Rosselló, 25 puntos. 2. J. Oliver, 22. 3. A. Lantes, 20. 4. T. Marcos, 18. 5. A. García, 0. **2ª carrera:** 1. M. Rosselló, 25. 2. J. Oliver, 22. 3. A. Lantes, 20. 4. T. Marcos, 18. 5. A. García, 16.

**JÚNIOR 1ª carrera:** 1. T. Foroud, 12,5 puntos. **2ª carrera:** 1. T. Foroud, 12,5.

**SÉNIOR 1ª carrera:** 1. M. Roig, 12,5 puntos. 2. P. Carbonell, 11. **2ª carrera:** 1. M. Roig, 12,5. 2. P. Carbonell, 11.

**KZ2 1ª carrera:** 1. R. Homuth, 25 puntos. 2. I. Huéllamo, 22. 3. L. Mañas, 20. 4. J.L. Zarcos, 18. 5. P. Pardo, 16. 6. S. Grunnert, 14. 7. A. Salamanca, 12. 8. A. Seguí, 10. **2ª carrera:** 1. A. Salamanca, 25. 2. L. Mañas, 22. 3. J.L. Zarcos, 20. 4. P. Pardo, 18. 5. S. Grunnert, 16. 6. A. Seguí, 14. 7. I. Huéllamo, 12. 8. R. Homuth, excl.

**EN** la primera carrera de Alevín, asistimos a un bonito duelo entre Juan y Loredo, rodando a un fuerte ritmo, siendo tercero Fluxá, que podía controlar a Capó y Giraldo, que cerraba el pelotón. Sin embargo, en la quinta vuelta Loredo hacía un trompo y era superado por Fluxá, acabando en este orden. Al terminar la manga, Juan era penalizado por adelantar en la vuelta de formación, perdiendo la primera plaza a favor de Fluxá. En la segunda carrera, Fluxá podía mantener el liderato, pero la presión de Juan tenía su premio y conseguía adelantarlo en la cuarta vuelta. Por detrás, de nuevo Loredo repetía en el

tercer escalón del podio, por delante de Capó y Giraldo.

### Rosselló, inalcanzable en Cadete

Entre los cadetes, poco que contar, puesto que las posiciones se mantuvieron con pocos cambios en ambas mangas. Rosselló fue el piloto a batir, dominando ambas carreras con autoridad. En la primera manga, la segunda plaza en las primeras vueltas era para Lantes, hasta que en la tercera vuelta era superado por Oliver. Por detrás se situaban Marcos y García, que entraba en boxes en las primeras vueltas con problemas mecánicos. En la segunda carrera,



Intensa lucha en Alevín entre Juan y Fluxá, ganando una manga cada uno. Con este resultado, Juan se anotaba el campeonato.

las posiciones se mantuvieron invariables y por detrás de Rosselló, que conseguía despegarse del pelotón, volvía a cruzar la meta Oliver, Lantes, Marcos y García.

A pesar de contar con solo 3 karts en pista, la categoría Júnior-Sénior no estuvo exenta de emoción. En la primera manga, Carbonell se hacía con el liderato, pudiendo contener a Roig, hasta que en la séptima vuelta Roig conseguía adelantarlo, manteniendo la posición hasta cruzar la meta. Foroud se mantenía tercera, hasta que a dos vueltas del final entraba en boxes con problemas. La segunda carrera fue aún más emocionante y en la primera vuelta Carbonell sorprendió a Roig, liderando la manga hasta que en la cuarta vuelta Roig recuperaba el liderato y se distanciaba de sus adversarios. Foroud, libre de problemas, lanzaba su ataque contra Carbonell y lograba superarle en la 11ª vuelta, acabando en este orden.

### Una KZ2 muy movida

Como era de esperar, las mangas de KZ2 fueron las más movidas, contando con algunos incidentes que marcarían la carrera. En la primera de ellas, Salamanca, que tenía la pole, se salía de la

pista en la primera curva tras un lance con Homuth, que se hacía con la primera posición. Intensa lucha entre Huéllamo y Mañas por la segunda posición, cruzando la meta en este orden. Por detrás, otro intenso duelo entre Zarcos y Pardo, cerrando el pelotón Grunnert, Salamanca y Seguí.

En la segunda carrera, Salamanca realizaba una extraordinaria remontada y se colocaba primero en la pri-

mera vuelta. Homuth tenía un toque con Huéllamo y este acababa fuera de la pista, pasando a ser último. Por detrás de Salamanca, de nuevo un intenso duelo, esta vez protagonizado por Mañas y Homuth. Mañas podía mantener la segunda plaza hasta que en la 10ª vuelta era superado por Homuth. Al concluir la manga, Homuth era excluido por el incidente con Huéllamo.

**FERBIS**



Poco que contar en la categoría Cadete, donde los pilotos mantuvieron sus posiciones invariables, con victoria de Rosselló.



Las luchas internas beneficiaron a Mañas en KZ2, que con dos terceros puestos (luego un segundo tras la exclusión de Homuth) era el piloto que obtenía más puntos de la jornada.

## En breve

**Durante** el briefing de la carrera, el presidente de la FAIB, Rafael Abraham, tomó la palabra para anunciar que la Federación no organizará el Campeonato de Karting en 2015. Como en años anteriores, la FAIB abrirá el certamen a aquellas escuderías que quieran organizar carreras. Las actuales circunstancias hacen inviable económicamente el montar una carrera de Karting, y los circuitos no ayudan a ello. El único trazado abierto a ello es el Circuito de Can Picafort, mientras que el de Magaluf no cede

sus instalaciones debido a una agresión que sufrió el gerente por parte del padre de un kartista. Por último, el Circuito de Mallorca ha subido tanto los precios que resulta totalmente inviable organizar una carrera con las actuales inscripciones.

**Por** otra parte, hemos podido saber que el Circuito de Magaluf podría dejar de organizar su Trofeo Social Go-Kart, por lo que las competiciones de esta modalidad están en serio peligro para la temporada que viene.



## campeonatos

### FÓRMULA 1

Fecha	Prueba	Ganador
15/3	Australia	-
29/3	Malasia	-
12/4	China	-
20/4	Bahrein	-
10/5	España	-
24/5	Mónaco	-
7/6	Canadá	-
21/6	Austria	-
5/7	G. Bretaña	-
19/7	Alemania	-
26/7	Hungría	-
23/8	Bélgica	-
6/9	Italia	-
20/9	Singapur	-
27/9	Japón	-
11/10	Rusia	-
25/10	EE.UU.	-
1/11	México	-
15/11	Brasil	-
29/11	Abu Dhabi	-

Top 5: -

### MUNDIAL DE RALLYES

Fecha	Prueba	Ganador
23-25/1	Montecarlo	-
13-15/2	Suecia	-
6-8/3	México	-
24-26/4	Argentina	-
22-24/5	Portugal	-
12-14/6	Italia	-
3-5/7	Polonia	-
31/7-2/8	Finlandia	-
21-23/8	Alemania	-
11-13/9	Australia	-
2-4/10	Francia	-
23-25/10	España-Cat.	-
13-15/11	G. Bretaña	-

Top 5: -

### NACIONAL DE ASFALTO

Fecha	Prueba	Ganador
18-19/4	Canarias	-
9-10/5	S. Morena	-
30-31/5	Rías Baixas	-
13-14/6	Ourense	-
18-19/7	Bierzo	-
22-23/8	Ferrol	-
12-13/9	P. Asturias	-
26-27/9	Llanes	-
10-11/10	Cantabria	-
21-22/11	Madrid	-

Top 5: -

### NACIONAL DE TIERRA

Fecha	Prueba	Ganador
28/2-1/3	Lorca	-
28-29/3	Navarra	-
25-26/4	Conc. Curtis	-
20-21/6	Bierzo	-
5-6/9	Cervera	-
3-4/10	N. Extremad.	-
7-8/11	Málaga	-

Top 5: -

## regional

### ANDALUCÍA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### ARAGÓN

No hay citas programadas las próximas semanas.

### ASTURIAS

**18 de enero.** Campeonato Invernal de Karting de Cibuyo. Escudería Regueiro Sport Competición. Tels.: 984 11 12 14 y 661 93 19 75. Webs: [www.kartingcibuyo.com](http://www.kartingcibuyo.com) y [www.regueirosportcompeticion.com](http://www.regueirosportcompeticion.com). Email: [correo@regueirosportcompeticion.com](mailto:correo@regueirosportcompeticion.com).

### BALEARES

No hay citas programadas las próximas semanas.

### CANARIAS

No hay citas programadas las próximas semanas.

### CANTABRIA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### CASTILLA-LA MANCHA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### CASTILLA Y LEÓN

No hay citas programadas las próximas semanas.

### CATALUÑA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### COMUNIDAD VALENCIANA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### EXTREMADURA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### GALICIA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### LA RIOJA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### MADRID

No hay citas programadas las próximas semanas.

### MURCIA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### NAVARRA

No hay citas programadas las próximas semanas.

### PAÍS VASCO

No hay citas programadas las próximas semanas.

## internacional

### ARGENTINA-BOLIVIA-CHILE

**4-17 de enero.** Rallye Dakar. ASO. Web: [www.dakar.com](http://www.dakar.com).

### FRANCIA

**9-10 de enero.** Trofeo Andros sobre Hielo en Isola 2000/Alpes Maritimes. 2MO Max Mamers Organisation. Web: [www.tropheeandros.com](http://www.tropheeandros.com).

**16-17 de enero.** Trofeo Andros sobre Hielo en Lans en Vercors. 2MO Max Mamers Organisation. Web: [www.tropheeandros.com](http://www.tropheeandros.com).

**31 de enero.** Trofeo Andros sobre Hielo en Clermont/Super Besse. 2MO Max Mamers Organisation. Web: [www.tropheeandros.com](http://www.tropheeandros.com).

### ANDORRA

**10 de enero.** GSeries BPA sobre Hielo en el Circuit d'Andorra-Pas de la Casa. Automòbil Club d'Andorra. Web: [www.gseriesbpa.com](http://www.gseriesbpa.com).

**17 de enero.** GSeries BPA sobre Hielo en el Circuit d'Andorra-Pas de la Casa. Automòbil Club d'Andorra. Web: [www.gseriesbpa.com](http://www.gseriesbpa.com).

**31 de enero.** GSeries BPA sobre Hielo en el Circuit d'Andorra-Pas de la Casa. Automòbil Club d'Andorra. Web: [www.gseriesbpa.com](http://www.gseriesbpa.com).

## nacional

No hay citas programadas las próximas semanas.



# ¿Qué número buscas?

**Entra y bájatelo**

Suscríbete o compra un ejemplar desde

**1,79€**

En  [www.interviues.es](http://www.interviues.es)



## VOLVO V40

No queremos llenar este espacio de palabras y más palabras. Solo queremos que conozcas todos los detalles que incorpora el Volvo V40. Porque entonces, apreciarás la diferencia. Desde 19.100€.

[VOLVOCARS.ES](http://VOLVOCARS.ES)

MOTORES DE 115 A 245 CV • AIRBAG PARA PEATONES Y SISTEMA CITY SAFETY  
• SISTEMA DE SONIDO HARMAN KARDON • PANEL DE INSTRUMENTOS DIGITAL INTERACTIVO • ASIENTOS ERGONÓMICOS DE CUERO • TECHO SOLAR PANORÁMICO

Volvo V40 D2 Kinetic 115 CV desde 19.100€, Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) 88. Consumo mixto (l/100km) 3,4. Incluido IVA, transporte, descuento promocional, plan PIVE e impuesto de matriculación al tipo general (el tipo aplicable puede variar en función de la Comunidad Autónoma). Precio válido para unidades financiadas bajo la marca Volvo Car Financial Services® (pertenecientes a Volvo Cars Group) a través de Banco Cetelem S.A. A- 78650348, con un importe mínimo a financiar de 15.000€. Duración mínima 60 meses. Permanencia mínima 24 meses. Incluye Seguro de vida, Incapacidad Permanente, Incapacidad Temporal y/o Desempleo contratados con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España. Clave DGS E-129 y E-130, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con el número OV0046. Dispone de Seguro de Responsabilidad Civil profesional y satisface el requisito de capacidad financiera. Sujeto a la aprobación de Banco Cetelem. El vehículo mostrado puede no coincidir con el ofertado. **Oferta válida hasta 28 de febrero de 2015.**