



AUTO SPORT

HEBDO

Dakar

Victoria de Al-Attiyah

NOVEDAD EN DETROIT

FORD GT
600
CV



Qué poderío

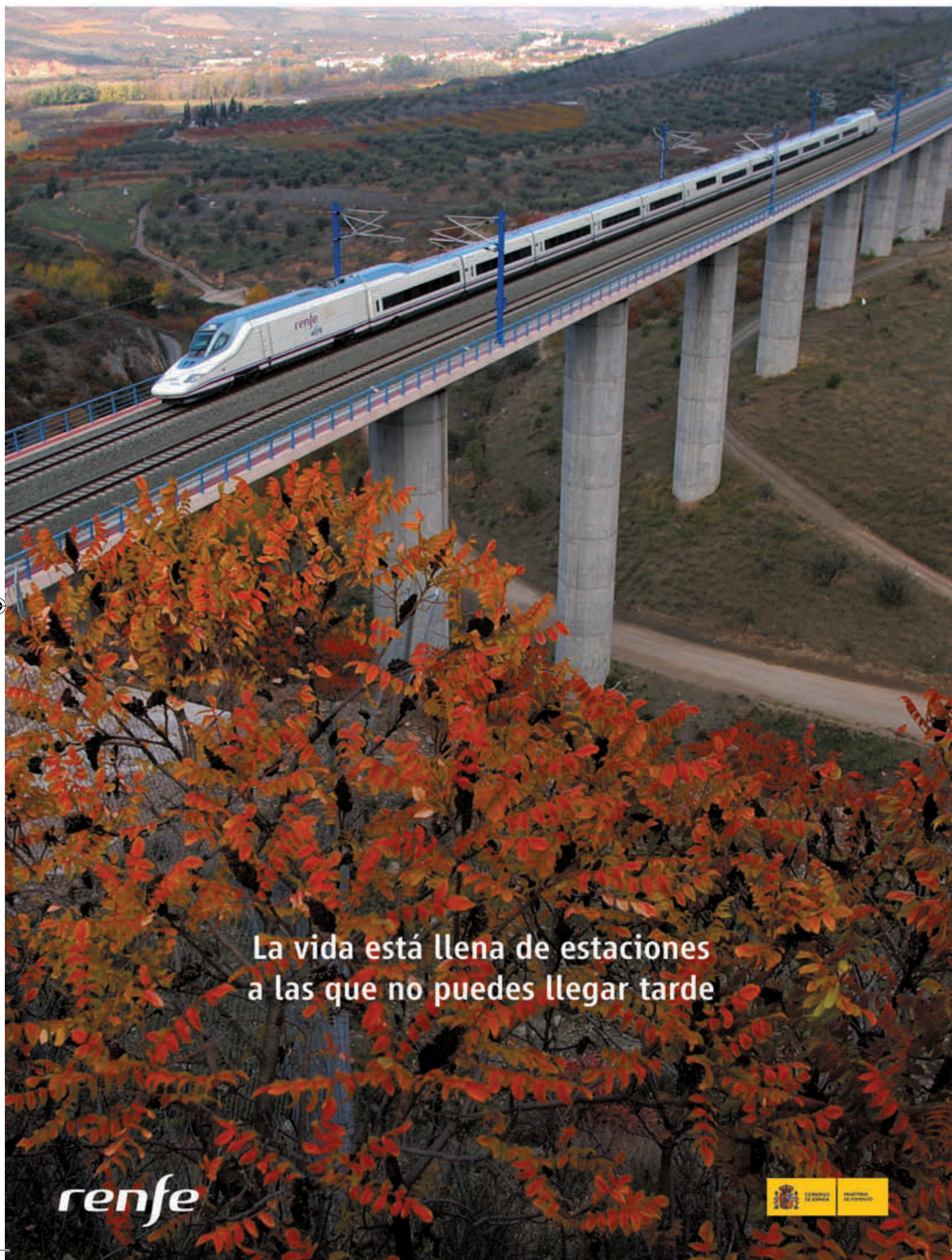
COMPARATIVA



PEUGEOT RCZ R vs BMW M235i

Especial
16
páginas

Guía WRC 2015 Pilotos, equipos, calendario...



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

renfe



confidencial se non é vero... é ben trovato



El Porsche 911 GT3 Cup 2010 de Pedro Burgo será uno de los animadores del Rallye Villa de Adeje.



Fuster logró el título de 2007 con un Grande Punto Abarth del equipo MRT by Nocentini.

Canarias, tierra de GT

La inclusión del Rallye Villa de Adeje en el calendario del **Nacional de Rallyes de 2015** y su celebración una semana antes del Rallye de Canarias podría animar a todos los equipos que compiten con los **Porsche 911 GT3 Cup** a participar si o si en ambas carreras. Unas pruebas en las que podríamos ver a los **hermanos Vallejo**, actuales campeones de España, así como a su paisano **Pedro Burgo**, ambos con Porsche de 2010, habiendo confirmado su presencia también el campeón andaluz **José Antonio Aznar** y el local **Enrique Cruz**, que llevaría el Porsche del equipo de Fernando Capdevila.

Fuster, tentado por el Europeo de Clásicos

Un reciente viaje a Milán, donde mantuvo una reunión con un patrocinador, podría cambiar el destino deportivo de **Miguel Fuster**. Aprovechando ese desplazamiento a Italia, el de Benidorm habría realizado una visita a su antiguo preparador, **Mauro Nocentini**, que le habría ofrecido un programa para disputar el Campeonato de Europa de Rallyes Históricos. Un ofrecimiento tentador para el cuatro veces campeón de España.

Panicles, en la Clio Trophée R3

Poco a poco se van desvelando nombres de los españoles que podrían tomar parte en la nueva **Clio Trophée R3**. Si la pasada semana conocimos las intenciones de **Alberto Monarri** de disputar este certamen, ahora es el turno de **Ángel Panicles**. El joven asturiano de 20 años, subcampeón de la Beca RMC y campeón de España Júnior, busca presupuesto para disputar la Clio, aunque siempre con la posibilidad de competir en el Nacional, con el Mitsubishi de su padre, como plan B.

Cinco marcas en el TCR

Marcello Lotti, el promotor de la nueva categoría de Turismos, **TCR International Series**, habría contactado con al menos cinco marcas para que participen en este certamen, bien de un modo oficial o semioficial. Además de **Seat**, **Honda**, **Ford**, **Volkswagen** y **Opel** como firmas confirmadas, existirían otras tres con interés en estar presentes en este nuevo campeonato. Además, España podría tener su propia serie nacional, según habría dejado entrever **Lotti**.

Entradas de F1 más económicas

El Circuito de Silverstone podría ser el primer organizador de la F1 que rebajaría el precio de las entradas, una de las aspiraciones de **Jean Todt**, presidente de la FIA. Todt se habría posicionado a favor de que las entradas de las competiciones del motor se abaratasen, y el circuito británico de Silverstone podría hacerlo en 2016, reduciendo el precio de la entrada general de 200 euros a algo más de 125.

Víctor Senra, en la Copa Suzuki Swift

El gallego **Víctor Senra** podría disputar esta temporada la Copa Suzuki Swift. El ganador del Rallye Villa de Llanes de 2013, a los mandos de un Mitsubishi Lancer, habría adquirido la unidad con la que hasta ahora ha competido el catalán **Joel Gue rrero**. A Senra no le importaría bajar de categoría para competir en la Copa Suzuki, certamen en el que pasaría a ser uno de los pilotos más punteros.

Víctor Senra podría dejar aparcado el Mitsubishi Lancer para competir con un Suzuki Swift.



Comparativa

12 BMW M235i frente a Peugeot RCZ R

Salones

20 Detroit



Novedad

36 Audi Q7

Al volante

40 BMW X6

42 Skoda Fabia Combi

Rallyes

44 WRC: avance de la temporada

Dakar

60 Etapas 9 hasta la final



Secciones fijas

3 Se non é vero...

6 En primera

8 Actualidad

9 Al habla:

Joan Font

74 Anuncios de competición

76 La actualidad de cada autonomía

80 Karting regional

82 Citas

SÍGUENOS EN

facebook

www.facebook.com/autohebdosport

¡Ya sois

58.938

seguidores!

LO MEJOR DE LA SEMANA



AUTOhebdosport ha publicado una noticia: Así va decorado el Volkswagen Polo R WRC 2015. ¿Os gusta?

Françesco Di Montezemolo: Brutal!!!

Jose Segura Gómez: Mola

Ekaitz Ramos Ayala: Y los grupo b molaban mas q los imprezas y los evos pero estan preguntando por el polo.a mi me encanta

Dani Carretera Monte: Quien toma tanto Red Bull?

Eduardo Cuervo Ricardo: Eso mismo me pregunto yo siempre ¿para tanto les da? Yo creo que un día dará un petardazo y será la mayor quiebra desde Leeman Brothers

David Marin Roperro: Yo hace tiempo dejé de creer en que toda la pasta de redbull sale de las bebidas energeticas, llamadme mal pensado

Daniel Pérez: Molaban mas los imprezas y evos...

Ramiro Omar Mendoza Vizcaino: Mas de lo mismo.

David Deniz: La carrocería sí, las llantas no, parecen de tuning.

Antonio Cruz Garrido: Muy bonito siempre cuando es para Rallyes de Asfalto, para tierra

Jairo Rey: Precioso!

Francisco Manuel Vazquez Romero: me encanta

Juanvi Aznar: Maquinon...!!!!

Joan Manel Morales Oliva: Espectacular!!!!

Angel Daniel Padilla Casanova: Yo lo prefiero blanco con unas rayas azules muy simple

Carlos Ruiz Gutierrez: Very Good!!!! Si corre igual de la buena pinta que tiene... ya hay campeón 2015.

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



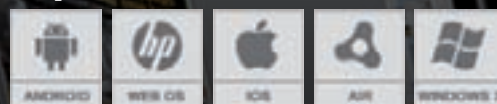
Contigo, a todas partes

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

Rápido y fácil con



Disponible en



www.kioskoymas.com

En primera Por Enrique González

¡Grande, Llovera!

Con un par... Sí señor. Albert Llovera cruzó la meta en el Dakar. Sin duda, un héroe, un valiente, en definitiva, un tipo genial que se merece todo mi reconocimiento. Nadie duda de la dureza de esta carrera. Incluso los periodistas que cubren la prueba hablan auténticas barbaridades de los miles de inconvenientes que te encuentras para vivir esta odisea.

Si una persona en plenitud de condiciones se las ve y se las desea para sobrevivir en el día a día, qué decir lo que tiene que ser para alguien que carece de movilidad en las extremidades inferiores, como el bueno de Albert Llovera.

No me imagino lo que ha tenido que pasar por su cabeza cuando llegó al final. Un carrusel de emociones plasmadas en un sueño casi imposible de cumplir y que ahora se ha hecho realidad.

A mí personalmente se me caían las lágrimas cada noche cuando, a través de la televisión, le veía al llegar al campamento. Qué barbaridad, pen-

saba, lo de este piloto, que todos los días tenía que acudir al hospital a curarse las llagas de un trasero que, no dudo, debe estar ahora mismo hecho un coladero. Espíritu de superación y también una ambición sin límites, un ejemplo para todos y, sin duda, un espejo en el que mirarse.

Mil gracias, Albert, por demostrarnos que se puede, que no hay barreras para conseguir un reto casi imposible, pero que tú has hecho realidad

Mil gracias, Albert, por demostrarnos que se puede, que no hay barreras para conseguir un reto casi imposible, pero que tú has hecho realidad. Más no se puede hacer, la verdad, en una carrera que ha demostrado, una edición más, ser una locura que hace grandes a quienes la disputan.

Y si grande ha sido Albert Llovera —a lo mejor me equivoco, pero creo que es el primer piloto discapacitado en acabar este maratón—, mi más sincera enhorabuena también para Al-Attiyah, que ha ganado el Dakar por segunda vez. El catari ha sido el indiscutible protagonista. Apenas ha co-

metido errores y su regularidad le ha recompensado con una victoria muy merecida. Lástima los abandonos de Carlos Sainz y de Nani Roma, los españoles a priori favoritos de una prueba que les dio la espalda muy pronto.

Y del Dakar nos vamos a Montecarlo. En efecto, este fin de semana arranca el Campeonato del Mundo de Rallyes para ilusión de

una afición que ya está deseosa de ver lo que pueda deparar la carrera monegasca. Desde aquí mi más sincera muestra de ánimo para nuestro Dani Sordo. El de Hyundai, que va a correr toda la temporada, comienza un nuevo reto que ojalá le salga muy bien. Se lo merece.

las frases de la semana

“Está claro que después de lo mal que empezamos, este Dakar no podía acabar bien para nosotros”.



Nani Roma

Jari-Matti Latvala

“¡Estoy feliz! Hicimos 220 km en la nieve y el coche funcionó bien. ¡Estoy listo para el rallye!”

Sergio Marchionne

“En el corazón del éxito de Ferrari está lo que hace en la pista de Fórmula 1”.

100

A Nasser Al-Attiyah.

El piloto catari, fiel a sus principios de ir por libre, ha llevado su Mini ALL4 Racing hasta la victoria en el Dakar, la segunda del príncipe árabe después de la conseguida en 2011 con el Volkswagen Touareg. Corriendo mucho y bien, y partiendo como uno de los favoritos, Al-Attiyah ha asumido perfectamente ese rol y ha llevado al Mini a su cuarta victoria consecutiva.

80

A Xavier Foj.

En sus “bodas de plata” en la prueba más dura de raids, Foj ha vuelto a demostrar que es un valor seguro, terminando una vez más en una edición que ha tenido muchos abandonos. Foj, dos veces consecutivas ganador de la categoría T2 en 2012 y 2013, ha sabido administrar sus recursos para alcanzar una meta que, en esta ocasión, ha estado más lejos que nunca para muchos.

20

A ASO.

La empresa que organiza el Dakar, en su afán de hacer una prueba distinta, dura, pero asequible a muchos equipos, elabora una reglamentación muy contradictoria en lo que se refiere a averías, abandonos, exclusiones, etc. Aún no llegamos a entender por qué un coche remolcado hasta meta puede seguir en carrera, pero si después no pasa por los waypoints se le excluye. ¡!

la foto

The new **POLO R WRC**
The new **POLO R WRC**

Fotos: VOLKSWAGEN MOTORSPORT



Nuevos colores, misma competitividad

Volkswagen presentó la segunda generación del Polo R WRC en Autostadt, Wolfsburg. El equipo dominador de las dos últimas temporadas del WRC ha modificado sustancialmente los colores de la nueva versión 2015 de su coche. El blanco ha dado paso al azul oscuro en la mayor parte del Polo. Pero lo que no cambian son sus pilotos y el apetito ganador de una formación que ha conseguido imponerse en 22 de las 26 pruebas en las que han participado en estos dos años. Un cambio de colores que quizá les permita superar su única asignatura pendiente: ganar en el Rallye de Alemania.

“Seb” & “Seb”: la batalla que no cesa



Después de dos meses de teórico paréntesis, y digo teórico porque pese a que no ha habido carreras los equipos han trabajado duro en la puesta a punto de sus vehículos, tanto en sus talleres como en jornadas de tests, el Rallye de Montecarlo retoma esta semana la competición con un invitado de excepción, Sébastien Loeb. El francés, que seguirá teniendo el Mundial de Turismos como foco principal, será el protagonista de un duelo con Sébastien Ogier, el hombre que ha heredado su trono, que ha ganado los dos últimos títulos y que puede marcar la temporada.

La batalla entre Loeb y Ogier va a dar que hablar y, sinceramente, es una buena noticia para los rallyes en un momento en el que necesitan más que nunca el apoyo de los medios para recuperar el esplendor perdido. El duelo entre “Seb” (VW Polo) y “Seb” (DS3) es el gran atractivo de la prueba. Ambos, posiblemente, no se juegan nada en este gran desafío invernal en el que se ha convertido el Montecarlo, solo el honor de batir a su rival. Si Ogier cae derrotado ante Loeb, sin embargo, no habrá pasado nada que enturbie el fenomenal palmarés del actual campeón, mientras que si es Loeb el que no logra superar a su rival será algo normal en un piloto que lleva mucho tiempo lejos de los rallyes y que tendrá en sus manos un coche que ya no es el mejor.

La prueba que abre el campeonato tendrá en

La presencia de Loeb en el Montecarlo exige al máximo a Ogier, el heredero del trono

el punto de salida a todos los equipos en liza y la esperanza de encontrar una competitividad que estos últimos años hemos echado en falta, no solo entre los pilotos de Volkswagen, sino también que Hyundai dé un paso al frente en su segunda campaña y en la que han puesto grandes ilusiones en el posterior debut de la primera evolución sería del i20. Dani Sordo, al respecto, que se ganó a pulso el derecho de hacer todo el calendario, puede ser uno de los protagonistas de la prueba monegasca que, en función de las condiciones climatológicas, se convierte en una lotería.

Sin Mikko Hirvonen en la pista, que se retiró a finales de 2014, destaca en el Montecarlo, además de una gran inscripción en la categoría WRC, la presencia de tres Porsche 911 GT3 Cup que participarán en la nueva Copa FIA reservada a estos GT. Entre las novedades que se han introducido destacaría una, que puede ser interesante de cara al espectáculo. Se ha prohibido informar a los pilotos de los *splits* (parciales) a mitad de tramo, lo que dejará de ser un facilitador de estrategias, favoreciendo por tanto la imprevisibilidad y evitando la especulación.

MUNDIAL DE RESISTENCIA

Porsche desvela su nuevo 919 Hybrid

El programa de desarrollo de Porsche de la segunda generación de su prototipo para Le Mans se está cumpliendo a rajatabla. La semana pasada, el nuevo 919 Hybrid realizó su primera prueba de rodaje en la pista de ensayos de Weissach, en Alemania, previa a los tests que se están llevando a cabo esta semana en Yas Marina (Abu Dhabi). El nuevo Porsche 919 es una evolución del modelo precedente y equipa la misma mecánica de gasolina V4 2 litros turboalimentada, más un motor eléctrico que impulsa las ruedas delanteras y dos sistemas de recuperación de energía.



EUROPEO DE CAMIONES

Novedades en la puntuación

A pocas semanas del comienzo de la temporada 2015 en el Europeo de Camiones (Valencia, 25 y 26 de abril) se confirman algunas de las novedades previstas en la reglamentación del campeonato que, otro año más, volverá a tener al madrileño Antonio Albacete entre sus participantes. El español contará de nuevo con un Man con las últimas actualizaciones, por lo que volverá a ser uno de los principales favoritos para la victoria. La gran novedad del campeonato, aparte de la inclusión del Circuito de Valencia por el de Navarra, será el de la puntuación de las carreras 2 y 4. Hasta el año pasado la primera carrera de cada jornada otorgaba el doble de puntos que la segunda, a la que se salía con parrilla invertida. A partir de ahora, las cuatro mangas del fin de semana repartirán los mismos puntos a los 10 primeros clasificados: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 y 1 punto.

FÓRMULA 1

Honda podrá mejorar su motor en 2015

Finalmente, una nueva reinterpretación de la normativa referente a la congelación de los motores de Fórmula 1 permitirá a Honda seguir un esquema de mejora de su propulsor similar al del resto de motoristas, Mercedes, Ferrari y Renault. El polémico asunto, que en principio impedía a Honda introducir mejoras en su motor al ser este su primer año en competición, provocó una rápida actuación política por parte del constructor japonés y el equipo McLaren. Ahora, la norma permitirá modificar el motor Honda, una vez comenzada la temporada, en un número de elementos calculado haciendo la media de los que les resten a los demás fabricantes en la primera carrera.



AL HABLA **Joan Font**



Vuelves a una prueba del Mundial en 2015, ¿por qué Suecia?
Suecia es una de las pruebas más carismáticas, rápidas y difíciles del Campeonato del Mundo, debido a la velocidad de sus tramos llenos de rasantes. Y fue el pasado año cuando tuve la suerte de debutar en la prueba escandinava, concluyendo en el pódium de la categoría de Producción. Me gusta bastante esta prueba.

¿En qué se ha centrado tu actividad deportiva en los últimos años?
Soy un amante y practicante del ciclismo, y en lo que se refiere a las cuatro ruedas he participado en todos los rallyes que he podido. El pasado 2014 pude debutar en raids con un Nissan Navara T2, logrando el pódium en la Baja Aragón, y también estuve en la Baja Andalucía y en Marruecos. Me gustaría seguir este Campeonato de

desplaza el coche en superficies deslizantes.

En todos estos años ha habido muchos cambios en el automovilismo en los rallyes, ¿qué destacarías de todo esto?
La entrada de los GT en rallyes es fantástica, pues son muy espectaculares, espero pilotar algún día uno de ellos, y deseo que las marcas vuelvan a los Nacionales mediante sus Copas de Promoción, como teníamos hace años.

“En España tenemos la suerte de contar con muy buenos preparadores, y Calm es, sin duda, uno de ellos”

“Intentaremos hacer un miniprograma en el Mundial de Rallyes con un Gr.N, ya que es donde mejor me desenvuelvo”

“Me gustaría pilotar un GT”

Con los 40 ya cumplidos, Joan Font afronta un nuevo reto en su ya dilatada carrera deportiva. Volverá a Suecia, donde el año pasado consiguió terminar entre los mejores de Producción. Con un Mitsubishi Lancer Evo IX de Calm Competició, el catalán espera realizar un pequeño programa mundialista.

Claudio LUNA

Y con Calm y el Evo IX...

En España tenemos la suerte de contar con muy buenos preparadores, y Calm es, sin duda, uno de ellos. Mi relación con Calm Competició viene de hace muchos años, estamos hablando de mi época de Seat Sport con los Seat Ibiza, seguida de muchos campeonatos y rallyes con los Mitsubishi Evo, y siempre con buenos resultados. Da confianza y es una seguridad a la hora de afrontar una prueba como un rallye.

¿Cuántos rallyes has hecho en la máxima ca-

fue especial la primera vez que gané una prueba del Campeonato Catalán, el Rallye de Sabadell de 2001.

¿Qué ha quedado de tu época en el Nacional de Tierra y el de Asfalto? ¿Qué aprendiste por entonces?

Sin lugar a dudas, las Copas Seat Ibiza de Tierra y Asfalto, que organizaba Seat Sport. En ellas realmente me formé como piloto, y obtuve grandes resultados, siempre estando a final de temporada entre los tres primeros del campeonato.

España de TT, paralelamente, ya que tienen una excelente organización y se hacen muchos kilómetros. Es otro tipo de competición, pero que también me atrae.

¿Te ha servido de mucho el hacer las GSeries para luego derrapar por Suecia?

Debuté en este certamen hace unos años con un Citroën Visa 1000 Pistas 2RM y es fantástico. Es importantísimo coger *feeling* con los neumáticos de clavos, y este campeonato es muy bueno para sentir cómo se

Si sigues el Mundial tendrás una opinión al respecto de la temporada que empieza...

Intentaremos hacer un miniprograma en el Mundial de Rallyes con un Grupo N, ya que es la especialidad en la que mejor me desenvuelvo. Por lo que respecta a los “grandes”, parece que será muy difícil poner en apuros a los pilotos de Volkswagen, pero yo espero que Dani Sordo, con el Hyundai i20 WRC, pueda estar cerca de la victoria en algunas de las pruebas.

SKODA FABIA R5

En abril, su homologación

Después de un largo e intenso programa de preparación y de tests, el Skoda Fabia R5 ya está listo para su homologación en el próximo mes de abril. Presentado en el Salón del Automóvil de Essen, el modelo checo sigue siendo probado y testado por los pilotos oficiales, Esapekka Lappi, Fabian Kreim y Jan Kopecky, con el objetivo de dar los últimos retoques a una versión que sustituirá al exitoso Fabia S2000, un modelo que cuenta con más de 100 victorias en su palmarés. Con la llegada del Fabia R5, cuatro serán las marcas que dispongan de un coche de esta categoría, Ford, Citroën, Peugeot y la propia Skoda, por lo que el panorama en las pruebas del Europeo de Rallyes e incluso en los Nacionales mejora, pues habrá verdadera competencia en igualdad de condiciones.





FÓRMULA 1

Sainz hará debutar el nuevo STR10

Carlos Sainz será el encargado de poner en pista el nuevo Toro Rosso STR10 en el primer test oficial de esta temporada, en el Circuito de Jerez, el próximo 1 de febrero. El español hará los primeros kilómetros en esta importante primera prueba, en la que se tendrá que comprobar que todos los sistemas funcionan correctamente. Sainz tendrá que dar un importante *feedback* a sus ingenieros al final del día. En principio, Carlos volvería a subirse al Toro Rosso el 3 de febrero y dejaría el asiento a Verstappen el segundo y el cuarto día, aunque esto tendrá que confirmarlo el equipo según se acerque la fecha y según sus necesidades. Además de para el equipo, que tendrá que ver cómo ha nacido el nuevo monoplaça y probar que todo funciona correctamente, estos tests serán muy importantes para los dos pilotos, que, como sabemos, debutan este año en la Fórmula 1. Todos los kilómetros que puedan hacer serán muy importantes de cara a ampliar su experiencia.

BREVES



M-Sport ha construido nada menos que 100 Ford Fiesta R5 desde que comenzó la fabricación de este coche en 2013. La unidad "Aniversario" estaba expuesta en el pasado Salón del Automóvil de Birmingham.

Terminó el África EcoRace, la prueba que cogió el testigo del Dakar africano, con la victoria en coches de Jean Antoine Sabatier (Bugg One), segundo fue Ghreidat Lighjoule y tercero Philippe Porcheron, todos ellos pilotando buggies.

Drivex y Miguel Ángel de Castro, como director deportivo, han oficializado el fin del compromiso que habían adquirido con la nueva Fórmula 4 Spanish Championship, que se pondrá en marcha este año, por lo que dejarán de colaborar en el proyecto en el que han trabajado desde que se inició.

Lexus volverá a la competición con el RC F GT3, un deportivo de la marca de lujo de Toyota que dispone de un motor V8 de 5 litros que proporciona 467 caballos. El coche debutará en Europa durante esta temporada y en 2016 lo hará en Estados Unidos, en una competición aún por determinar.

Antonio García, junto a Jan Magnussen y Ryan Briscoe (Chevrolet Corvette C7.R), y Álex Riberas, con Ian James y Mario Fambacher (Porsche 911 GT América), figuran en la lista provisional de inscritos de las 24 Horas de Daytona, la mítica prueba americana que este año tendrá lugar entre los días 22 y 25 de enero.

La Eurocup Fórmula Renault 2.0 de las World Series contará este año con tres tests colectivos antes de que empiece la temporada de manera oficial. Los lugares y fechas son Le Mans, 10 y 11 de marzo; Alcañiz, 19 y 20 de marzo, y Jerez, 26 y 27 de marzo.

Manfred Stohl pilotará esta temporada un Ford Fiesta WRX en el Campeonato del Mundo de Rallycross con el RX World Team Austria, junto al dueño del equipo, Max Pucher. Los coches, que fueron presentados en Viena la semana pasada, serán preparados y mantenidos por el propio Stohl Racing.

AVANCE CAM RALI FESTIVAL

Se añade una nueva opción

La 8ª edición de esta ya exitosa prueba en el complejo de Braga (Portugal), que acoge el autódromo y el kartódromo, se celebrará los días 24 y 25 de enero con la novedad de la creación de una nueva categoría denominada TCR (Test Colectivo de Rallyes), mediante la cual aquellos coches que se ajusten a la normativa de seguridad vigente podrán realizar seis pasadas el sábado, durante la jornada de reconocimientos, y otras cuatro el domingo, coincidiendo con la competición en sí de Sprint y Regularidad, aunque sin tener en cuenta los tiempos, por lo que no se elaborará clasificación alguna. Para el resto el programa es el habitual, dedicando el sábado a los reconocimientos y el domingo a las cuatro pasadas para los inscritos en Sprint y dos, en horario matinal únicamente, para los de Regularidad. Tanto los horarios definitivos como la lista de inscritos se pueden consultar en los días previos en la página web www.camminho.com/camsite/es/provas.html. La cita será también puntuable para la 3ª Copa de Rallyes de Invierno, cuyo resultado se sumará al de la disputada el pasado mes de diciembre.



G SERIES EN ANDORRA

Molina patina mejor que Juncadella

La segunda cita del certamen andorrano de Carreras de Hielo tuvo numerosos puntos de interés. Además de las carreras en sí del propio campeonato, los organizadores llevaron a cabo su espectacular duelo entre dos afamados pilotos. En esta oportunidad, Miguel Molina y Dani Juncadella, pilotos ambos del DTM, el primero con Audi y el segundo con Mercedes, fueron los que se enfrentaron en la pista con vehículos idénticos. El duelo tuvo como vencedor a Molina, demostrando el de Lloret de Mar una conducción muy fina, imponiéndose en la tercera manga, la del desempate, en la que algún problema de cambio de Juncadella le puso las cosas un poco más fáciles. En lo que se refiere al propio campeonato, el regreso del especialista Marc Gutiérrez al certamen se saldó con una victoria, por delante de Nil Solans, ganador de la primera carrera y a la postre líder de la general. En Dos Ruedas Motrices, el ganador fue Lluís Bigordà.



VIAJAR

LA PRIMERA REVISTA ESPAÑOLA DE VIAJES

TODO LO QUE NECESITAS SABER
PARA PERDERTE ESTE INVIERNO

CADA MES
EN TU
QUIOSCO

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

comparativa

8,3

▲ TACTO DEPORTIVO, AUTOBLOCANTE, DISEÑO
▼ INCÓMODO EN VIAJES LARGOS

PEUGEOT RCZ R

270 cv • 42.900 €

La fiera francesa

8,3

▲ MOTOR, TRACCIÓN TRASERA, POLIVALENCIA
▼ CONVERTIDOR DE PAR

BMW M235i

326 cv • 52.674 €

El aperitivo del M2





Dos caras de la deportividad

BMW M y Peugeot Sport han dado a luz los geniales deportivos que nos ocupan. Pero la manera en la que alcanzan la brillantez es muy distinta. Veámoslo.

comparativa | BMW M235i - Peugeot RCZ R

Rafa J. CID. Fotografía: Jorge BRICHETTE

Entre coupés de altas prestaciones anda el juego, y al contrario que en las categorías de coches que se venden por millones –cada vez más parecidos entre sí–, BMW M235i y Peugeot RCZ R apasionan a sus conductores recurriendo a soluciones distintas que ofrecen personalidades diferentes.

Al primer golpe de vista ya encontramos caminos opuestos. El M235i es la versión más explosiva de la Serie 2, a la espera de un posible M2 de 380 CV, y añade diferenciación estética que palpamos en las defensas con amplias tomas de aire, el discreto alerón trasero o las llantas de 18". El resultado es elegante y discreto, casi como un lobo con piel de cordero.

El RCZ, en cambio, es coupé desde la cuna, no una declinación de una berlina. Sus líneas afiladas son llamativas, atraen las miradas, y el techo ondulado lo hace casi único en el mercado automovilístico. Todavía algunos se sorprenden de que sea un Peugeot, y en parte esa es su misión: dar a conocer de lo que la marca es capaz. La versión R es la más fiera, y la distinguimos al primer golpe de vista por el alerón trasero fijo –en sus

hermanos pequeños es escamoteable, y más pequeño–, las llantas de 19 pulgadas o la nueva defensa.

Por dentro, más diferencias. En pocas palabras, el BMW cuenta con una calidad superior, más uniforme, con más cuidado por el detallismo. Sin

La tracción delantera del RCZ R y trasera del M235i hacen diferentes sus personalidades en las curvas

embargo, el RCZ R vuelve a ser más efectista con su salpicadero de cuero con costuras rojas, acompañado de asientos del mismo material, de manera que logra superarle en lujo y presencia a cambio de bajar el listón en elementos como la botonería y su tacto, o las terminaciones. Al primer golpe de vista, el RCZ R parece de una categoría superior, y no solo eso, su cabina tiene un aspecto más racing sin perder la elegan-

cia, algo no siempre fácil de lograr, y más para los fabricantes generalistas.

Motores emparentados

El M235i es animado por el ya sobradamente conocido motor 3.0 de inyección directa con turbo de doble entrada –el mismo de los M3/M4, o de los 328i–, que ha sido retocado para la ocasión y ahora entrega 326 CV a 5.800 rpm, con un par motor de unos nada despreciables 450 Nm, y que entran en acción a una cifra de revoluciones asombrosa: 1.300 rpm. Para ello colaboran los sistemas Doble Vanos y Valvetronic, que controlan en todo momento el árbol de levas y la alzada de las válvulas, tanto en admisión como en escape, para optimizar prestaciones y consumos. Ha sido asociado a un cambio automático ZF, usado ya por muchas marcas, con convertidor de par y ocho marchas. Entrega la potencia a las ruedas traseras con la ayuda de un autoblocante mecánico de discos controlado electrónicamente.

El RCZ R utiliza un motor que desarrolló en su día junto con BMW, el 1.6 THP también turbo y de inyección directa, que a su

El BMW tiene reglajes menos agresivos que su rival y es muy semejante en eficacia.

El tacto del RCZ R es más de carreras, y la eficacia de los reglajes de Peugeot Sport es excepcional.

BMW 235i Racing

Listo para competir

A pesar de sus generosos 333 caballos de potencia, el M235i Racing es el coche "básico" de competición de BMW y deriva directamente del que hoy nos ocupa. Tiene clase propia en el Campeonato de Resistencia VLN, que incluye la participación en las 24 Horas de Nürburgring, es la base para el equipo de formación BMW Júnior y puede ser adquirido por pilotos privados para pruebas de Resistencia. Su precio es de 59.500 euros. Es un coche casi de serie, con el motor idéntico al del M235i de calle, muy similar al de los M3/M4: 3 litros, 6 ci-

lindros en línea, sobrealimentación Twin Turbo y la potencia final comentada de 333 CV con 450 Nm de par. Entrega toda esta fuerza al eje trasero mediante la caja de cambios automática ZF de 8 velocidades, que incluye autoblocante mecánico. Cuenta con amortiguadores KW y con muelles y estabilizadoras H&R. Los frenos delanteros son de competición, con 4 pistones, los traseros, en cambio, son también los que el modelo de serie tiene en su lista de opcionales M Performance. Se esconden bajo grandes llantas de 18 pulgadas.

Se rumorea que el próximo BMW M2 se inspirará estéticamente en el M235i Racing.





VALORACIONES

BMW **Peugeot**

Precio



El M235i vale lo que cuesta, pero en este caso Peugeot logra recortar el precio para presentarse como mucho más adecuado a los bolsillos actuales, con una diferencia de 10.000 euros a su favor.

7

8

Motor



El 3.0 turbo del M es una bomba de inyección directa que tiene fuerza en todo momento. Sus 326 CV son espectaculares, pero más aún su par: 450 Nm ¡a 1.300 rpm! El motor del R se queda por detrás en bajos y en refinamiento, pero, ojo, es uno de los 1.6 de mayor potencia por litro, todo un hito tecnológico.

9

8,5

Prestaciones



Los dos limitan su velocidad máxima a 250 km/h, pero el M235i se impone claramente en aceleración y recuperaciones. La cilindrada manda con claridad.

9

8,5

Conducción



Ambos son lobos con piel de cordero, deportivos para enamorarse. Lo mejor del BMW es que consigue igualar al RCZ R con menos agresividad, y volviendo a casa resulta mucho más placentero. Y su tracción es trasera.

9

8,5

Consumo



BMW siempre brilla por sus bajos consumos, pero en esta ocasión la eficiencia del 1.6 THP logra que el RCZ R se imponga en este apartado.

7

7,5

Racing



El Peugeot es un deportivo de libro, ágil, ligero y temperamental. Maravilloso. El M235i logra una eficacia muy cercana con menos agresividad, y añade la pasión de la tracción trasera.

9

9

comparativa | BMW M235i - Peugeot RCZ R

vez dispone de control variable de válvulas. Entrega 270 caballos a 6.000 rpm, con un par motor de 330 Nm a 1.900 vueltas. Cifras que no están nada mal, pero que no alcanzan la brillantez de su contrincante de hoy. Afortunadamente, también cuenta con autoblocante, mecánico este de tipo Torsen.

Como podemos imaginar, el nivel de prestaciones del BMW es superior, sobre todo por su enorme fuerza a bajas vueltas, que le hace mejor, sobre todo, en aceleraciones y recuperaciones, ya que la velocidad máxima está autolimitada en ambos a 250 km/h. Estas diferencias cobran más importancia al tener en cuenta que el RCZ R es casi 200 kilos más ligero.

También en refinamiento el motor BMW resulta ligeramente superior: cuenta con seis cilindros en línea, por los cuatro

te sus diferencias: el primero te arrastra a los giros, mientras el segundo te empuja a ellos desde atrás. La capacidad de tracción es excepcional en el RCZ R –por lo menos en seco–, el autoblocante Torsen pone la guinda y el avance es espectacular. Pero con tanta potencia las ruedas traseras se muestran más eficaces para entregar la fuerza al suelo, lo que sumado a la mayor potencia y bajos del motor alemán logran, como decíamos, que el M235i resulte más prestacional. El sonido acompaña en ambos casos, el BMW más bronco, el Peugeot más espectacular gracias a las descargas del turbo, inaudibles en su rival: cada vez los coches sueñan mejor.

En la entrada de las curvas ambos son muy obedientes, y aquí es donde más brilla la dirección de desmultiplicación variable de BMW, que hace que con poco giro de volante las ruedas sí giren mucho. Y si prefiero al M235i en este trance, cuando llegamos al vértice es más rápido el francés: menos peso, un tarado de la amortiguación ligeramente más firme –mucho en todo caso– y el agresivo ajuste de Peugeot Sport hacen del RCZ R un verdadero demonio ágil. El eje trasero –semiindependiente– posee un reglaje llamativo, pues permite

El 3.0 de BMW garantiza mejores prestaciones y suavidad. Mientras, el 1.6 THP logra batir sus consumos

del Peugeot, lo que es un grado. Además, el turbo lag es imperceptiblemente menor, es decir, el tiempo que transcurre entre pisar o soltar el acelerador y obtener la respuesta.

Eso sí, los mejores consumos son para el coche francés, incluso teniendo en cuenta que el BMW cuenta con más sistemas para bajarlo, enmarcados en el epígrafe EfficientDynamics. Pero su mayor cilindrada, y el peso del coche, hacen que necesite más carburante que su rival.

Y no me olvido, quizá, de lo más importante a la hora de las sensaciones: mientras el M235i entrega la potencia a las ruedas traseras, el RCZ R lo hace a las delanteras. Algo que va a diferenciar, muy mucho, la manera de ser de ambos en las curvas. Vamos a ver cómo se comportan en ellas.

Devoradores de curvas

Nada más acelerar, RCZ R y M235i ponen sobre el tape-



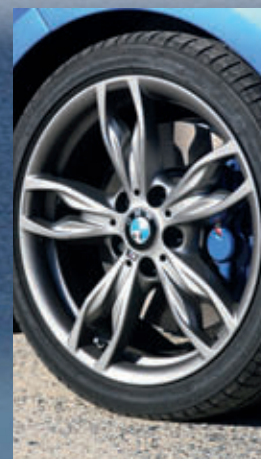
Terminaciones de calidad y cuidado por el detallismo caracterizan el interior del BMW.



Motorazo: amplios bajos, suave con contundencia, elástico. En total, 326 caballos.



El habitáculo del M235i es más amplio, sobre todo en las plazas traseras.



Las llantas de 18" son específicas de esta versión, más anchas detrás.





El cuero con costuras rojas, todo un signo Premium que da una mejor impresión a primera vista en el Peugeot.



Con 270 CV, este 4 cilindros es uno de los 1.6 con mayor potencia específica del mercado.



Los asientos deportivos vienen de serie en el francés.



También el RCZ R cuenta con llantas propias, de 19 pulgadas.

Peugeot 208 T16 Preparado para Montecarlo

El Peugeot RCZ posee Copa monomarca en Francia y ha participado y ganado su categoría en las 24 Horas de Nurburgring. Pero el coche más fresco de Peugeot es el 208 T16, uno de los últimos modelos que han surgido de la reglamentación R5. Participó el pasado año de forma oficial en el Campeonato de Europa de Rallyes (ERC) de la mano de Craig Breen y Kevin Abbring, finalizando Breen tercero absoluto. Este año, el equipo del león está en ERC y en el Rallye de Montecarlo que se disputa esta semana. El T16, nombre que rememora los éxitos del Peugeot 205 T16 ganador del Mundial de Rallyes y del Dakar, cuenta con un peso de 1.200 kg, tracción integral, caja de cambios secuencial de 5 velocidades y motor THP de 1.595 cc de 4 cilindros turbo que rinde 280 caballos.



El 208 T16 es uno de los R5 de última factura.



comparativa | BMW M235i - Peugeot RCZ R

Ficha técnica

BMW M235i

52.674 €

Peugeot RCZ R

42.900 €

MOTOR

Emplazamiento:	delantero longitudinal	delantero transversal
Combustible:	gasolina	gasolina
Nº de cilindros:	6 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc):	2.979	1.598
Diámetro x carrera (mm):	84 x 89,6	77,0 x 85,8
Relación de compresión:	10,2:1	9,2:1
Potencia máxima (CV/rpm):	326/5.800-6.000	270/6.000
Par máximo (Nm/rpm):	450/1.300-4.500	330/1.900-5.500
Caballos/litro:	110	169
Alimentación:	inyección directa, turbo de doble entrada, intercooler variable, Doble Vanos y Valvetronic	inyección directa, turbo de doble entrada e intercooler variable
Distribución:		
Válvulas por cilindro:	4	4

TRANSMISIÓN

Tracción:	traseña	delantera
Embrague:	convertidor de par automática, 8 velocidades	monodisco en seco manual, 6 velocidades
Caja de cambios:		
Marcha	Desarrollo (km/h cada 1.000 rpm) (Grupo: 3,08)	Desarrollo (km/h cada 1.000 rpm) (Grupo: 4,31)
I	7,9	4,71
II	11,9	3,14
III	17,8	2,11
IV	22,4	1,67
V	29,1	1,29
VI	37,4	1
VII	44,6	0,84
VIII	56,1	0,67

SUSPENSIÓN

Delantera:	independiente, McPherson, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	independiente, McPherson, amortiguadores, muelles y barra estabilizadora
Traseña:	independiente, por doble triángulo, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	semiindependiente, rueda tirada con elemento torsional, amortiguadores, muelles y barra estabilizadora

DIRECCIÓN

Tipo:	cremallera electrohidráulica	cremallera electrohidráulica
Vueltas al volante:	2,2	2,9
Diámetro de giro (m):	10,9	10,6

FRENOS

Delanteros/diám. (mm):	discos ventilados/n.d.	discos ventilados/380
Traseros/diám. (mm):	discos/n.d.	discos/290

RUEDAS

Llantas (delante):	7,5 x 18"	9,0 x 19"
(atrás):	8,0 x 18"	9,0 x 19"
Neumáticos (delante):	225/40 R18	235/40 R19
(atrás):	245/35 R18	235/40 R19

DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	4.454/1.774/1.408	4.294/1.845/1.352
Batalla/vía del-tras. (mm):	2.690/1.516-1.532	2.612/1.580-1.595
Maletero (litros):	390	321

PESO

En orden de marcha (kg):	1.545	1.355
Rel. peso/potencia (kg/CV):	4,7	5,0

PRESTACIONES

Velocidad máxima (km/h):	250	250
Acel. de 0 a 100 km/h (seg.):	4,8	5,9

CONSUMO

Urbano (l/100 km):	10,3	8,4
Extraurbano (l/100 km):	5,9	5,1
Ponderado (l/100 km):	7,6	6,3
Emisiones CO ₂ (g/km):	176	145

EQUIPAMIENTO

Seguridad		
Airbag cabeza/lateral:	serie/serie	serie/serie
Aire acond./climatizador:	serie/serie	serie/serie
Alarma:	593	serie
Conexión luces automáticas:	serie	serie
Control de tracción:	serie	serie
Control de estabilidad:	serie	serie
Funcional		
Asientos deportivos:	serie	serie
Asistente al aparcamiento:	431	serie
Detector de señales tráfico:	396	no disponible
Navegador:	1.541	serie
Ópticas de xenón:	1.159	serie
Ordenador de a bordo:	serie	serie
Programador de velocidad:	serie	serie
Equipo de sonido:	serie	serie
Sensor de lluvia:	serie	serie
Tapicería de cuero:	1.714	serie
Techo corredizo:	986	no disponible
Otros		
Pintura metalizada:	821	serie
Llantas de aleación:	serie	serie
Suspensión deportiva:	serie	serie
Suspensión electrónica:	939	no disponible
Diferencial del./central/traseño:	no disponible/n.d./serie	Torsen/no disponible/n.d.
Control presión neumáticos:	serie	no disponible
Bluetooth/Internet:	370/123	serie/no disponible



Caja de cambios ZF con convertidor de par para el M235i.



La Serie 2 todavía no ha sucumbido a los nuevos relojes digitales.

redondear las curvas pero sin llegar a ser nervioso. Muy equilibrado, por tanto, y totalmente obediente si dejamos la electrónica conectada.

Las mayores diferencias se producen a la hora de acelerar. En el RCZ R debemos vigilar el tren delantero, notamos vivamente la acción del autobloqueante, cosa que te pone cachondo: su entrada te dice que estás en el límite de la adherencia y que puedes seguir acelerando, que él se encarga de que todo vaya bien, mientras ligeras vibraciones acompañan al volante sin llegar a notar esa mano que lo gira hacia fuera típica de los autobloqueantes muy agresivos.

En el M235i, lo que debes

vigilar con más atención es la zaga. El autobloqueante y el reglaje deportivo de su amortiguación logran que puedas ser eficaz o espectacular a voluntad, pero en todo caso debes medir muy mucho tu acción con el pie derecho para que la trasera no intente adelantarte. Si dominas un poco este tipo de conducción, el M235i es un juguete que hace exactamente lo que tú quieras.

El citado autobloqueante te ayuda a atravesar metros y metros de costado –en los tracción trasera no se nota en la dirección–, y si tienes miedo, no hay más que dejar el control de estabilidad en el modo Sport, en el que permite cierto derrapaje,

El toque cromado, otro signo de calidad del interior del RCZ R, que es brillante.



Excelente tacto el del cambio manual del Peugeot: firme y preciso.



Las soluciones estilísticas de ambos modelos son bien distintas.

autocorregido cuando se va de madre. Poco a poco, este comportamiento está siendo erradicado del mercado, así que ojo a coches como este, pues podrían ser irrepetibles: derrapar con un Porsche es cada vez más difícil... con Lexus, Volvo o Audi es ya casi imposible.

En general, el Peugeot se muestra más agresivo, tanto en dureza de amortiguación como en el tacto del freno, y su caja de cambios tiene un preciso tacto duro que enamora, y que hace que no te enteres de que los recorridos de la palanca son algo largos. La caja ZF del BMW es una virguería para ser de convertidor de par, tanto que es usada hasta en el 235i Racing de com-

petición, aunque se queda por detrás de las manuales y de las de doble embrague.

Tres coches

Cuando se acaban los tramos y volvemos a casa, el Peugeot no cambia. Por ello se vuelve algo tosco y duro de suspensión para el día a día o para viajar. En todo caso, se queda un punto por detrás de la radicalidad.

En cambio, en el M235i desconectas el botón Sport y la amortiguación se hace más blanda, la dirección más desmultiplicada y la respuesta del acelerador más suave, de manera que gana por goleada a su rival en confort y cuidado por los pasajeros. Sigue marcando su ca-

rácter deportivo, pero sin brusquedades. Además, sus plazas traseras no son un dechado de espacio, pero sí resultan bastante más amplias que las del RCZ, que son solo para un apuro.

Veredicto

Las importantes diferencias entre ambos coches hacen que sea complicado emitir un veredicto tajante. El Peugeot supera al BMW en tacto deportivo, es más apasionado, más rápido en las curvas por su ligereza y rigidez torsional. Es más racing. Y a mayores, resulta nada menos que 10.000 euros más barato, tiene un consumo inferior y sus gastos de mantenimiento son claramente menores. Súmese a

esto su interesante diseño y la calidad del interior, y tendremos un producto sensacional.

Pero, ojo, el BMW está casi a la par en eficacia sin llegar a ser tan rudo, y la tracción trasera le da un plus de diversión y *glamour*. Además, como hemos visto, presenta mejores prestaciones, mayor habitabilidad y unos acabados superiores. Es más redondo, más completo.

En definitiva, el Peugeot RCZ R es el coche para los puristas de la conducción que busquen un modelo llamativo y a buen precio, mientras que el M235i es para los que, sin renunciar a las sensaciones fuertes, quieren un modelo más polivalente, y están dispuestos a pagar más por ello. ◀

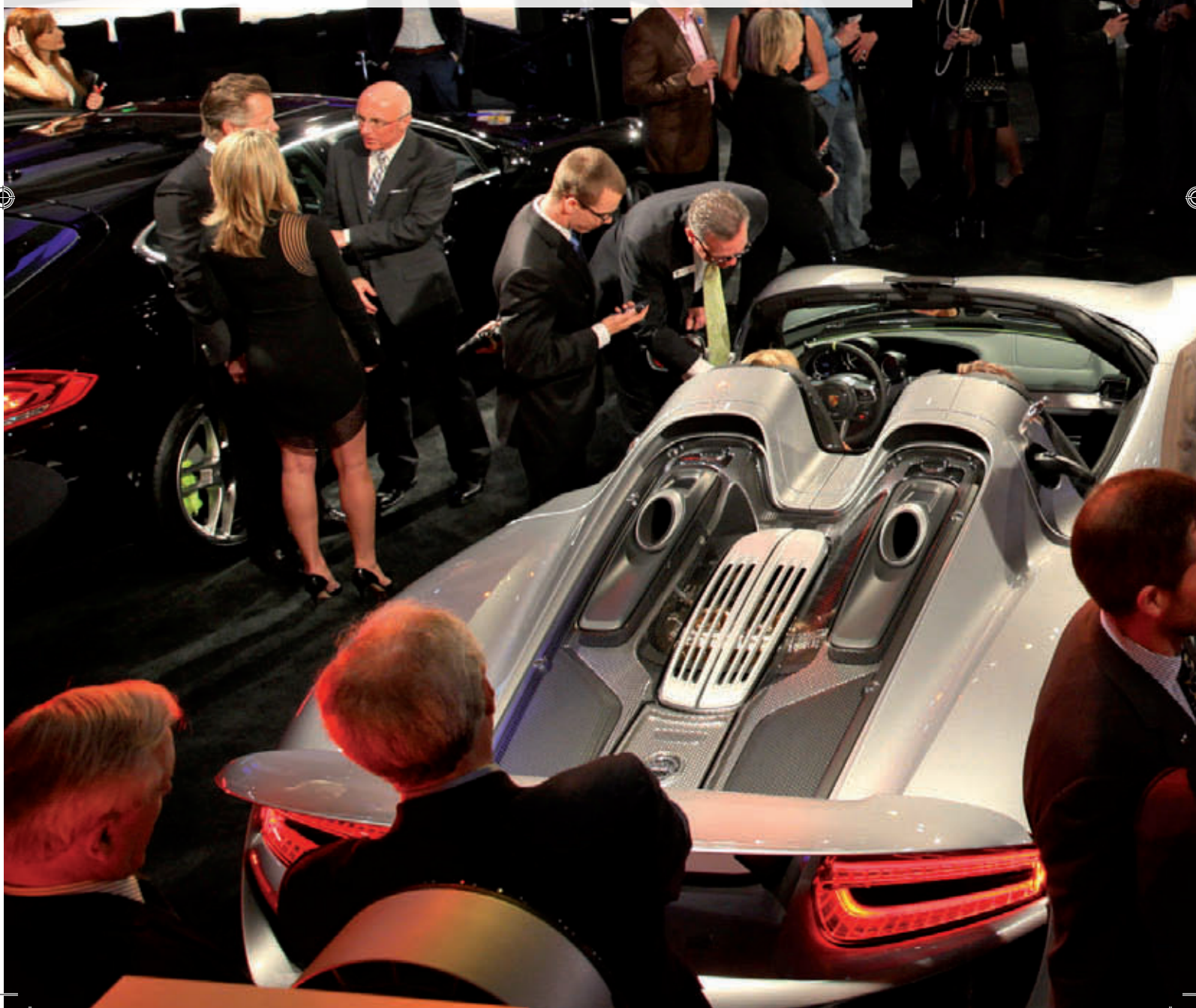
SALÓN DE DETROIT



We got the power

El primer *showroom* del automóvil del año ya ha abierto sus puertas. Hablamos, cómo no, del Salón de Detroit, tan espectacular siempre, pero que en esta ocasión ha estado marcado por lo deportivo y, concretamente, por el rescate de dos modelos tan míticos como el Ford GT y el Honda NSX.

Enrique GONZÁLEZ y Juan Manuel GARCÍA RUBIO. Fotos: NAIAS y NEWSPRESS



Acostumbrados como estábamos en los últimos años a asistir a muestras del automóvil en las que lo ecológico y lo eléctrico lo acaparaban todo, por una vez, y sin que tal vez sirva de precedente, la americana este año se ha saltado las normas establecidas y los deportivos campan a sus anchas por el Cobo Arena.

Deportivos con mayúsculas que a nadie de los que allí acudan dejarán indiferentes. Sin duda, los que se llevan la palma son los ya mencionados Honda NSX –que se presenta bajo la marca Acura– y Ford GT, este último el sucesor del mítico GT40.

En ambos casos hay que hablar de dos biplazas de más de 500 caballos con mucho carácter y poderío que tienen ante sí la difícil papeleta de sustituir a dos de los coches más icónicos del mercado del automóvil. Mientras que el NSX verá la luz a finales de este año, para el modelo de Ford habrá que esperar hasta 2016. Merecerá la pena.

Los coches europeos, protagonistas

Pero esto no ha sido todo. Alfa Romeo, por ejemplo, descubre el 4C Spider; BMW hace lo propio con el Serie 6, incluida la versión M; Lexus potencia su GS con una versión F Sport de casi 500 caballos;

Infiniti apuesta por el coupé Q60, en fase de prototipo todavía; Mini da a conocer el John Cooper Works, que en esta evolución llega a los 231 CV, y Mercedes fuerza la maquinaria con una renovada línea de versiones con el sello AMG, más el GLE Coupé, un SUV que quiere restarle protagonismo al BMW X6.

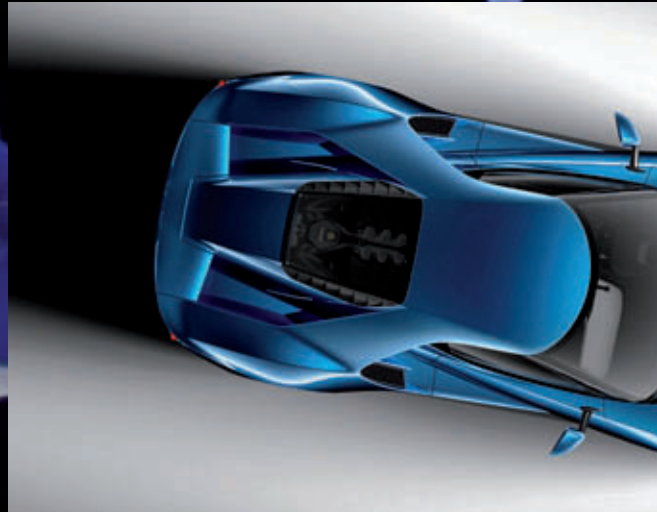
En esta línea no podía faltar Porsche, que extiende el apellido GTS al 911 Targa y pone al Cayenne Turbo la “S” para alcanzar los 570 caballos.

Otros, como Audi o VW, tampoco pasan de puntillas. En el caso de la marca de los cuatro aros, el protagonista es el Q7 en su segunda generación, y en el de VW, la apuesta es el prototipo Cross Coupé GT, un SUV de 5 metros que en principio arrancará a partir del año que viene solo en este mercado.

Volvo, por su parte, estrena el S60 Cross Country, una interpretación campera tan habitual en la marca, esta vez sorprendentemente sobre la berlina media que todos conocemos.

Lo dicho, un Salón muy deportivo el americano, que, por supuesto, brilla también por los muchos nuevos modelos presentados por los fabricantes locales, como Buick, Chevrolet, Lincoln, Ford...







Ford GT 2017

Glorioso deportivo

Verlo quita el hipo. Sí, el Ford GT que Ford ha presentado en Detroit tiene todo el ADN de la marca, pero quizá hasta va más allá. Se ha anunciado que se fabricará a finales de 2016 y se pondrá a la venta en 2017, de ahí la denominación del "año modelo" tan del gusto americano. Reemplaza al GT de 2004, en el fondo una reinterpretación del Ford GT40 y de aquella gloriosa carrera en Le Mans de 1966 en la que tres Ford GT40 hicieron triplete pasando por la línea de meta juntos.

El que ahora nos ocupa es todo músculo. Es todo deportividad. Salta a la vista. Sus líneas casi no le identifican con los actuales Ford de calle, pero es que además la del óvalo lo ha hecho a conciencia... a conciencia ganadora. El chasis es de fibra de carbono, material del que también están hechos los paneles de las puertas, mientras que muchas de las partes mecánicas, como los subchasis, están realizados en aluminio, al menos en gran parte.

Así, y aunque no hay datos de peso ni de prestaciones, Ford anuncia que será uno de los coches de serie mejor relacionados entre peso y potencia. Seguro, porque del V8 sobrealimentado del GT40 se pasa, en este coche, a prescindir de dos cilindros en el bloque motor para quedarse en un V6 pero aumentando la potencia de los 558 caballos a los 600, también sobrealimentados.

salón de Detroit



Impresionante, porque se trata de un motor con la tecnología EcoBoost (también la utiliza Ford en su Mustang, no lo olvidemos).

Según la marca, el motor deriva del que utilizó en el Tudor United SportsCar Championship Series de 2014. Se suma también al carro del cambio de doble embrague con levas en el volante, y en este caso de siete velocidades.

Mientras que los neumáticos han sido servidos por Michelin (Pilot Super Sport Cup 2), de 20" de diámetro, los discos son, como no podía esperarse menos, carbocerámicos para aguantar frenadas exigentes y aportar ligereza.

En cuanto a aerodinámica, consta de una parte activa, pues el alerón trasero se mueve en función de la necesidad de carga por prestaciones en el eje. Las suspensiones son, como en muchos coches de carreras –incluidos monoplazas–, de tipo *push-rod*, es decir, que muelle y amortiguador están prácticamente horizontales. Por dentro está muy bien hecho, aunque quizá no tenga el gran toque deportivo del exterior que deja con la boca abierta. Aun así, los únicos dos asientos son fijos, no se mueven porque forman parte del chasis, y para adaptarse a la posición de conducción hay que jugar con la posición del volante y del pedalier, que sí se desplazan. Mientras, el volante es multifunción, con gran cantidad de elementos (puede que hasta en exceso, porque hasta los intermitentes se accionan desde él), el cuadro es digital y configurable, y en el centro del salpicadero –de fibra de carbono también–, hay un monitor para otras tantas tareas.





Mercedes GLE Coupé

Guerra abierta

Como sabemos, el GLE Coupé le planta cara al diseño y prestaciones de los BMW X6. El de la estrella los pone a la venta en junio de este año, y su tamaño es de 4,90 metros de longitud, 2,0 de anchura, 1,73 de altura y 2,93 de distancia entre ejes, con esa línea caída detrás a medio camino entre un coupé y un familiar, aunque con carrocería de todo terreno y siempre tracción a las cuatro ruedas, pero con un reparto de potencia distintos dependiendo de las versiones y las potencias. Un SUV, vamos, aunque ahora la misma BMW cambia esa denominación de SUV a SAV, suponemos que para distinguirse.

En un comienzo dispondrá, a elegir, de varias motorizaciones posibles, como es la 350 d 4Matic con un diésel de 258 caballos, la 400 4Matic de 333 CV y la 450 AMG 4Matic de 367. Todos ellos con

características comunes: 6 cilindros, 3 litros de cilindrada, sobrealimentados y con un cambio automático de 9 velocidades, la 9G-Tronic. La suspensión de serie es la tradicional de muelles y amortiguadores, mientras para los dos primeros tendrán en opción lo que es de serie en el AMG, la suspensión neumática (la llamada Airmatic ADS Plus). Como cabía esperar también, están cargados hasta arriba de electrónica y con numerosos sistemas de ayuda y eficiencia a la conducción. De esto se deriva el Dynamic Select, el Active Curve System, el Distronic Plus, etc., etc.

Las verdaderas guindas del pastel son el AMG GLE 63 Coupé y GLE 63 S Coupé. Aquí, el motor no es ni más ni menos que el V8 de 5,5 litros con dos turbos. En el primero la potencia es de 557 caballos, mientras que en el S es de 585... como en las berlinas, que también hacen diferenciación. El primero es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 4,3", mientras que el segundo lo hace en 4,1 segundos.







Acura/Honda NSX Carácter múltiple

Es el otro gran deportivo del Salón. Se ha presentado bajo las credenciales de la marca Acura, que recordemos es la división de lujo para Estados Unidos de Honda. Nosotros lo veremos bajo el escudo de Honda. Mide 4,4 metros de longitud, es especialmente atractivo y de él esperamos mucho en cuanto a lo que promete. Entre la anterior generación del NSX y esta han pasado ya unos añitos, por lo que seguro que los japoneses lo habrán hecho no bien, sino muy bien en este tiempo. Desde luego, también impresiona este biplaza.

La carrocería es de aluminio (todos contra el peso, no hay lugar a dudas) y de acero de alta resistencia y otros componentes, mientras que los pisos y el techo son de fibra de carbono. Tampoco se han dado a conocer los datos de peso ni de prestaciones, pero viendo su estampa (altura de solo 1,22 metros y anchura 1,94) no serán moco de pavo precisamente. Será por eso que el nuevo Honda NSX monta llantas de 19" delante y 20 detrás, confiando las gomas esta vez a Continental, con los ContiSportContact 245/35 para el delantero y 295/30 para el trasero. Los frenos, como tenían que ser, carbocerámicos, y los delanteros con pinzas de seis pistones.

Desde luego, este NSX tiene un carácter deportivo múltiple. La tracción es a las cuatro ruedas, mientras que equipa cuatro motores... Sí, cuatro porque es híbrido. El principal, el de combustión, es uno de gasolina de 6 cilindros en V con dos turbocompresores que está colocado longitudinalmente por detrás de los asientos. Este está unido a un cambio de doble embrague y nueve velocidades, aunque entre este y la caja se sitúa ya un motor eléctrico encargado de dar apoyo al V6 para en-



viar potencia a las ruedas traseras. Los otros dos motores eléctricos que faltan en este recuento van delante, cada uno en una rueda, y con funcionamiento independiente.

Estos dos últimos, más que motores para incrementar la potencia –la potencia total que anuncia Honda para el NSX es de 550 caballos, sin especificar cuánta da cada motor–, están ahí para mejorar la aceleración y, sobre todo, para actuar sobre la trayectoria en cuanto se produce la diferencia de giro de las ruedas en los virajes.

El nuevo NSX tiene cuatro tipos, o modos, de conducción, que se pueden seleccionar al gusto del conductor mediante un botón en la consola, el IDS –por sus siglas en inglés Integrated Dynamics System–. El primero es el Quiet, para el impulso solo eléctrico; mientras que los tres restantes, Sport, Sport+ y Track, incrementan la respuesta deportiva del coche variando cosas como el cambio, la dirección o la rapidez de respuesta al pedal del acelerador. Por supuesto, tiene modo Launch para aprovechar la máxima aceleración desde parado.





Lexus GS F ¡Aúpa!

Es la versión más potente de la gama GS, y de ahí que se haga con la letra "F", que en Lexus es sinónimo de potente y deportivo. Por fuera ya lo deja entrever; detrás no habíamos visto nunca, o no lo recordamos, la cuádruple salida de escape de dos tubos a cada lado, pero cada uno casi encima del otro, ligeramente desfasados. Mide casi cinco metros y es tracción trasera, con cambio automático de ocho velocidades con levas en el volante, por convertidor de par. Eso sí, el autoblocante es electrónico con el sistema Torque Vectoring Differential, cuyo funcionamiento, con dos embragues multidisco, permite variar la entrega de fuerza entre ambas ruedas de una forma muy eficiente. Sistemas similares lo utilizan Audi y BMW en algunos de sus coches. En este caso dispone de tres modos de funcionamiento, Standard, Slalom, o deportivo, y Track, que, como su propio nombre indica, es para un uso en circuito.

Ni más ni menos que Lexus ha echado mano para esta berlina deportiva del motor del RC F, es decir, un V8 de 4.969 cc con 477 caballos a un régimen de revoluciones alto, casi al estilo del BMW M3/4, 7.100 vueltas por minuto y una cifra de par de la que tampoco hay que olvidarse, 530 Nm a 4.800 vueltas y mantenida constante hasta las 5.600. Otra de las particularidades de este motor es que, para aumentar en eficiencia, puede pasar de ser un ciclo Otto a un Atkinson.

El Lexus GS F pesa 1.875 kilos y, aunque se desconoce cuánto y cómo corre, las suspensiones son más duras con un tarado específico, como cabría esperar, mientras que el chasis se anuncia reforzado con respecto al resto de la gama. Dentro, la instrumentación es digital, lleva dos asientos tipo bacquet e inserciones de tipo fibra de carbono en consola, salpicadero, etcétera, que le distinguen y que, por otro lado, le otorgan un carácter deportivo indiscutible.





Porsche 911 Targa 4 GTS y Cayenne Turbo S

La armada alemana

Que uno de los mercados más importantes para Porsche es Estados Unidos es un secreto a voces. Por eso, es el escenario perfecto para presentar estas dos variantes, la Targa 4 GTS del 911 Carrera y la Turbo S del Cayenne. La primera, con 430 caballos y una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 4,3 segundos, conmemora ni más ni menos que el 50º aniversario del 911 Targa y tendrá un precio de 158.000 euros; mientras, la segunda se despacha a gusto con un motor V8 biturbo con nada menos que 570 CV y 800 Nm de par máximos... perfectos también para remolcar lo que sea necesario. Este SUV anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h de solo 4,1" y 284 km/h de velocidad máxima. Lleva frenos cerámicos y las pinzas delanteras son de 10 pistones. Se comercializará en el segundo trimestre de este año y el precio, agárrate los machos, es de 192.590 euros.





Ford F-150 Raptor

Vaya aparato. Ford sigue en sus trece de ofrecer, con la F-150 Raptor, un aparato impactante y no perder ni la fama ni el liderato. Y vaya si lo logra. La de 2015 se supera. Es impresionante, porque es más grande que la del año pasado. Impresiona su altura, su anchura y, sobre todo, sus pedazo de ruedas y la parrilla delantera. Casi un camión, vamos. Ford anuncia que es algo más de 200 kilos más ligera, y encima más eficiente, junto a un cambio de 10 relaciones con levas en el volante. ¿Su motor? Un V8 diésel de 6,2 litros y más de 400 caballos.



Nissan Titan XD

Producto 100% para América, el Nissan Titan XD milita en la liga de las pick-up grandes, casi de lo que allí denominan "trucks". Tanto es así, que monta una mecánica V8, pero no diésel, sino de gasolina, de 5 litros de cilindrada y 310 caballos, pero con ¡750 Nm de par máximo! De hecho, Nissan anuncia una capacidad de arrastre de 5.443 kilos.



Volkswagen Cross Coupé GTE

Un tipo atractivo

Otro guiño de la marca alemana a los todoterrenos de lujo. En este caso, es un prototipo con el nombre de Cross Coupé GTE, de 4,85 metros de longitud, 1,73 de altura y 2,03 de anchura. Una de sus señas de identidad es que es un híbrido enchufable, o Plug-in. Por eso tiene tres motores. El térmico es un V6 de 3,6 litros de gasolina con 280 caballos de potencia y encargado de hacer mover las ruedas delanteras. Luego tiene dos eléctricos, uno de 54 CV para dar apoyo al eje delantero, y otro para las traseras, pero ya de 116 caballos. En total, Volkswagen anuncia una potencia de 360 CV. Por tanto, es un tracción total, y con cambio automático de doble embrague de 6 velocidades con diferentes modos de utilización para un mejor aprovechamiento de las cualidades híbridas del modelo. Las prestaciones oficiales son muy buenas, porque puede alcanzar los 209 km/h de velocidad máxima y hacer el 0-97 km/h en solo 6,0". Las baterías son de litio de 141 kWh de capacidad y están alojadas en el túnel central, donde, además de centrar el peso, dejan más espacio en el maletero. La autonomía en modo eléctrico es de 32 km según la norma americana.

Mini John Cooper Works El que faltaba

Como siempre, o casi siempre, los modelos más deportivos de algunas gamas se hacen esperar. Es el caso del Mini John Cooper Works, la versión más potente de la actual generación del Mini, que recordemos cambió el año pasado. Se empezará a vender a finales de este año y bajo su capó llevará un motor de 2 litros con turbo de 231 caballos, unido a un cambio manual de 6 velocidades, o si se prefiere, a uno automático del mismo número de relaciones. Dependiendo de si se elige con uno u otro, las prestaciones varían ligeramente. Con el manual, la aceleración de 0 a 100 km/h es de 6,1 segundos, mientras que con el automático el crono se puede parar en 6,2". Y, mientras que la velocidad máxima es igual con ambos tipos de cambio, el consumo es mejor con el automático: 5,7 l/100 km, frente a los 6,7 del manual.



Volvo S60 Cross Country

Las versiones con denominación Cross Country crecen en Volvo, que ha visto en ellas un filón. Aunque de momento la presentada en Detroit, la S60 Cross Country, no está previsto que se comercialice en España, se caracteriza por un claro estilo campero a base de elevar la carrocería (la altura libre al suelo es en este S60 de 65 mm), por tener protecciones de plástico en la parte baja y llantas de 18 o 19 pulgadas de diámetro. Y, según las motorizaciones, tracción delantera o trasera. Así, el D4 Drive-E, con motor de 4 cilindros diésel y 190 caballos, es tracción simple, mientras que tanto la otra diésel, pero de 5 cilindros, como la T5 de gasolina (254 CV) son de tracción total.





Hyundai Santa Cruz Crossover Truck Concept

La firma coreana también ha decidido que por qué no "morder" un poco del apetecible pastel de las pick-up en Estados Unidos. Y para ello ha presentado el Santa Cruz Truck Concept, un prototipo de cabina extendida cuyo objetivo es, principalmente, ofrecer un vehículo de estas características a un público más joven. Esta cuenta en concreto con un motor 2.0 turbodiesel de 190 CV, tracción total y ruedas de 22" con frenos Brembo.

Toyota Tacoma

La guerra de las pick-up en América no cesa. Es fuerte, y los japoneses tienen mucho que decir. La Toyota Tacoma 2016 ha hecho su debut en el Salón de Detroit con nuevas armas, como el nuevo motor V6, además de nuevas variantes de 4 cilindros, la transmisión automática de 6 velocidades y otra serie de mejoras encaminadas a lograr una mayor eficiencia.



Chevrolet Volt

Asistimos a la segunda generación del modelo, un eléctrico puro, y aunque no está prevista para nuestro mercado, Chevrolet plantea un modelo muy distinto al primero en cuanto a sus entrañas. Pesa 125 kilos menos, gana una plaza en el interior, para pasar a poder albergar a 5 pasajeros, y tiene cambios en los motores, aunque la potencia de 151 CV es la misma.

Ford Shelby GT350R Mustang

Se trata de una versión especial, limitada, y encima solo para Canadá y Norteamérica. Pero eso no le resta todo el interés. Es el típico coche diseñado para moverse en circuitos, pero sin renunciar a poder ser matriculados y, por tanto, disfrutados en carretera pública. Debajo del capó tiene el motor del Mustang de gasolina de 8 cilindros en V con 5,2 litros de cilindrada y más de 500 caballos. Tanto la suspensión como el diferencial trasero Torsen y la caja de cambios manual de 6 velocidades han sido debidamente modificados. Y su aspecto es muy provocativo.





BMW Serie 6

Renovación completa

Ni el Serie 6 Cabrio, ni la berlina ni el Gran Coupé se salvan de la renovación completa que BMW ha llevado a cabo, y que se distingue por unas nuevas parrillas y faldones delanteros, así como también nuevas llantas de 20" cuyo diseño es de radios, etc. De paso, se completan también con las variantes más potentes y deportivas, las denominadas M6, de los tres tipos de carrocería citados. Los M6 tienen el extraordinario motor V8 de doble turbo de 560 caballos, cuyas prestaciones son simplemente de órdago.



Cadillac CTS-V

No lo verán nuestros ojos, seguro, porque no creemos que se comercialice en España, aunque sí en algunos países europeos. Pero vale la pena detenerse un momento en el Cadillac CTS-V, una berlina de casi 5 metros de largo con un motor de 649 caballos según norma SAE. No en vano, lleva el mismo propulsor del Corvette Z06.

Infiniti Q60 Concept

Otro que impresiona por su estética y su planta. No es para menos, porque este prototipo adelanta cómo podrá ser el coupé deportivo que se pondrá a la venta en 2016. Este monta un V6 de 3 litros con dos turbos, cambio automático de 7 velocidades y tracción a las cuatro ruedas.





Alfa 4C Spider

Lo esperábamos y el 4C se ha abierto. Ha abierto su techo y así la versión descapotable pasa a llamarse Spider, cuyo techo se ofrece con lona desmontable o bien rígido de fibra de carbono, aunque en el momento en que se empieza a vender solo estará disponible el primer modo.

Conserva la tracción trasera para no perder el espíritu Alfa Romeo, y la célula del chasis fabricada en fibra de carbono, que, junto a la estética del coche, es donde radica la gracia de este vehículo. Tampoco varía el motor, que hace uso del mismo del 4C Coupé, o sea, el 1.7 de 241 caballos unido a un cambio automático de doble embrague de 6 relaciones, el que Alfa denomina TCT, aunque este último especialmente puesto a punto para el modelo cabrio. Lo que sí es un logro es que Alfa Romeo dice que el 4C Spider es solo 10 kg más pesado que el cerrado, y quizá se deba a que por ejemplo el marco del parabrisas es de fibra de carbono también, y a que tanto el cristal del parabrisas como las ventanillas son más finos, contribuyendo a disminuir el peso total del conjunto. Los datos oficiales no son malos precisamente: de 0 a 97 km/h en 4,1" (los datos son los americanos; 0-60 millas...) con la función Launch Control y una velocidad máxima de 258 km/h.



Competición

Aunque los norteamericanos son muy suyos en cuanto a las disciplinas automovilísticas de éxito en su país, el Salón de Detroit no deja de ser también una muestra a nivel mundial. Así que paseando por sus pabellones no es extraño encontrarse vehículos de competición de lo más variados. Allí, Lexus anunció su regreso a la competición internacional con el RC F GT3, un modelo que ya está en proceso de homologación y pruebas de cara a su debut en diversos campeonatos con reglamentos aptos para esta categoría. Por su parte, Ford mostraba uno de sus coches del Global Rallycross y Hyundai saltaba el charco para llevar el i20 WRC de Sordo y Neuville.



novedad

La experiencia es un grado

Más ligero, más pequeño por fuera e igual o más grande por dentro, un 26% más eficiente en consumo, equipamientos de primera, la posibilidad de tener motor híbrido diésel enchufable y una imagen actualizada le dan al Q7 de última generación nuevas expectativas. Llegará al mercado en primavera.

Juan Manuel GARCÍA RUBIO

Fue el primer SUV de Audi, que luego trajo otros, como el Q5 y el Q3, e hizo que gamas como la X5 de BMW tuvieran que reconvertirse para competir con él. Nació en 2005, y su última renovación se ha dado a conocer en el Salón de Detroit.

Muchas de sus nuevas de armas saltan a la vista, como la renovada estética. Parece más pequeño, y lo es por fuera, pero la marca asegura que por dentro es igual o más grande. Es hasta 325 kilos menos pesado según las

versiones gracias a su chasis y la utilización de componentes más resistentes pero a la vez más ligeros, mientras que los motores son hasta un 26% más eficientes en consumo de combustible y bajan considerablemente las emisiones de CO₂. Vamos a ver a qué se debe todo esto.

Que desde 2005 Audi no hubiera presentado la segunda generación verdadera del Q7 parece chocante, aunque sí ha ido haciendo las correspondientes y necesarias actualizaciones. Ahora por fuera

AUDI Q7



es distinto en apariencia, aunque siga siendo el rey, no cabe duda. Mide 5,05 metros de longitud (4 centímetros más corto), 1,97 de anchura (1,5 cm más corto) y 1,74 de altura (prácticamente lo mismo). Y en lo referente a la distancia entre ejes, se queda en 2,99 metros frente a los 3 anteriores. Además, el maletero llega a los 890 litros de volumen. Sin embargo, y pese a que esto pueda sonar contradictorio, Audi asegura que por dentro tiene igual o más capacidad que la primera generación.

El nuevo Q7 también segui-

rá siendo un 7 plazas en opción, y con estas últimas en uso, el espacio para la carga se queda en 295 litros. Cifras para vitorear, no hay duda.

Más ligero

La otra faceta importante de este modelo, como decíamos anteriormente, es el ahorro de alrededor de 325 kilos de peso. Hay que recordar que Audi viene marcando desde unos años una clara tendencia a bajar de peso a sus coches sin merma alguna de sus calidades. Así, solo el chasis es unos 100 ki-

los más ligero gracias a que estrena plataforma y suspensiones multibrazo en los dos ejes; estas pueden llevar suspensión neumática con control de altura (otra opción) o por muelles y amortiguadores de tipo convencional.

Mientras, en las puertas, capó o portón trasero se utiliza aluminio y se ahorran 25 kilos. Tanto en el chasis como en la carrocería se ha usado acero de alta resistencia y aluminio.

Muy eficiente

Si al ahorro de peso se une el desarrollo de motores muy

eficientes se logra un compromiso crucial para mejorar consumo y emisiones. La segunda generación del Q7 anuncia un ahorro en el consumo de combustible de hasta un 26%, lo que resulta cuando menos espectacular para tratarse de un SUV tan grande y, aun con el ahorro de kilos, pesado.

Entre los motores de inicio de la gama, nos vamos a encontrar con el V6 3.0 TDI de 272 caballos, cuyo consumo oficial es absolutamente mínimo: 5,7 l/100 km. Eso significa solamente 149 gramos de CO₂ por kilómetro; esta es pre-





Máxima calidad en un interior que huele a tecnología, como es habitual en la marca. El cuadro de instrumentos digital con pantalla panorámica no podía faltar.

cisamente la versión que llega a esos 325 kilos ahorrados de peso mencionados antes. Y si estabas pensando que correrá poco, ahí va eso: alcanza los 234 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en solo 6,3".

Si nos detenemos solo un momento a echarle un ojo a la versión de gasolina, también de 3 litros de cilindrada y TFSI, pero con 333 caballos, nos encontramos también con que solo marca 7,7 litros de consumo "a los cien" (y solo 179 gr/km de emisiones): es para hacerle un monumento, pues la velocidad máxima es de 250 km/h y su crono en el 0-100 km/h de 6,1".

Cómo no, la caja de cambios automática de 8 velocidades es de nueva factura y, por ejemplo, el diferencial central está integrado en ella, encargado también de hacer realidad la función que Audi denomina Torque Vectoring y que ya conocemos porque se encarga

de frenar las ruedas interiores en una curva si es necesario y hacer al coche más ágil.

El nuevo Q7 tiene, lógicamente, tracción a las cuatro ruedas, y con esta nueva caja de cambios puede llegar a hacer que el motor esté empujando con solo 1.000 vueltas de giro. Así, la mecánica y funciones como el Start/Stop o la circulación "a vela" le han permitido ganar tanto en eficiencia.

Llega el e-tron

Esa eficiencia también puede trasladarse a la conducción, al comportamiento. El nuevo Q7 es 2 centímetros más bajo en altura libre al suelo, lo que significa haber acercado el centro de gravedad del coche, y por ello se le presupone un manejo mucho más centrado y aplomado todavía.

A medida que la gama se vaya completando, Audi anuncia la incorporación de otro TDI de 3 litros y 218 caballos



Es hasta 325 kilos menos pesado gracias al empleo de materiales más resistentes y ligeros en chasis y carrocería, que son nuevos

como escalón de acceso a los TDI, y también del primer híbrido enchufable diésel de la marca (motor diésel de 218 CV y otro eléctrico de 128 caballos que va en la propia caja de cambios), que se denominaría Q7 e-tron quattro, siguiendo la línea de todos los Audi híbridos. Con 313 CV de potencia total declarada, este modelo permitirá, según datos oficiales, recorrer hasta 56 kilómetros solo en modo eléctrico, y con un consumo homologado bajísimo: 1,7 l/100 km. La ba-

tería, o baterías, tienen una capacidad de 17,3 kWh.

La última generación del Q7 se calcula que costará, el más barato, unos 60.000 euros, y a partir de ahí se podrá elegir entre la suspensión convencional de muelles y amortiguadores o la neumática, alumbrado de xenón, leds o Matrix LED, tapicería en Alcantara o distintos tipos de cuero, asientos delanteros normales, deportivos o de contorno personalizado, etc. También podrá tener dirección a las cuatro ruedas, un invento que no es nuevo, pero sí novedad en el Q7 y casi diríamos que en un coche de este tipo. A velocidades bajas, las ruedas traseras, con menos ángulo de giro, tuercen en sentido contrario al de las delanteras, mientras que a velocidades superiores lo hacen en el mismo sentido. Así, este Q7 promete ser mucho más ágil en toda circunstancia, ya sea en ciudad o carretera. Eso sí, parece ser menos todo terreno. <

Sigue siendo grande y grandioso, apoyado por un rediseño que, si bien no es radical, aporta modernidad y atractivo.



A pesar de no ser más grande, se han introducido soluciones para optimizar el espacio interior.



La tecnología e-tron que tanta aceptación ha tenido en el A3 llega ahora al buque insignia de los SUV de Audi.



Desde aquí se maneja el cambio y todo el sistema multimedia, que también se ha renovado.

Ayudas a la conducción

Nuevos métodos

Se podrían verter ríos de tinta sobre el nuevo Q7. Y uno de los apartados sería el del equipamiento. En lo referente a nuevos sistemas de ayuda a la conducción, habría que resaltar tres en concreto, que vienen a sumarse a esta segunda generación, todos para hacer la conducción de este coche más fácil y segura. El Trailer Assistant sirve para que, si llevamos remolque, nos ayude a conducir con él en línea recta automáticamente, pero también a hacer maniobras. El Cross-Traffic Assist sirve para alertarnos del tráfico que puede venir por detrás, por ejemplo al salir de un aparcamiento en sentido inverso. Por su parte, el Exit Warning System avisa de si hay algo (una bici, por ejemplo) o alguien (peatones, coches, motos) cuando abrimos las puertas.

Ficha técnica

Q7 3.0 TDI

Q7 3.0 TFSI

MOTOR

Emplazamiento:	delantero longitudinal	delantero longitudinal
Combustible:	gasoil	gasolina
Nº de cilindros:	6 en V	6 en V
Cilindrada (cc):	2.967	2.995
Potencia máxima (CV/rpm):	272/n.d.	333/5.500-6.500
Par máximo (Nm/rpm):	600/n.d.	440/2.900-5.300
Alimentación:	inyección directa, common rail, turbocompresor de geometría variable e intercooler	inyección mixta (directa e indirecta), compresor e intercooler
Válvulas por cilindro:	4	4

TRANSMISIÓN

Embrague:	convertidor de par automática, 8 velocidades	convertidor de par automática, 8 velocidades
Caja de cambios:	integral	integral
Tracción:	integral	integral

SUSPENSIÓN

Delantera:	independiente, multibrazo	independiente, multibrazo
Trasera:	independiente, multibrazo	independiente, multibrazo

DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	5.052/1.970/1.737	5.052/1.970/1.737
Batalla (mm):	2.990	2.990
Maletero (litros):	2.075-890-295	2.075-890-295

PESO

En orden de marcha (kg):	2.070 (con 5 asientos)	2.045
--------------------------	------------------------	-------

PRESTACIONES

Velocidad máxima (km/h):	234	250
Acel. de 0 a 100 km/h (seg.):	6,3	6,1

CONSUMO

Ponderado (l/100 km):	5,9	7,7
Emisiones CO ₂ (g/km):	149	179

al volante

BMW X6



La calidad en cuanto a materiales ha ganado muchos enteros, especialmente si se opta por algunos de los acabados de lujo propios de BMW.



La traseña, impresionante. BMW pasa a denominarlo SAV, en vez de SUV, para distinguirse. En esencia es lo mismo.



Ficha técnica xDrive50i

99.600 €

MOTOR

Emplazamiento:	delantero longitudinal
Combustible:	gasolina
Nº de cilindros:	8 en V
Cilindrada (cc):	4.395
Potencia máxima (CV/rpm):	450/5.500-6.000
Par máximo (Nm/rpm):	650/2.000-4.500
Alimentación:	inyección directa y turbocompresor
Válvulas por cilindro:	4

TRANSMISION

Embrague:	convertidor de par
Caja de cambios:	automática,
	8 velocidades
Tracción:	total

SUSPENSIÓN

Delantera:	independiente, multibrazo, amortiguadores telescopicos, resortes helicoidales y barra estabilizadora
Trasera:	independiente, multibrazo, amortiguadores telescopicos y resortes helicoidales

DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	4.909/1.989/1.702
Batalla/Via del-tras. (mm):	2.933/n.d.-n.d.
Maletero (litros):	2.555-1.525

PESO

En orden de marcha (kg):	2.170
--------------------------	-------

PRESTACIONES

Velocidad máxima (km/h):	250
Acel. 0 a 100 km/h (seg.):	4,8

CONSUMO

Ponderado (l/100 km):	n.d.
Emisiones CO ₂ (g/km):	n.d.

Un paso lógico

El verdadero iniciador del SUV coupé, el X6, conoce ahora su segunda generación apostando, sobre todo, por la esencia y por la ganancia en una calidad irreprochable. Las motorizaciones van desde los 275 caballos hasta los 575 de la versión M.

Juan Manuel GARCÍA RUBIO

El X6 de BMW, ahora en su segunda generación, sigue siendo un modelo inconfundible. Él creó el verdadero segmento de los SUV coupé, y ese sigue siendo su sello principal. La caída del volumen trasero es lo que le distingue claramente de un X5, cuya base toma para ser quien es, e incluso ha creado escuela, como el X4 dentro la marca y otros modelos de la competencia que van a salir al mercado precisamente este mismo año.

Ahora se supera, especialmente en calidad, donde el salto cualitativo es importante, y eso ya es poner el listón muy alto conociendo los primeros X6. Incluso pasa de ser un SUV a un SAV –Sport Activity Vehicle–, según BMW.

Lo principal

Detrás, y según palabras de los propios responsables de la marca, la “musculosidad” de la parte posterior permanece como signo de identidad del X6. Es cierto. Pero los cambios en el diseño son varios, desde medir 3 cm más de longitud y 6 mm más de ancho (la distancia entre ejes no varía), hasta el frontal, las branquias laterales de las aletas (BMW las llama “Air Curtains”), grupos

ópticos, etc. Ahora también, de serie los faros pasan a ser bixenón y con tecnología led en opción, mientras que también se anuncia una rebaja en el peso total del conjunto de unos 100 kilos de media. De la misma forma, el Cx pasa de 0,33 de media a 0,32. Con todo ello, y más cosas, se consiguen reducciones en el consumo, pero, sobre todo, eficiencia manifiesta. Todos los X6 son de tracción total y todas las motorizaciones van unidas a un solo tipo de cambio, el automático Steptronic de 8 relaciones.

Los grupos propulsores

Como en los primeros X6, los nuevos se sirven de una amplia gama de motores, muy potentes, más que antes, todos con sobrealimentación por uno o varios turbos, y muy eficientes (más que antes también), tanto en diésel como en gasolina. Así, de una misma cilindrada de 3 litros, los diésel comienzan en 258 CV, pasan a 313 y acaban con el impresionante tritubo de 381 caballos.

En gasolina están el 3 litros de 306 CV y el 4.4 se va hasta los 408. Aunque la verdadera guinda del pastel llegará en abril con el X6 M, que gana 20 caballos frente al anterior, colocándose en nada menos que 575 CV. <



La silueta sigue siendo igual de “musculosa” por detrás. En las aletas delanteras hay “branquias” para disipar el calor.

Las suspensiones traseras del Fabia Combi se han reforzado para compensar el aumento de peso y lograr un comportamiento bastante equilibrado.



SKODA FABIA

Sencillamente práctico

Algo más de 25 centímetros de longitud dan al nuevo Fabia “familiar” un espacio de carga sin parangón. Llegará en abril con un sobreprecio de 800 euros respecto al Hatchback, pero con muchas más posibilidades.

Javier ARENAS

El nuevo Fabia Combi no es simplemente un “pegote” de diseño en la zona trasera para obtener más espacio de carga en el maletero. Desde el pilar B hacia delante es igual que el Fabia Hatchback, pero hacia atrás presenta un di-

bujo completamente nuevo, con una ligera caída del techo y un diseño compacto. Se mantiene la plataforma, y la misma distancia entre ejes, pero la diferencia de longitud es de 26,5 cm a favor de esta versión familiar –10 centímetros más respecto

a la anterior generación-. El habitáculo también se ha visto recompensado ligeramente.

Con todo esto, lo que tenemos es un coche del segmento B con un maletero que parte de los 530 litros de capacidad. A lo mejor el dato no habla por sí solo, pero nos tenemos que ir a segmentos de escalones superiores para buscar cifras que se puedan comparar. Un Ford Mondeo, por ejemplo, sitúa la cifra en 550 litros.

Me pregunto qué pasará ahora con el Skoda Spaceback, porque, aunque pertenecen a segmentos diferentes, ambos ponen sobre la mesa una oferta parecida. De todas formas, ya sabemos que estamos en una época de nichos, subnichos y nichos de subnichos que, a priori, parece que podrían canibali-

zarse entre sí, pero al final cada uno termina encontrando su público.

Oferta mecánica

La apuesta mecánica se centra, sobre todo, en los motores de gasolina, algo cada vez más habitual en los urbanos o semiurbanos, empezando por el tricilíndrico de 75 CV. El más potente de gasolina es un 1.2 TSI de 110 caballos, medianamente “deportivo”, aunque no busca precisamente eso, sino encontrar un equilibrio entre función y prestaciones. En este sentido, no hay que dejar de lado la misma versión, 1.2 TSI, con algo menos de potencia (90 CV), bastante proporcionada y con fuerza suficiente para mover el coche con alegría, con un consumo más reducido.



COMBI

Lo probamos por zonas reviradas del sur de Francia y en ningún momento dio muestras de fatiga. Todo lo contrario, su peso relativamente ligero y su tamaño contenido hacen que sea un coche incluso divertido. La suspensión trasera se ha reforzado para compensar el aumento de kilos en esta zona y, como suele ocurrir con las versiones familiares (aunque en España no lo valoremos mucho), tiene incluso un mejor reparto de pesos que la versión corta, con lo que la conducción es más agradable.

También estarán disponibles los TDI de 3 cilindros de 90 y 105 caballos, este último para sustituir al 1.6 anterior. A mediados de año llegará otra variante del mismo motor, pero de 75 CV (GreenLine), cuyo consumo oficial es de apenas 3 l/100 km. ◀



El aspecto general de los actuales modelos de Skoda ha dejado atrás los conceptos sobrio y espartano. Sube la calidad percibida.



No falta el sistema MirrorLink, aunque todavía en fase inicial, para conectarse con un público que demanda más tecnología.



La tercera generación del Combi arrancará en los 13.400 euros de la versión 1.0 MPI de 75 CV.



La capacidad del maletero, que parte de 530 litros, alcanza los 1.395 con los asientos traseros abatidos.

Ficha técnica 1.2 TSI 110 CV

Precio no disponible

MOTOR

Emplazamiento:	delantero
Combustible:	gasolina
Nº de cilindros:	4 en línea
Cilindrada (cc):	1.197
Pot. máxima (CV/rpm):	110/4.600-5.600
Par máximo (Nm/rpm):	175/1.400-4.000
Alimentación:	inyección directa, turbo
Válvulas por cilindro:	4

TRANSMISIÓN

Embrague:	multidisco en seco
Caja de cambios:	manual, 6 velocidades
Tracción:	delantera

SUSPENSIÓN

Delantera:	independiente, McPherson
Trasera:	semiindependiente, eje multibrazo

DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	4.257/1.732/1.467
Batalla/Vía del-tras. (mm):	2.470/1.457-1.451
Maletero (litros):	530-1.395

PESO

En orden de marcha (kg):	1.153
--------------------------	-------

PRESTACIONES

Velocidad máxima (km/h):	199
Acel. 0 a 100 km/h (seg.):	9,6

CONSUMO

Ponderado (l/100 km):	4,8
Emisiones CO ₂ (g/km):	110

Todo por el espectáculo

El WRC arranca esta semana con el Rallye de Montecarlo. Un certamen que vivirá cierta revolución esta temporada, ya que la FIA, con la supresión de los *splits* y el cambio en el orden de salida, busca mayor espectáculo y que las carreras sean más competidas. Una manera de impedir que el dominio de Sébastien Ogier y Volkswagen se perpetúe.

J.M. FERNÁNDEZ PELLÓN y Claudio LUNA. Fotos: J.B. y SUTTON IMAGES

Afortunadamente, los cambios introducidos en el WRC son, como decimos, una cierta revolución, pero para nada son modificaciones como las pedidas por el promotor del

certamen, aquello del *shoot out*, en el que todo se decidía en la última etapa, y que trastocaba la propia esencia de los rallyes.

Con la tranquilidad de haberse mantenido la filosofía de

los rallyes, una prueba de velocidad y resistencia como no existe otra en el automovilismo, tanto la FIA como el promotor del campeonato sí que han acordado una serie de modificacio-

nes reglamentarias para que la competitividad entre los pilotos y equipos sea mayor. Y es que llevamos ya muchos años de dominio de algunos binomios, como el vivido con Sébastien Loeb y Citroën Racing (9 títulos consecutivos) y ahora desde las dos últimas temporadas el de Sébastien Ogier y Volkswagen Motorsport (títulos de 2013 y 2014 sin discusión).

Sin duda alguna, la enésima modificación del orden de salida de los pilotos en cada rallye, un asunto de capital importancia, ha sido uno de los puntos más debatidos en esta nueva norma-



Dani Sordo y Marc Martí afrontan su segunda temporada en el seno del equipo Hyundai Motorsport, una formación que a mediados de año estrenará un nuevo i20 WRC.

áculo

tiva reglamentaria que entrará en vigor este año. Ya sabemos que en algunas pruebas, especialmente en las de tierra, salir primero es una cierta desventaja, ya que quien abre carrera limpia la pista a los otros pilotos. Por el contrario, en otros momentos, en los tramos de asfalto, quien sale primero rueda con la carretera limpia, ya que el asfalto se va ensuciando por el paso de los coches. Si la pasada temporada en la primera etapa del rallye se arrancaba según el orden del campeonato, y en la segunda el orden



Sébastien Ogier es el favorito para hacerse con el título en 2015, pese a que la normativa del orden de salida trate de aguarle la fiesta.



de salida ya era inverso a la clasificación de la etapa anterior, en este 2015 en la segunda jornada se seguirá saliendo según el orden del campeonato, dejando para la tercera etapa el orden inverso a la clasificación del día anterior. Se trata de una normativa que ha sido denominada "Anti Ogier", ya que de esta manera se pondrá en dificultades en cada rallye al favorito de cara al título mundial, una vez más, Sébastien Ogier. Una regla que ha llevado a pensar a Jost Capito, el patrón de Volkswagen Motorsport, que el regreso de Sébastien Loeb en Montecarlo podría no ser un momento único, sino que el francés podría aparecer en varias carreras de 2015, en las que el lugar de salida sea más decisivo, para aguarles la fiesta a sus chicos. De este modo, el *shakedown*, convertido en 2013 en tramo de calificación para elegir el orden de salida, vuelve a ser algo meramente anecdótico en el desarrollo del

rallye. No obstante, disputado, además de como test del coche de competición, como primer envite de la carrera, los pilotos prioritarios tendrán que dar un mínimo de tres pasadas a ese tramo, y los neumáticos utilizados en él no contarán en el total de la carrera, que como sabemos están limitados.

Adiós a los *splits*

Desde hace más de 10 años, los copilotos del WRC cuentan con pantallas digitales en sus coches que les iban indicando los tiempos intermedios de sus rivales, los famosos *splits* que nosotros también vemos en casa a través de internet. Una información que les pasaban los miembros de su propio equipo que estaban en la sede central de la prueba. Con estos datos, el copiloto le indicaba al piloto si era necesario correr más o menos para conseguir su objetivo, alcanzar al piloto que estaba por delante en la clasificación o res-

Llevamos ya muchos años de dominio de algunos binomios, como el vivido con Sébastien Loeb y Citroën Racing y ahora el de Sébastien Ogier y Volkswagen Motorsport

guardarse del equipo o equipos que estaban situados detrás de ellos en la general del rallye.

La presencia de estos *splits* ha permitido todos estos años a los pilotos competir con una estrategia demasiado conservadora en muchas ocasiones, ya que se dosificaban en exce-

so. Con la prohibición por parte de la FIA de "la transmisión de datos de rendimiento o información hacia los vehículos de competición durante los tramos cronometrados, siempre y cuando no sea por motivos de seguridad", los pilotos deberán competir siguiendo su intuición y atacando siempre en la medida de sus posibilidades. Antaño, en los tramos muy largos, los equipos colocaban a personas con cronómetros y pizarras, pero eso siempre era algo meramente anecdótico en la competición, al contrario del uso extensivo que se había hecho de los *splits* en la última década.

La temporada 2015 arranca en Montecarlo con unos pocos cambios en la alineación de los equipos. Y es que las marcas prácticamente repiten los nombres en liza a los mandos de sus WRC. Con el lema "si algo va bien, por qué cambiarlo", marcas como Volkswagen repiten con sus tres espadas, Sébastien



Ogier, Jari-Matti Latvala y Andreas Mikkelsen. En el lado de Citroën Racing, también se da una imagen continuista con Kris Meeke y Mads Ostberg, pilotos en franca progresión dentro del equipo, pero que distan mucho de llegar al nivel de Sébastien Loeb. Como sabemos, el 9 veces campeón del mundo estará en la salida de Montecarlo, y quién sabe si le veremos, como dice Capito, en otras carreras este año. Como en temporadas anteriores, Citroën tiene entre sus pilotos a Khalid Al-Qassimi, que realizará un calendario limitado.

Tres Hyundai en todas las carreras

Hyundai Motorsport, el equipo donde militan Dani Sordo y Marc Martí, continúa en su proceso de mejora y puesta a punto del i20 WRC, vehículo que será sustituido a mitad de temporada por un modelo mejorado de la nueva generación de este coche. En cuanto a

Los WRC 1.6

Una generación en aumento

La de 2015 será la quinta temporada de vigencia del Mundial de Rallyes con los actuales vehículos WRC, que, recordemos, debutaron en el Rallye de Montecarlo de 2011. Durante estos años, diversas marcas han construido vehículos de esta categoría para participar oficialmente en el máximo certamen de Rallyes. Si en 2011 fueron Citroën y Ford con sus DS3 WRC y Fiesta RS WRC los pioneros que arrancaron con sus coches en la prueba monegasca, Mini, a través de Prodrive, estrenó el John Cooper Works WRC en el Rallye de Cerdeña. Desafortunadamente, la aventura de Mini en el WRC solo duró un par de temporadas, la de 2011 y la de 2012, sin llegar a realizar el certamen al completo en ninguno de estos dos años. Los tres podios de Dani Sordo (tercero en Alemania y segundo en Francia en 2011, y segundo en el Montecarlo de 2012) fueron el mejor bagaje que se llevó la marca inglesa propiedad de BMW.

El cuarto WRC que se construyó, por orden cronológico, fue el Volkswagen Polo R WRC. Tras 17 meses de preparación, en la que la labor de asesor y probador de Carlos Sainz fue vital, el Polo debutó en el Montecarlo de 2013, y desde entonces este coche ha conseguido, con Sébastien Ogier y Jari-Matti Latvala, nada menos que 22 victorias en las 26 pruebas del WRC en las que ha participado, consiguiendo el doblete, los títulos de Pilotos y Marcas, con el conductor francés.

Montecarlo 2014 fue otra vez escenario de un nuevo debut. Allí se estrenó el Hyundai i20 WRC, el vehículo con el que la firma coreana retornaba al Mundial de Rallyes. Con Dani Sordo como uno de sus pilotos (el último que dio al Citroën DS3 WRC una victoria al imponerse en el Rallye de Alemania de 2013), el equipo Hyundai consiguió un soberbio doblete en la prueba alemana en 2014, con triunfo para Thierry Neuville y segunda posición para Sordo. Construido basándose en una generación del i20 que acaba de ser renovada, en 2015 este coche será sustituido por un modelo completamente nuevo.



Los primeros WRC del nuevo reglamento fueron el Citroën DS3 WRC (en la foto) y el Ford Fiesta RS WRC, que debutaron en el Rallye de Montecarlo de 2011.



Mini, con el John Cooper Works WRC, participó oficialmente en las temporadas 2011 y 2012.



Además de por el equipo oficial M-Sport, el Ford Fiesta WRC es utilizado por numerosas formaciones privadas.



Los Ford Fiesta RS WRC recibirán diversas mejoras, las más profundas, de cara al próximo Rallye de Portugal.



Los nuevos R5 serán legión en esta temporada en WRC2. Craig Breen competirá a los mandos de un Peugeot 208 T16.

los pilotos, además de Sordo, la formación alemana contará entre sus conductores con Thierry Neuville y Hayden Paddon. Los tres disputarán todos los rallyes de 2015, aunque el neozelandés comenzará su temporada en Suecia. Un cuarto hombre, el holandés Kevin Abbring, ha sido designado como piloto de pruebas de la formación y también disputará algunos rallyes esta temporada.

Donde hay bastantes cambios es en M-Sport. La retirada de Mikko Hirvonen ha sido su-

plida con la contratación del joven estonio Ott Tanak, que hará equipo con el británico Elfyn Evans. El polaco Robert Kubica continúa por segundo año a los mandos de un Ford Fiesta RS WRC, aunque en su caso de un equipo italiano, A-Style, equipado con neumáticos Pirelli. Un vehículo que también ha sido elegido por el italiano Roberto Bertelli para desembarcar en la categoría reina después de su paso por el WRC2. En cuanto a los DS3 WRC, también se verán en las



La empresa española SIT S.L. afrontará en 2015 su tercera temporada como encargada del cronometraje y tracking del WRC.

La presencia de los splits ha permitido todos estos años a los pilotos competir con una estrategia demasiado conservadora

manos de Sébastien Chardonnet y de Yuri Protasov.

Por lo que respecta a los WRC2, la categoría está en auge y serán muchos los pilotos que lucharán por ella a bordo de los R5. Craig Breen estará a bordo de un Peugeot 208 T16, así como tres de los cuatro primeros del JWRC en 2014: el campeón, Stéphane Lefebvre, y Quentin Giordano, cuarto clasificado, a bordo de sendos DS3, y el tercero, Martin Koci, con un Ford Fiesta R5. Varios pilotos españoles desean parti-

La presencia de Sébastien Loeb en Montecarlo podría no ser la única a lo largo de la temporada.



El Rallye de Argentina y el de Portugal, que vuelve al norte del país, han intercambiado sus fechas respecto a 2014.



Los pilotos prioritarios estarán obligados a realizar tres pasadas en el shakedown.



La penalización por tramo no realizado cuando se recurra al Rallye 2 será de 7 minutos, en lugar de los 5 de antaño (10 en el caso de la última especial).



La prohibición de los splits puede cambiar mucho el desarrollo de los rallies.

cipar en esta categoría y están trabajando para ello, como son José Antonio Suárez y Nil Solans, aunque sobre el papel Xevi Pons, con el equipo ACSM, es el único que lo tiene confirmado, comenzando su programa en mayo en el Rallye de Portugal.

Cambio por levas

Configurados en 2011 con cajas de cambio secuenciales de actuación mecánica a través de una palanca, los WRC de 2015 tienen permitida la implantación de levas en el volante.

te. De este modo, la conducción se vuelve más relajada, si eso se puede aplicar de algún modo al pilotaje de rallies, y a la par se gana en fiabilidad, ya que no hay posibilidad de error en los cambios.

En el quinto año de vigencia del reglamento actual y con algunos de los coches, como el DS3 y el Fiesta, con unas cuantas temporadas encima, los fabricantes han introducido para este año importantes mejoras en sus vehículos. Mientras Volkswagen presenta una ver-

sión 2015 en la que han revisado tres cuartas partes de sus componentes, Hyundai confía mucho en la nueva generación de su i20. Por su parte, Citroën y Ford presentarán también mejoras en 2015: nuevos motores en ambos casos, procedente del C-Elysée del WTCC en el DS3, y transmisiones y suspensiones mejoradas; además, los franceses estrenarán en abril un nuevo paquete aerodinámico.

La puesta en marcha de una Copa FIA reservada a los GT, con

un calendario que incluye dos pruebas del WRC (Montecarlo y Alemania), ha generado mucha expectación, y ya en la cita monégasca podremos ver en acción a tres Porsche 911 GT3 en manos del belga Marc Duez y los franceses François Delecour y Romain Dumas.

Por último, el calendario ha recibido pequeñas variaciones, como el intercambio de fechas entre Portugal y Argentina, rallye, el ibérico, que además regresa al norte del país, para regocijo de los aficionados.

Volkswagen

Motorsport



Sébastien Ogier

Nacionalidad: Francés.
Fecha de nacimiento: 17 de diciembre de 1983.
Lugar: Gap (Francia).
Residencia: Forest St. Julien (Francia).
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2004, con Peugeot 206.
Debut en el Campeonato del Mundo: Montecarlo 2006.
Copiloto: Julien Ingrassia.
Victorias: 24.



Jari-Matti Latvala

Nacionalidad: Finlandés.
Fecha de nacimiento: 3 de abril de 1985.
Lugar: Toysa (Finlandia).
Residencia: Toysa (Finlandia).
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2001, con Mitsubishi Lancer.
Debut en el Campeonato del Mundo: Gran Bretaña-Gales 2002.
Copiloto: Miikka Anttila.
Victorias: 12.



Andreas Mikkelsen

Nacionalidad: Noruego.
Fecha de nacimiento: 22 de junio de 1989.
Lugar: Oslo (Noruega).
Residencia: Oslo (Noruega).
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2006, en el Midsommerdansen Rally (Suecia).
Debut en el Campeonato del Mundo: Gran Bretaña-Gales 2006.
Copiloto: Mikko Markkula.
Mejor resultado: Segundo en Suecia, Polonia y Francia 2014.

VOLKSWAGEN POLO R WRC

MOTOR

Tipo	turboalimentado
Posición	transversal
Número de cilindros	4 en línea
Diámetro x carrera	83 x 73,8 mm
Bloque	aluminio
Cilindrada	1.600 cc
Máxima potencia	315 CV a 6.250 rpm
Par máximo	425 Nm a 5.000 rpm
Electrónica	Bosch
Turbo	Garrett

TRANSMISIÓN

Tracción	cuatro ruedas motrices
Embrague	doble disco cerámico
Diferenciales	delantero y trasero mecánicos
Caja de cambios	6 velocidades secuencial (X-Trac), con levas en el volante

FRENOS

Delanteros	discos ventilados (355 mm), 4 pistones AP Racing
Traseros	discos ventilados (355 mm), 4 pistones AP Racing

SUSPENSIÓN

Delantero y trasero	McPherson
Amortiguadores	ZF

DIRECCIÓN

Tipo	asistida hidráulica
------	---------------------

RUEDAS

Asfalto	Michelin 8 x 18"
---------	------------------

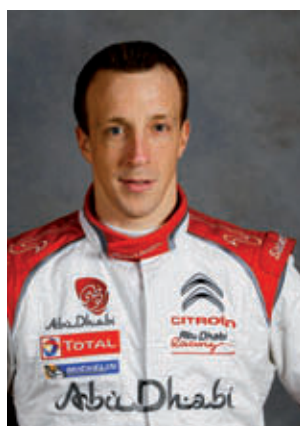
DIMENSIONES

Largo	3.976 mm
Ancho	1.820 mm
Batalla	2.480 mm
Vías del. y tras.	1.610 mm

PESO

En marcha	1.200 kg
-----------	----------

Citroën Total Abu Dhabi WRT



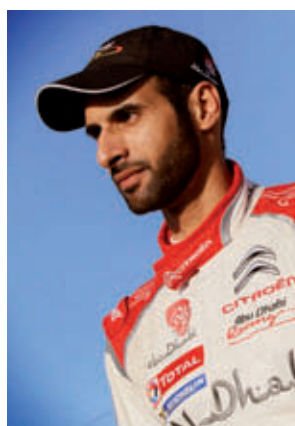
Kris Meeke

Nacionalidad: Inglés.
Fecha de nacimiento: 2 de julio de 1979.
Lugar: Dungannon. (Irlanda del Norte).
Residencia: Condado de Tyrone (Irlanda del Norte).
Estado civil: Casado.
Debut en competición: 2000, en el Bulldog Rally (Gales).
Debut en el Campeonato del Mundo: Gran Bretaña 2002.
Copiloto: Paul Nagle.
Mejor resultado: Tercero en Montecarlo, Argentina, Finlandia y Francia 2014.



Mads Ostberg

Nacionalidad: Noruego.
Fecha de nacimiento: 1 de octubre de 1987.
Lugar: Fredrikstad (Noruega).
Residencia: Valer i Ostfold (Noruega).
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2004, en el Midsommerdansen Rally (Suecia).
Debut en el Campeonato del Mundo: Suecia 2006.
Copiloto: Jonas Andersson.
Victorias: 1, Portugal 2012.



Khalid Al-Qassimi

Nacionalidad: Abudabí.
Fecha de nacimiento: 18 de febrero de 1972.
Lugar: Abu Dhabi.
Residencia: Abu Dhabi.
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2002, con Mitsubishi.
Debut en el Campeonato del Mundo: Grecia-Acrópolis 2004.
Copiloto: Scott Martin.
Mejor resultado: Quinto en Australia 2011.

CITROËN DS3 WRC

MOTOR

Tipo	turboalimentado
Posición	transversal
Número de cilindros	4 en línea
Diámetro x carrera	82 x 75,5 mm
Bloque	aluminio
Cilindrada	1.598 cc
Máxima potencia	300 CV a 6.000 rpm
Par máximo	350 Nm a 3.250 rpm
Electrónica	Magneti Marelli SRP-HP
Turbo	Garrett

TRANSMISIÓN

Tracción	cuatro ruedas motrices
Embrague	doble disco cerametalico
Diferenciales	delantero y trasero mecánicos
Caja de cambios	6 velocidades secuencial (Sadev), con levas en el volante

FRENOS

Delanteros	discos ventilados (355 mm), 4 pistones
Traseros	Alcon refriger. por agua discos ventilados (300 mm), 4 pistones

SUSPENSIÓN

Delantera y trasera	McPherson
Amortiguadores	Citroën Racing

DIRECCIÓN

Tipo	asistida hidráulica
------	---------------------

RUEDAS

Asfalto	Michelin 8 x 18"
---------	------------------

DIMENSIONES

Largo	3.948 mm
Ancho	1.820 mm
Batalla	2.641 mm
Vías del. y tras.	1.618 mm
PESO	
En marcha	1.200 kg

Hyundai

Motorsport



Dani Sordo

Nacionalidad: Español.
Fecha de nacimiento: 2 de mayo de 1983.
Lugar: Torrelavega, Cantabria (España).
Residencia: Puente San Miguel, Cantabria (España).
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 1999, con BMW Alpina.
Debut en el Campeonato del Mundo: España-Cataluña 2003.
Copiloto: Marc Martí.
Victorias: 1, Alemania 2013.



Thierry Neuville

Nacionalidad: Belga.
Fecha de nacimiento: 16 de junio de 1988.
Lugar: St. Vith (Bélgica).
Residencia: Bélgica.
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2007, en el RACB Rally Contest, con Ford Fiesta ST.
Debut en el Campeonato del Mundo: España-Cataluña 2009.
Copiloto: Nicolas Gilsoul.
Victorias: 1, Alemania 2014.

Hayden Paddon



Nacionalidad: Neozelandés.
Fecha de nacimiento: 20 de abril de 1987.
Lugar: Geraldine, South Island (Nueva Zelanda).

Residencia: Nueva Zelanda.
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2002, en el Hamner Rallye (Nueva Zelanda).
Debut en el Campeonato del Mundo: Turquía 2010.
Copiloto: John Kennard.
Mejor resultado: Sexto en Australia 2011 y 2014.

Kevin Abbring



Nacionalidad: Holandés.
Fecha de nacimiento: 20 de enero de 1989.
Lugar: Eindhoven (Holanda).

Residencia: Holanda.
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2005, en el Campeonato de Rallycross Holandés.
Debut en el Campeonato del Mundo: Alemania 2007.
Copiloto: Pieter Vyncke.
Mejor resultado: 11º en Polonia 2009.

HYUNDAI i20 WRC

MOTOR

Tipo	turboalimentado
Posición	transversal
Número de cilindros	4 en línea
Diámetro x carrera	84 x 72 mm
Bloque	aluminio
Cilindrada	1.600 cc
Máxima potencia	300 CV a 6.000 rpm
Par máximo	400 Nm a 5.000 rpm
Electrónica	Magneti Marelli
	SRG Unit

Turbo

TRANSMISIÓN

Tracción	cuatro ruedas motrices
Embrague	doble disco
	ceramético
Diferenciales	delantero y trasero mecánicos
Caja de cambios	6 velocidades secuencial, con levas en el volante

FRENOS

Delanteros	discos vent. (355 mm), 4 pistones Brembo
Traseros	discos vent. (355 mm), 4 pistones Brembo

SUSPENSIÓN

Delantera y trasera	McPherson
Amortiguadores	Reiger

DIRECCIÓN

Tipo	asistida hidráulica
------	---------------------

RUEDAS

Asfalto	Michelin 8 x 18"
---------	------------------

DIMENSIONES

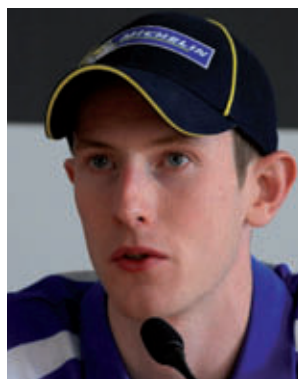
Largo	4.030 mm
Ancho	1.820 mm
Batalla	2.525 mm
Vías del y tras.	1.610 mm

PESO

En marcha	1.200 mm
-----------	----------

Ford

M-Sport Ltd



Elfyn Evans

Nacionalidad: Galés.
Fecha de nacimiento: 28 de diciembre de 1988.
Lugar: Dolgellau, Gwynedd (Gales).
Residencia: Dolgellau, Gwynedd (Gales).
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2006, en el Wydean Forest Rally (Inglaterra).
Debut en el Campeonato del Mundo: Gran Bretaña 2007.
Copiloto: Daniel Barritt.
Mejor resultado: Cuarto en Alemania 2014.



Ott Tanak

Nacionalidad: Estonio.
Fecha de nacimiento: 15 de octubre de 1987.
Lugar: Karla Parish, Saaremaa (Estonia).
Residencia: Estonia.
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: Portugal 2009.
Copiloto: Raigo Molder.
Mejor resultado: Tercero en Italia 2012.

RK M-Sport WRT



Robert Kubica

Nacionalidad: Polaco.
Fecha de nacimiento: 7 de diciembre de 1984.
Lugar: Cracovia (Polonia).
Residencia: Cracovia (Polonia).
Estado civil: Soltero.
Debut en competición: 2009, en el Rallye Taormina-Messina.
Debut en el Campeonato del Mundo: Portugal 2013.
Copiloto: Maciej Szczepaniak.
Mejor resultado: Quinto en Alemania 2013.

FORD FIESTA RS WRC

MOTOR

Tipo	turboalimentado
Posición	transversal
Número de cilindros	4 en línea
Diámetro x carrera	83 x 73,9 mm
Bloque	aluminio
Cilindrada	1.598 cc
Máxima potencia	300 CV a 6.000 rpm
Par máximo	450 Nm a 4.000 rpm
Electrónica	Pi
Turbo	Garrett

TRANSMISIÓN

Tracción	cuatro ruedas motrices
Embrague	doble disco cerámico
Diferenciales	AP Racing delantero y trasero mecánicos
Caja de cambios	6 velocidades secuencial (X-Trac), con levas en el volante

FRENOS

Delanteros	discos vent. (355 mm), 4 pistones Brembo
Traseros	discos vent. (355 mm), 4 pistones Brembo

SUSPENSIÓN

Delantero y trasero	McPherson
Amortiguadores	Reiger

DIRECCIÓN

Tipo	asistida hidráulica
------	---------------------

RUEDAS

Asfalto	Michelin 8 x 18"
---------	------------------

DIMENSIONES

Largo	3.963 mm
Ancho	1.820 mm
Batalla	2.480 mm
Vías del. y tras.	1.598 mm

PESO

En marcha	1.200 kg
-----------	----------

Dani Sordo

“La prohibición de los *splits* me parece una tontería”

Entrevistado una semana antes del arranque del Rallye de Montecarlo, recién llegado de los últimos tests previos a esta carrera, hemos visto a un Dani Sordo muy motivado y centrado. El piloto cántabro recibió hace unos días con satisfacción la noticia de que disputaría la temporada completa del WRC a los mandos del Hyundai i20, y su mente está abierta a todo.

¿Qué tal te han ido los últimos tests previos al Montecarlo?

Todo ha ido de maravilla. Es un gusto comenzar la temporada de nuevo, y el ritual de hacerlo yendo a Montecarlo es algo especial. El coche va muy bien, y la situación es bien diferente a la del año pasado, ya que ahora todos estamos mucho más rodados en conjunto, tanto el coche como el equipo y los pilotos.

¿Qué mejoras presenta el i20 de cara a Montecarlo? ¿Tiene instalado ya el cambio por levas?

El coche básicamente tiene las mismas especificaciones que las que empleamos en el Rallye de España, con un motor, eso sí, que rinde algo más de potencia. Todo el desarrollo se está centrando en el coche nuevo, y por ese motivo precisamente se ha decidido no colocarle el cambio por levas en el volante, que sí tendrá el nuevo i20.

Montecarlo siempre es un rallye muy complicado con las elecciones de los neumáticos y el firme muy delicado, ¿qué esperas de esta edición?

Efectivamente, es una de las pruebas más atípicas del campeonato, aunque precisamente esa diferencia y su historia es lo que la convierte en una carrera mítica. Siempre es una pequeña lotería por el tiempo y los neumáticos, pero a mí siempre me ha salido bastante bien. Confío en que este año Montecarlo se me siga dando bien.

¿Y de la presencia de Loeb en Montecarlo?

Creo que lo hará bien, que estará delante. Es un piloto excepcional y seguro que lo volverá a demostrar.

Hemos visto que a estos últimos tests te llevaste a tus *ouvriers*, Enrique García Ojeda y Pablo Marcos, ¿qué trabajo realizaron allí?

Como fui a los tests desde Cantabria en coche les pareció bien acompañarme. Así se integraron un poco más con el equipo. Eran los segundos tests que hacíamos de cara a Montecarlo, y está bien rodar con ellos por aquellas carreteras de la zona de Valence para mantenernos comprometidos.

Al final realizarás todas las pruebas de la temporada, ¿cambia esto algo tu planteamiento?

Es una suerte poder estar en todas las carreras, pero también una cierta responsabilidad, ya que volveré a pruebas donde no he estado hace tiempo y habrá que dar el todo por el todo para estar a un buen nivel. Habrá que aplicarse para hacer buenos resultados. Siempre que estoy en un rallye trato de luchar por la victoria, así que ahora tendré más oportunidades.

El Rallye de Portugal vuelve al norte del país, ¿qué te parece?

A mí me gustaban mucho las especiales del sur, pero el norte tiene algo mítico que hará que todos los aficionados puedan volver a vivir el rallye por los tramos y las zonas de ancha.

¿Qué opinas del cambio introducido en el orden de salida de los rallyes? ¿Crees que es una maniobra para acabar con el dominio de Ogier y Volkswagen?

Es muy difícil hablar de algo así antes de que se lle-

ve a cabo en la práctica. La experiencia nos dice que por muchas cosas que se cambien la mayor parte de las veces las cosas siguen igual. Se han probado diversas cosas, incluido el que el *shakedown* fuera un tramo de calificación, así que veremos qué sucede ahora.

¿Qué esperas de la nueva generación del i20 WRC? ¿Sabes cuándo está previsto su debut?

Aún no he probado el coche nuevo, ni siquiera el prototipo. Todo el mundo en el equipo está ilusionado y con ganas de trabajar en él. Tendrá un motor nuevo más potente, y simplemente con esa mejora, si de chasis va tan bien como el actual, habremos dado un gran paso adelante. Con respecto a su debut, se espera que sea a mitad de temporada.

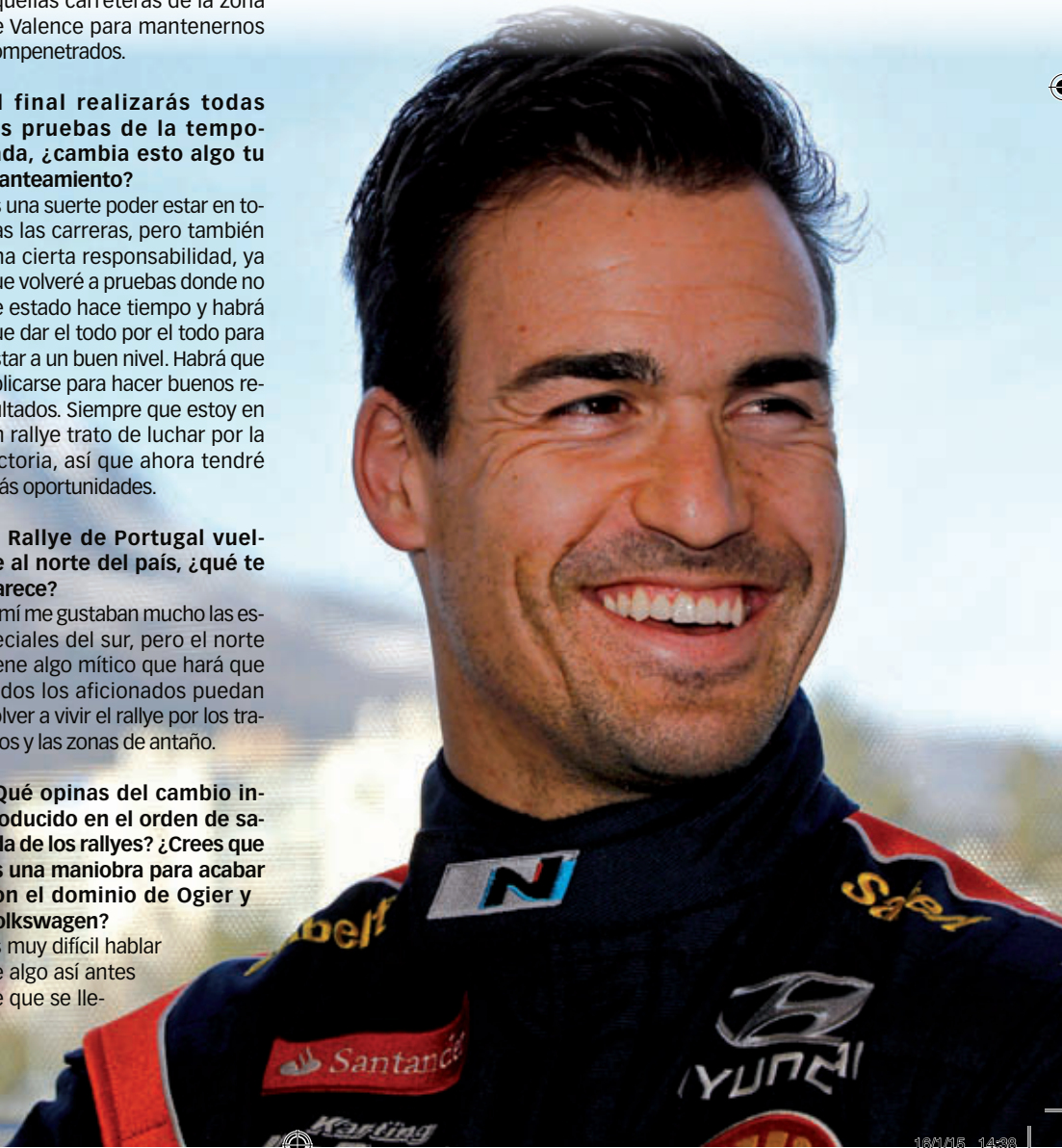
Hyundai acaba de fichar como piloto de prue-

bas a Kevin Abbring, ¿qué te parece esta nueva incorporación?

Muy positiva. Para que todos mejoremos, el coche, el equipo, los pilotos, cuantos más puntos de vista haya y más gente trabajando para ello, pues mucho mejor.

¿Te preocupa la prohibición de la información de los *splits*?

No, es más, me parece una tontería. Habrá que ver qué sucede en la práctica, ya que eso es como poner puertas al campo. Hoy en día hay innumerables maneras de recibir información de los *splits* que no sea directamente a través de la radio del coche. Aunque esté prohibido, me da que con las tecnologías y los medios que hay hoy en día no hay manera de parar algo así. Incluso se podría volver a poner personas en mitad del tramo, lo que sería una solución más cara.



WRC2, WRC3 y R-GT



Los otros

Con el Rallye de Montecarlo comenzará también la competición para los protagonistas de la categoría WRC2, un peldaño inferior al WRC y que acogerá a los coches de terminaciones R5, S2000 y Gr.N.

La R5 va a ir a más en los años sucesivos, y ya son cuatro las marcas que tienen coches con esta preparación, tres de ellas con sus modelos en plena actividad, como el Ford Fiesta, el Citroën DS3 y el Peugeot 208 T16. Skoda, por su parte, aún tiene camino por recorrer para hacer debutar a su Fabia R5, que bien pudiera ser a finales de esta misma temporada.

El comedido coste de los coches R5 en relación a los carísimos WRC llevó en algún momento a plantear la posibilidad de que estos vehículos tomaran mayor protagonismo en el Mundial, pero de momento los R5 estarán incluidos, junto a los S2000 y los Gr.N de Mitsubishi y Subaru, en la Categoría WRC2.

En Montecarlo, la prueba inicial del Mundial de Rallyes, habrá representación de todas las marcas que ya tienen coches en activo. El campeón Júnior Stéphane Lefebvre, Quentin Giordano y Jourdan Serderidis competirán con los DS3 R5. En Ford contarán con los franceses Julien Maurin

y Eric Camilli y el eslovaco Martin Koci –tercero en la Júnior de la pasada campaña–, mientras que Peugeot tendrá al “oficial” Craig Breen y al checo Jonathan Hirschi. A estos se sumará Xevi Pons, con un Fiesta R5 desde Portugal, y Joan Font, que con un Mitsubishi Evo IX realizará un miniprograma mundialista.

En WRC3 seguramente serán los pilotos de la Júnior (JWRC) quienes se peleen por la victoria, como ya sucedió en 2014. Los Citroën DS3 R3 de Charlotte Dalmaso, Simone Tempestini, Ole Christian Veiby, Daniel McKenna, etc., estarán en la mayoría de las pruebas puntuables y es posible que no dejen opciones a los competidores locales y ocasionales que podrán surgir en pruebas aisladas. Los coches que puntúan en el WRC3 son los de 2 ruedas motrices, como el mencionado Citroën, el Renault Clio R3, el Honda Civic R3 o los R2 de Peugeot (208), Renault (Twingo) o Citroën (C2).

Este año se ha instaurado una nueva Copa FIA dentro del Mundial de Rallyes denominada R-GT, y que acogerá a los Porsche 911 GT3, entre otros. Francois Delecour, Marc Duez y Romain Dumas tomarán la salida con estos coches en el Rallye de Montecarlo.

Mundial Júnior (JWRC)

Franceses y demás

Algo tendrá que ver que el JWRC se corra con los Citroën DS3 R3T para que los pilotos franceses sean mayoría en este programa de acceso al Mundial de Rallyes. Francia lleva apoyando a sus pilotos desde hace mucho tiempo, y fruto de ese compromiso con este deporte han salido hombres como Sébastien Loeb (9 veces campeón del mundo), Sébastien Ogier (2 veces campeón) o Stéphane Lefebvre (campeón Júnior y del WRC3 en 2014) y Sébastien Chardonnet (campeón del WRC3 en 2013). Así, vuelve a apostar por otros pilotos en esta categoría, como lo hará con Yohan Rossel, pero también con otros como Dalmaso, Folb o Gilbert.

Estos pilotos se las tendrán que ver con algunos italianos conocidos, léase Simone Tempestini o Alessandro Re, con noruegos, irlandeses, húngaros, alemanes y belgas, pero con ningún piloto español. Lamentablemente, son horas bajas para el automovilismo español en el WRC, y desde la época de Solà, Sordo o Pons, nos hemos quedado un poco cojos en esta categoría.



Drive DMack Fiesta Trophy

Del todo a la nada

Hace doce meses nos las prometíamos muy felices con la noticia de que tres pilotos españoles, Nil Solans, Yeray Lemes y José Antonio Suárez, habían conseguido una plaza para participar en la Drive DMack Fiesta Trophy, recientemente creada por M-Sport y Malcolm Wilson. Catalán, canario y asturiano estuvieron al principio peleando por ganar la categoría, aunque finalmente solo fue Nil Solans quien consiguió acabar el campeonato. Este año, lamentablemente, y en el momento de escribir este reportaje, no tenemos ningún piloto confirmado.

El segundo año de la Copa de Promoción volverá a tener la misma base que en 2014, con cinco pruebas europeas en las que se tocará asfalto (Alemania y España) y tierra (Portugal, Polonia, España y Gran Bretaña), pero con la novedad de que en la prueba de nuestro país se dividirá como si fueran dos.

Otra de las novedades radicará en el motor que equipará el Ford Fiesta R2 que se utiliza en esta Copa, ya que montará un novedoso 1.0 turbo Ecoboost de 190 CV, un propulsor que la marca quiere que sea protagonista en el mundo del automovilismo.

Las pruebas

por Borja Rozada

Este año, el copiloto madrileño, con amplia experiencia internacional por su participación en el Mundial de Rallyes haciendo equipo con pilotos como Benito Guerra o más recientemente José Antonio Suárez, nos describe una a una todas las pruebas del campeonato.



MONTECARLO 23-25 DE ENERO

"Comienzo de temporada con el clásico más clásico de los rallyes, como en cada edición hay que prestar atención especial a las condiciones climáticas y al trabajo de los ouvriers o Route Note Cars, que serán básicos para una correcta elección de neumáticos. Piloto y copiloto deben ser capaces de regular el ritmo dependiendo del estado del tramo y la elección de ruedas, pues, como se suele decir, 'nunca se va con la monta perfecta', sino con una de 'compromiso'. De la misma forma, se necesita un set up 'polivalente' para adaptar el coche a las diferentes condiciones de seco, húmedo, hielo o nieve que los pilotos se pueden encontrar en un mismo tramo.

El rallye partirá con los tramos de la zona de Gap para volver a los más míticos de vuelta hacia Mónaco, como las especiales de Sisteron o el paso por el Col de Turini, de obligada asistencia para cualquier aficionado".

Base: Gap y Mónaco
Puntuable: WRC, WRC2, WRC3 y JWRC
Superficie: Asfalto y nieve
Población: 30.500
Capital: Mónaco
Idioma: Francés
Moneda: Euro
Web: www.acm.mc

Palmarés

2014	Sébastien Ogier (VW Polo R WRC)
2013	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2012	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2011	Bryan Bouffier (Peugeot S2000)*
2010	Mikko Hirvonen (Ford Fiesta S2000)*
2009	Sébastien Ogier (Peugeot 207 S2000)*
2008	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)

*Puntuable para el IRC

"Sin salir del frío se disputa el único rallye 100% sobre nieve en Suecia, aunque durante la primera jornada los tramos discurren por Noruega, con un remote service en Kirkenær; estas especiales son un poco más reviradas que las de Suecia, aunque con una base muy similar si están cubiertas totalmente de nieve. Uno de los rallyes favoritos de los pilotos dado el grip que se consigue con las ruedas de clavos, la alta velocidad de las especiales y la posibilidad de 'apoyarse' en los snowbanks, que permiten recoger los excesos en las trazadas. En esta edición se hace de nuevo el famoso salto del Colin Crest en el tramo de Vargasen, punto icónico de la carrera y que suele atragantarse a algún piloto. Los coches suelen ir con especificaciones de tierra con una altura algo inferior y set up para intentar mantener la máxima presión de los clavos sobre la superficie helada".

Base: Karlstad y Hagfors
Puntuable: WRC, WRC2 y WRC3
Superficie: Hielo y nieve
Población: 9.100.000
Capital: Estocolmo
Idioma: Sueco
Moneda: Corona sueca
Web: www.rallysweden.com

Palmarés

2014	Jari-Matti Latvala (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2012	Jari-Matti Latvala (Ford Fiesta RS WRC)
2011	Mikko Hirvonen (Ford Fiesta RS WRC)
2010	Mikko Hirvonen (Ford Focus RS WRC)
2009	No fue puntuable por rotación
2008	Jari-Matti Latvala (Ford Focus RS WRC)

SUECIA 12-15 DE FEBRERO



"Primer rallye de tierra puro de la temporada, aunque debido a la altitud los motores corren poco y es primordial una conducción lo más fina posible para aprovechar la poca potencia disponible. La salida ceremonial en las calles de Guanajuato es sin duda la más espectacular y con su posterior Superespecial se inicia un rallye con un trazado con muy buen piso y tramos anchos y rápidos en los que la línea de trazada es esencial. La afición llena los tramos de un recorrido que sufre pocas variaciones durante los años, manteniendo tramos clásicos como Ibarra o Derramadero con grandes bajadas, donde pilotos y espectadores disfrutaron mucho. Un rallye con un ambiente especial muy distinto a los europeos, y un país por descubrir que ofrece buen clima, buena gastronomía, cultura y unos precios altamente competitivos para un evento del WRC".

Base: León
Puntuable: WRC, WRC2 y WRC3
Superficie: Tierra
Población: 112.300.000
Capital: México D.F.
Idioma: Español
Moneda: Peso mexicano
Web: www.rallymexico.com

Palmarés

2014	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2012	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2011	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2010	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2009	No fue puntuable por rotación
2008	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)

MÉXICO 6-8 DE MARZO



ARGENTINA 24-26 DE ABRIL

"Siguiendo la gira por el continente americano se vuelve al clásico de Argentina, otra prueba mítica donde se siente con especial calor el apoyo de los 'tuerkas' o aficionados argentinos, que acampan durante días en los tramos, incluso durante los reconocimientos, con sus asados (cuyo olor a veces se cuela dentro del coche en el tramo) y su mate, viviendo la esencia pura de los rallyes. La tendencia de los últimos años ha sido la de aumentar la longitud de los tramos uniendo los clásicos de otras ediciones, llegando en varias especiales a más de 50 km. Hay que prestar atención a los numerosos pasos de agua, a la niebla que puede salir en algunas zonas y a lo rotos que pueden quedar algunos tramos si las condiciones meteorológicas son duras. El último día del rallye se disputa el clásico de El Cóndor, sin duda el tramo más bonito con sus característicos pasos por los puentes colgantes de madera, en los cuales puedes oír el crujir de las tablas y el sonido metálico de sus uniones".

Base: Córdoba-Villa Carlos Paz
Puntuable: WRC, WRC2 y WRC3
Superficie: Tierra
Población: 40.117.000
Capital: Buenos Aires
Idioma: Español
Moneda: Peso argentino
Web: www.rallyargentina.com

Palmarés

2014	Jari-Matti Latvala (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2012	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2011	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2010	Juho Hanninen (Skoda Fabia S2000)
2009	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2008	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)



PORTUGAL 22-24 DE MAYO

"Para muchos, con el Rallye de Portugal comienza de verdad el campeonato estándar tras rallyes más específicos, donde sus 'condiciones especiales' hacen que la auténtica vara de medir la competitividad de los equipos sea esta prueba. En esta edición se vuelve al recorrido clásico, abandonando las especiales del Algarve y volviendo al norte del país, centrado en la localidad de Matosinhos, recuperándose así especiales clásicas como Ponte de Lima o el mítico Fafe, que con la estampa histórica de su salto a buen seguro atraerá a un número ingente de aficionados. Se prevé una afluencia masiva de público portugués y español, y la vuelta a los tramos de toda la vida dará un carácter distinto frente a las especiales del sur del país de las últimas ediciones".

Base: Matosinhos
Puntuable: WRC, WRC2, WRC3, JWRC y DMack Ford.
Superficie: Tierra
Población: 11.300.000
Capital: Lisboa
Idioma: Portugués
Moneda: Euro
Web: www.rallyedeportugal.pt

Palmarés

2014	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2012	Mads Ostberg (Ford Fiesta RS WRC)
2011	Sébastien Ogier (Citroën DS3 WRC)
2010	Sébastien Ogier (Citroën C4 WRC)
2009	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2008	Luca Rossetti (Peugeot 207 S2000)*

*Puntuable para el IRC

"Justo iniciando el verano, el WRC se encamina hacia la isla sarda, de especial belleza tanto en sus costas como en el interior de la misma, con tramos muy estrechos y con numerosas trampas, difíciles de anotar y con poco respiro para los copilotos, con numerosos pequeños rasantes y curvas cortas con muchos interiores traicioneros, que hacen que los pinchazos sean bastante comunes. El terreno se limpia bastante en sus segundas pasadas debido al tipo de terreno, que igualmente se descompone, haciéndolo muy duro para coches y pilotos. Especiales como las de Monte Lerno y Castelsardo son una muestra clara del carácter del rallye, con una superficie dura en la que el polvo a primera hora de la mañana puede ser un incordio más para los tripulantes".

Base: Alghero
Puntuable: WRC, WRC2 y WRC3
Superficie: Tierra
Población: 60.702.000
Capital: Roma
Idioma: Italiano
Moneda: Euro
Web: www.targa-florio.it

Palmarés

2014	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Mikko Hirvonen (Citroën DS3 WRC)
2012	Sébastien Ogier (Citroën DS3 WRC)
2011	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2010	Juho Hanninen (Skoda Fabia S2000)
2009	Jari-Matti Latvala (Ford Focus RS WRC)
2008	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)

ITALIA-CERDEÑA 12-14 DE JUNIO



"Uno de los rookies del campeonato, con unas especiales muy similares a las del rallye de Finlandia, pero con una anchura menor y sin una cantidad de rasantes de tanta importancia como en el nórdico. La base del rallye está en la localidad de veraneo de Mikolajki, de tamaño y estructura realmente justos para acoger un evento como una carrera del WRC. La Superespecial en el Mikolajki Arena, justo pegado a la zona de asistencia, hace que el acercamiento de la prueba a los aficionados sea muy sencillo y directo. El año pasado la organización tuvo muchos problemas con las roderas creadas, que destruyeron los tramos que se disputaban en Lituania, llegando incluso a suspender varios de ellos, lo cual provocó mucho malestar entre equipos y aficionados. Sin duda, la presencia del ídolo nacional Kubica hace que el país se vuelque en esta carrera".

Base: Mikolajki
Puntuable: WRC, WRC2, WRC3, JWRC y DMack Ford.
Superficie: Tierra
Población: 38.500.000
Capital: Varsovia
Idioma: Polaco
Moneda: Zloty
Web: www.rajdpolski.pl

Palmarés

2014	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5)*
2012	Esapekka Lappi (Skoda Fabia S2000)*
2011	Kajetan Kajetanowicz (Subaru Impreza STR 09)*
2010	Kajetan Kajetanowicz (Subaru Impreza STR 09)*
2009	Mikko Hirvonen (Ford Focus RS WRC)
2008	Michał Bebenek (Mitsubishi Lancer Evo IX)*

* Campeonato de Europa de Rallyes (ERC)

POLONIA 3-5 DE JULIO



ALEMANIA 21-23 DE AGOSTO

"Vuelta al asfalto después de meses de verlo solo en contadas superespeciales, un rallye de asfalto atípico, ya que tanto las pistas de los viñedos que rodean el río Mosel, como las de los campos de entrenamiento militar del Baumholder no nos cuadran como trazado típico sobre este firme. En los viñedos es importante no perder tiempo a la salida de las numerosas horquillas y cruces, mientras que en la zona militar, en tramos como el clásico Arena Panzerplatte, es importante atacar las numerosas frenadas y salir con velocidad, dado las largas rectas que proliferan en este tipo de especiales. Para el piloto el disfrute es total y para el aficionado es un rallye 'cómodo' gracias a la férrea y cuadrículada mentalidad organizativa germana, que hace que haya muchas zonas de espectadores, eso sí, ojo con moverse medio metro más de lo permitido... habrá algún amable Marshall que te gritará en un precioso idioma de sonido angelical".

Base: Trier
Puntuable: WRC, WRC2, WRC3 y DMack.
Superficie: Asfalto
Población: 82.604.000
Capital: Berlín
Idioma: Alemán
Moneda: Euro
Web: www.rallye-deutschland.de

Palmarés

2014	Thierry Neuville (Hyundai i20 WRC)
2013	Dani Sordo (Citroën DS3 WRC)
2012	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2011	Sébastien Ogier (Citroën DS3 WRC)
2010	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2009	No fue puntuable por rotación
2008	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)



FINLANDIA 31 DE JULIO-2 DE AGOSTO

"Tras el parón veraniego llega otro clásico del certamen, el antiguo 1000 Lagos, sin duda uno de los más complicados del campeonato por la velocidad media de sus tramos y las características de estos, llenos de rasantes donde la trazada debe ser la ideal para mantener la velocidad y no acabar en medio del bosque con David el Gnomo. Con la base en la ciudad de Jyväskylä y una organización prácticamente perfecta se convierte en uno de los favoritos para todos en el campeonato y un rallye donde todo piloto debe consagrarse definitivamente para ser una figura en el WRC. Innumerables tramos como Lankamaa, Surkee o Jukojärvi son especiales donde cada piloto tiene su propia historia y donde los locales vuelan literalmente, haciendo muy difícil para los foráneos ser competitivos en las primeras participaciones".

Base: Jyväskylä
Puntuable: WRC, WRC2, WRC3, JWRC y DMack Ford.
Superficie: Tierra
Población: 5.326.000
Capital: Helsinki
Idioma: Finés
Moneda: Euro
Web: www.nesteoirallyfinland.fi

Palmarés

2014	Jari-Matti Latvala (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2012	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2011	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2010	Jari-Matti Latvala (Ford Focus RS WRC)
2009	Mikko Hirvonen (Ford Focus RS WRC)
2008	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)

"Último de los rallyes denominados 'oversea', ubicado en el pintoresco pueblo de Coff's Harbour en la costa este, tiene una mezcla de tramo típico australiano con zonas muy rápidas y estrechas entre árboles con partes más parecidas a Nueva Zelanda, con grandes superficies abiertas y pistas más anchas; en ningún caso aparecen en la carretera aquellas famosas 'bolitas' de los tramos de la costa oeste que hacían tan deslizantes las especiales. Se requiere mucha atención a la hora de anotar debido a la velocidad y a las pistas estrechas con árboles muy cerca de la carretera, teniendo que apuntar muy bien la trayectoria del coche en cada momento. Ojo a los aficionados si se adentran demasiado en el interior de los bosques, ya que la presencia de fauna local, a veces peligrosa, esta más que asegurada".

Base: Coff's Harbour
Puntuable: WRC, WRC2 y WRC3
Superficie: Tierra
Población: 21.500.000
Capital: Canberra
Idioma: Inglés
Moneda: Dólar australiano
Web: www.rallyaustralia.com.au

Palmarés

2014	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2012	No se celebró
2011	Mikko Hirvonen (Ford Fiesta RS WRC)
2010	No se celebró
2009	Mikko Hirvonen (Ford Focus RS WRC)
2008	No se celebró

AUSTRALIA 11-13 DE SEPTIEMBRE





FRANCIA-ALSACIA 2-4 DE OCTUBRE

"Aún a la espera de confirmación de su posible vuelta a la isla de Córcega, el Rallye de Francia podemos considerarlo como un rallye puro de asfalto, con varios tramos heredados del Nacional Francés de Alsace-Vosges, con gran cantidad de zonas montañosas, así como varios entre viñedos parecidos a los del cercano Rallye de Alemania. Con base en Strasbourg, tiene la particularidad de un shakedown realmente extraño en el parking del estadio donde se albergan las asistencias. Tramos como Vosges-Pays d'Ormont o Vallee de Munster son la muestra más característica del tipo de tramos del rallye, que suelen ser de buen firme, y muchas zonas para cortar que en las últimas ediciones han sido 'protegidas' para no poder meterse dentro y no ensuciar en exceso las especiales, como ocurrió en 2010 o 2011".

Base: Alsacia
Puntuable: WRC, WRC2, WRC3 y JWRC
Superficie: Asfalto
Población: 66.000.000
Capital: París
Idioma: Francés
Moneda: Euro
Web: www.rallyedefrance.com

Palmarés

2014	Jari-Matti Latvala (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2012	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2011	Sébastien Ogier (Citroën DS3 WRC)
2010	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2009	Patrick Henry (Peugeot 206 WRC)*
2008	Patrick Henry (Peugeot 307 WRC)*

*Campeonato de Francia

"El de Gales posiblemente resuma en una sola prueba la esencia de los rallyes de antaño. Condiciones siempre difíciles, con tramos totalmente embarrados, niebla, frío, lluvia, e incluso la presencia de la nieve en alguna edición, hacen de esta cita un auténtico desafío. Se está rediseñando el recorrido tendiendo a subir más hacia el norte de Gales, pero conservando el carácter de especiales como las de Clocaenog o las del bosque de Hafren, pistas forestales embarradas muy rápidas y con el típico perfil abombado de las carreteras, que hace que los cambios de apoyo sean constantes y el piloto deba anticipar cómo estará colocado el coche en cada trazada. Para los aficionados es indispensable disfrutar de algún desayuno típicamente británico a pie de tramo, que puede consistir en un dietético sándwich de bacon o cualquier tipo de fritanga, cocina con esa característica grasa, perfecta para combatir el frío y la humedad ambiental".

Base: Deeside
Puntuable: WRC, WRC2, WRC3 y JWRC
Superficie: Tierra
Población: 61.284.000
Capital: Londres
Idioma: Inglés
Moneda: Libra esterlina
Web: www.walesrallygb.com

Palmarés

2014	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2012	Jari-Matti Latvala (Ford Fiesta RS WRC)
2011	Jari-Matti Latvala (Ford Fiesta RS WRC)
2010	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2009	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2008	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)

GRAN BRETAÑA-GALES 13-15 DE NOVIEMBRE



ESPAÑA-CATALUNYA 23-25 DE OCTUBRE

"Única prueba mixta del campeonato, se convierte en una de las más divertidas para pilotos y equipos, que deben adaptarse al cambio de superficie de un día para otro. La etapa de tierra tiene tramos preciosos en los que solo hay que preocuparse del polvo y de cuidar los neumáticos de tierra en las zonas de asfalto de alguno de ellos. Las etapas de asfalto se convierten en auténticos circuitos en los que los pilotos deben afinar al máximo las trazadas, convirtiendo los coches en vehículos casi de pista, con la menor altura de carrocería usada durante todo el año, necesitando un set up lo más preciso posible. Además, la perfecta organización del RACC, que innova cada año –como en esta última edición con la superespecial en Barcelona–, hace que sea un disfrute tanto para equipos como para el público que llena nuestras carreteras".

Base: Salou
Puntuable: WRC, WRC2, WRC3, JWRC y DMack Ford (doble)
Superficie: Tierra y asfalto
Población: 47.190.000
Capital: Madrid
Idioma: Español
Moneda: Euro
Web: www.rallyracc.com

Palmarés

2014	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2013	Sébastien Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2012	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2011	Sébastien Loeb (Citroën DS3 WRC)
2010	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2009	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)
2008	Sébastien Loeb (Citroën C4 WRC)

Al-Attiyah, príncipe del Dakar

Impresionante victoria de Nasser Al-Attiyah, que dominó el Dakar desde la primera etapa y le dio el cuarto triunfo consecutivo a Mini –pese a estar fuera del equipo oficial–, en una prueba en la que tanto Carlos Sainz como Nani Roma tuvieron que abandonar sin poder luchar por las primeras posiciones.





Josep VIAPLANA. Fotos: RED BULL, ASO/DPPI-MAINDRU y X-RAID

Masser Al-Attiah se coronó en Buenos Aires, con todo merecimiento, bicampeón del Dakar. El catari dominó la carrera con una autoridad inusual, sin el más mínimo error y aprovechando al máximo los errores de sus rivales. Mini, por su parte, obtuvo la cuarta victoria consecutiva con un 4x4 que aún se ha revelado como la apuesta con más garantías para el Dakar.

Ganador ya de la primera etapa, Al-Attiah tuvo que ceder la primera posición en Villa Carlos Paz por una sanción por exceder el límite de velocidad en el enlace, aunque ello al final no ha tenido ni la más mínima incidencia sobre la carrera del catari. Desde el primer momento, beneficiado por el tempranero K.O. de Nani Roma, el mensaje que transmitía a sus adversarios era que este iba a ser su año, refrendándolo otra vez al ser el más rápido también en la segunda etapa, aupándose ya al liderato en San Juan y manteniendo la posición durante toda la carrera.

Fue la primera de una lista impresionante de cinco victorias, claro ejemplo del dominio que ha ejercido el príncipe catari en esta 37ª edición del Dakar. Su conducción, no obstante, nunca ha sido conservadora y ha opta-

do por acumular triunfos en vez de limitarse a gestionar su ventaja, pese a la presión ejercida por Giniel de Villiers, menos rápido tal vez, pero con una impresionante regularidad. El piloto de Toyota, segundo en Buenos Aires, fue el único que tuvo opciones de acabar con el dominio del Mini, pero en las últimas etapas levantó el pie y se quedó a 35'. Al sudafricano, ganador de 2009, solo le ha faltado una victoria de etapa.

El catari logró su segunda victoria después de dominar la carrera con enorme autoridad desde el primer día

La clave en la actuación de De Villiers, que tenía a los mandos un Toyota Hilux absolutamente renovado y muy competitivo, radicó en la segunda parte de la etapa maratón. Ahí perdió la carrera y no fue por su culpa. Había recuperado tiempo al líder y estaba a unos 4 minutos cuando un helicóptero de la televisión se le colocó delante,



Albert Llovera

Actuación heroica

No pierde la sonrisa nunca. Llegando a Iquique un grupo de amigos, italianos y españoles, entre ellos Carlos Checa –el piloto de motos–, le socorrieron cuando rompió una rueda contra una piedra. Él bromaba, siempre buscando el lado positivo de la vida. En Termas de Río Hondo le encontré yendo al hospital junto a su inseparable Àlex Haro, el ángel de la guarda, pero me guiñó un ojo para que no me preocupara. Es así. Sencillo, afable, extraordinario.

Después de dos intentos que acabaron en abandono, en 2007 y 2014, Albert ha cruzado la línea de meta en esta edición del Dakar después de una excelente actuación, en la que se ha metido en pocos líos con su espectacular buggy con los colores de Catar. *"No ha sido nada fácil este Dakar. Desde el principio lo pasamos mal porque la segunda etapa marcó mucho la parte física y anímica de los pilotos. Fue brutal y no fue equiparable con ningún entrenamiento tan extremo. Me fundí anímica y físicamente, pero cuando la terminé acabé supercontento y me dije que tenía que acabar"*, explica el andorrano. Con respecto a la incursión en Bolivia y la altitud, Llovera recuerda una jornada de extrema exigencia: *"En Bolivia lo pasé muy mal porque nos cogió una fuerte tormenta y tuve que cruzar seis veces ríos de más de medio metro. Llegué a Uyuni totalmente mojado y con los pies helados, que no me daba ni cuenta. Cuando me bajé del coche me encontré mal y terminé con las piernas blancas y las uñas a punto de saltar"*.

Albert considera que su buggy, del equipo MD Rally, se *"comportó muy bien. No es un top, pero aguanta. Cuando le exiges un poco más empieza a sufrir, pero es un coche de mantenimiento muy bueno y corre mucho. Yo prefiero esto que uno de cuatro ruedas motrices. Es muy divertido de conducir, con cambio secuencial y frena muy bien, aunque pediría un chasis un pelín más grande"*.

Llovera acude diariamente a la clínica médica itinerante de cada campamento para las curaciones, además tampoco quiere privilegios y hasta ahora ha dormido todos los días en una tienda adaptada. *"Venir y poder cerrar el proyecto para terminar el Dakar ya fue importante. Llegué muy nervioso a Buenos Aires, justo de tiempo y otra vez sin haber hecho pruebas"*, reflexionando sobre un posible regreso en 2016, ya que en el Dakar *"no tengo mucha calidad de vida, voy muy apurado y en el vivouac lo paso muy mal"*.





Excelente el rendimiento de Giniel de Villiers con el Toyota Hilux, siempre en posiciones delanteras y finalmente segundo en la carrera.



El holandés Van Loon optó por no arriesgar durante la segunda semana, y ello le valió conseguir una destacable cuarta posición.



El portugués Carlos Sousa realizó un gran Dakar, lo que le valió una meritoria octava plaza con el Mitsubishi ASX.



DAKAR Etapas 9 a 13 (final)

levantando una enorme polvareda, y al quedar cegado chocó contra una piedra y tuvo que parar a cambiar la rueda, perdiendo unos 5' que hubiesen dejado la carrera al rojo vivo. Le pidieron excusas, pero está claro que no es suficiente.

Abandono de Nani

Después de que la primera semana se cobrara el abandono de Carlos Sainz y Nani Roma quedara fuera de toda opción de revalidar el título desde el kilómetro 3 por una avería en la bomba de aceite de su Mini, un coche muy fiable, la segunda semana de la carrera acabó sien-

piloto español acabó en Salta. Nani Roma fue excluido de la carrera antes de tomar la salida de la especial después de que la noche anterior llegara al campamento por carretera y se saltara con ello varios *waypoints*. Se quedó en Argentina para apoyar a su mujer, Rosa, que en su tercer intento de completar la carrera en Motos logró su objetivo.

Peugeot, en alza

Tras el abandono de Carlos Sainz en la quinta etapa, todas las esperanzas de Peugeot de hacerse con una victoria de etapa en su retorno al Dakar habían recaído en Stéphane Peterhansel. El francés, sin embargo, no lograría imponerse en ninguna especial y se consuela con haber conseguido llevar su 2008 DKR hasta la meta, igual que Cyril Despres, que no lo tuvo nada fácil en su iniciación en la categoría de cuatro ruedas.

Se esperaba, ciertamente, que la actuación de los Peugeot fuera diferente. Menos fiabilidad y más prestaciones. Ha sido al contrario. Mucha fiabilidad y unas prestaciones que han ido de menos a más, acabando con señales de cierta competitividad. El concepto requiere tiempo, una precisa evolución y muchos kilómetros de tests para salir en la próxima edición a ganar. La experiencia de este año les puede ser de enorme utilidad en un proyecto a tres años.

Stéphane Peterhansel aseguraba en su balance final que "el 2008 DKR es un auténtico

Giniel de Villiers, que mantuvo la presión hasta las últimas etapas, llevó al Toyota a la segunda plaza

do una pesadilla para el español, pese a imponerse brillantemente en la novena etapa. Poco podía imaginar el ganador de 2014 que ello le iba a costar el abandono. La carrera del piloto catalán terminaría con un vuelco espectacular a cuatro días de Buenos Aires en el km 193 de la décima etapa al encontrar un agujero de 2 metros que no estaba marcado en el *roadbook*.

Estuvo toda una semana digiriendo el varapalo de la primera etapa, pero la singladura del



Marc Coma

De la KTM... a un Toyota

Marc Coma dará el salto a las cuatro ruedas en 2016. El piloto catalán, que el pasado sábado logró su quinta corona en el Dakar en la categoría de Motos, ha decidido seguir los pasos de Stéphane Peterhansel, Cyril Despres y Nani Roma y cambiar la moto por el coche. La decisión está muy meditada y tomada desde un par de meses antes de afrontar esta última edición. El equipo Toyota Overdrive que lidera el belga Jean-Marc Fortin será su destino y tendrá como compañeros al sudafricano Giniel de Villiers, segundo en este Dakar, y al saudí Yazeed Al-Rajhi, que era tercero y una de las revelaciones de la carrera cuando abandonó por un problema mecánico tras la décima etapa. De hecho, Marc Coma ya ha comunicado a su círculo íntimo la decisión de pasarse a las cuatro ruedas, incluyendo a KTM, marca con la que tiene un contrato de por vida y de la que se ha convertido en embajador. La figura de Jordi Durán ha sido decisiva para llevar hacia delante la operación. Durán, que durante años fue su compañero de equipo y tras la retirada su hombre de confianza, le "abandonó" para fichar por Toyota tras irse

a vivir a Trier con una alemana que conoció, precisamente, en el Dakar. El del Bruc es el coordinador del equipo Toyota Overdrive y el responsable de toda su logística.

Marc Coma hace ya algunos años que se estaba planteando el salto de especialidad, pero tenía claro que solo lo haría en un proyecto serio, con futuro y dentro de una estructura oficial. Las propuestas que había recibido hasta ahora no le ofrecían excesivas garantías, pero la de Toyota, marca que tecnológicamente ya está implicada en el desarrollo de un coche que este año ha cambiado radicalmente, le llena por completo.

La llegada del pentacampeón a Toyota irá acompañada del patrocinio de la firma de bebidas energéticas Red Bull, que ya le ha patrocinado estos últimos años en moto y que ya es patrocinador personal del sudafricano Giniel de Villiers, encontrando en el Dakar una plataforma idónea para promocionar sus productos, puesto que es el patrocinador principal de Peugeot y también lo era en el Mini privado de Nasser Al-Attiyah, que ha sido quien ha ganado la carrera.

Marc ha anunciado que en 2016 correrá en la categoría de Coches dentro de la estructura de Toyota Overdrive.





El polaco Holowczyc fue el segundo hombre de Mini en la meta.

Más ganas que buenos resultados demostró Gordon en esta edición.

Espanoles en la caravana Otro tipo de aventura

Los pilotos son los que, normalmente, salen en los papeles, para bien o para mal, pero detrás de una carrera de la magnitud del Dakar hay un gran número de personas que trabajan para que todo salga rodado, ya sea dentro de las estructuras de los propios equipos como en la organización. La prueba, como ya ocurriera en África y pese a que en Sudamérica el idioma que se habla es el español, es francesa por los cuatro costados. Sin embargo, dentro de la organización tienen mucho peso algunos nacionales, como Manuel Tajada por parte de RPM. Dentro de la estructura que podríamos denominar técnica, en la que se encuentran los comisarios –que velan para que no haya trampas–, hay también cuatro españoles: tres en los coches y uno en las motos.

Francesc Junoy, Jordi Parro y Joan Anton Grustan tienen diversas funciones en la carrera de Coches, mientras que Jordi Pérez, con enorme experiencia en MotoGP, es el responsable técnico de la carrera de Motos. En los diferentes equipos, tanto de la envergadura de X-raid y Peugeot, como en Toyota Overdrive, encontramos españoles que se han hecho un hueco en esta carrera tan particular. Ingenieros, mecánicos, coordinadores, médicos, fisios... Todos ellos

se merecen un homenaje porque, ciertamente, el Dakar es una carrera dura, muy dura, pero les aseguro que aún lo es más para las asistencias, que van por carretera todo el día y trabajan por la noche para que coches y motos estén en perfecto estado de revisión. Todos tienen un denominador común: Pasión por el Dakar. Jordi Parro, cuyo padre ya ejerció de observador FIA en 1995, debutó en 2008, la carrera que precisamente se anuló. Llegó de la mano del andorrano Pep Basolí y siempre ha ejercido de comisario de relación con los pilotos hasta que este año le propusieron ser el responsable de las salidas. Joan Anton Grustan, director deportivo de la Federación Catalana, es comisario de relación con los pilotos y su trabajo en su primer Dakar ha sido el de comisario de relación con los pilotos, es decir, un filtro para no colapsar la dirección de carrera. Francesc Junoy, por su parte, ha completado su quinto Dakar, y después de tres años de comisario deportivo lleva dos como presidente. Los deportivos son el último tribunal del Dakar, y quien apela sus decisiones se ven, posteriormente, en París. Es decir, dirección de carrera aplica el reglamento y los comisarios deportivos entran en función cuando alguien reclama.



Estuvimos con los españoles del equipo KH-7 y con el manager de Nani Roma, Jordi Arilla.



Jordi Pérez es el responsable técnico de la carrera de Motos.



Francesc Junoy, Jordi Parro y Joan Anton Grustán tienen diversos cometidos en la supervisión de la categoría de los Coches.

DAKAR Etapas 9 a 13 (final)

coche de carreras. Para ganar se necesitan técnicos, pilotos y experiencia. Cada día ha supuesto un volumen de datos potencialmente útiles para su desarrollo y definición final. Estuve, como mínimo en dos ocasiones, a punto de ganar la etapa, pero el hecho de que no lo consiguiera no afecta a los objetivos de mi participación. La cosa más importante era crecer juntos. El coche, naturalmente, pero también el equipo, que partía de cero”.

Orlando Terranova, compañero de equipo de Nani Roma en X-raid, es otro de los pilotos que acaban decepcionados de un Dakar en el que se le ha escapado una ocasión de oro, porque el rápido abandono del catalán le abrió las puertas a la victoria. Líder la primera noche, el argentino quedó en fuera de juego en la cuarta etapa, aunque desde entonces no dejó

El Peugeot 2008 DKR ha sido más fiable y menos competitivo de lo esperado, pero la base del coche es buena

de impresionar alardeando de una gran velocidad a lo largo de todo el rallye, y ganando cuatro etapas.

La mala suerte se cebó también con Yazeed Al-Rajhi, protagonista de una carrera extraordinaria hasta la 11ª etapa, que no pudo ni siquiera empezar, debido a una avería en el motor a pocos kilómetros de la salida de la especial y que le dejó tirado con su Toyota en el enlace. El piloto saudí, ganador de la octava etapa y tercero en la ge-



Camiones

Vila y Juvanteny, en la llegada



La carrera ha sido dura, larga y cruel en algunos casos, terminando solo el 53% de los participantes que tomaron la salida en Buenos Aires el pasado 4 de enero. Entre ellos dos camiones españoles, el Iveco de Pep Vila y Xavi Colomé, decimotercero de la general, y el Man de Jordi Juvanteny, José Luis Criado y Enric González, que ha vuelto a ganar la categoría de 6x6 y ha sido 37º en la clasificación final.

Pep Vila, que ha visto cómo su compañero Hans Stacey ganaba cuatro etapas, la primera y las tres últimas, se mostraba contrariado “por no acabar entre los diez primeros”, que era el ob-

jetivo inicial. “El ritmo de la carrera ha sido muy fuerte, se ha corrido mucho y pequeños problemas nos han retrasado, sin olvidar que nos hemos tenido que parar para ayudar a De Rooy. De todas formas, cuando acabas el Dakar siempre es una experiencia positiva, y la sensación es brutal porque a lo largo de dos semanas se vive con una intensidad y emoción impresionantes”. Jordi Juvanteny, por su parte, apuntaba que “estamos contentísimos de haber conseguido acabar, y más después de ver cuánta gente se ha quedado por el camino. Nosotros mismos nos veíamos prácticamente fuera en la cuarta etapa, y suer-

te del camión de Jordi Ginestà, que nos sacó de la miseria. Ha sido una de las ediciones más difíciles de Sudamérica. De las que marcan”. Por otro lado, hacía hincapié en que “a pesar de todas las dificultades que nos hemos encontrado por el camino, hemos ido avanzando hasta cumplir con nuestro objetivo y creo que, por peso y prestaciones de nuestro Man, no se nos puede pedir más”, reconocía el de Sant Feliu, que lleva 12 triunfos de 6x6 en sus 24 participaciones en el Dakar. La categoría de Camiones estuvo dominada por la escuadra Kamaz, entre los cuales venció Mar-deev, Belyaev y Svistunov.



Más cómodos y rápidos en la segunda semana, Juvanteny, Criado y González volvieron a vencer en 6x6.

Tremendo sacrificio de Vila para ayudar a Stacey, su jefe de filas en Iveco. Un trabajo de diez.



Peterhansel sacó todo el jugo posible a un prometedor Peugeot 2008 DKR, pero no pudo entrar en el top ten final.



El trío ruso de Kamaz –Mardeev, Belyaev y Svistunov– vigiló su posición y consiguió el triunfo.

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

DAKAR Etapas 9 a 13 (final)

El equipo Peugeot solo ha tenido que lamentar el abandono de Carlos Sainz, por lo que el objetivo está más que cumplido.



neral en el momento en el que abandonaba en su primer Dakar, será uno de los protagonistas de cara a la próxima edición. El gran beneficiado de tanto abandono entre los favoritos fue el polaco Krzysztof Holowczyc, quien celebró su discreta décima participación subiéndose al fin al podio, aunque a 1 hora de De Villiers y a hora y media de Al-Attiyah.

Exhibición de Kamaz

Por último, en cuanto a la categoría de Camiones, en este Dakar no se ha asistido al final del dominio de los Kamaz como algunos preveían. Muy al contrario. Los rusos, que acapararon los tres primeros puestos en la general, se fueron repartiendo las victorias de etapa en las pistas del Dakar, pese a que el triunfo en la primera especial del Iveco de Hans Stacey prometía un resultado diferente y una carrera competida.

Pese a lograr cuatro victorias de etapa, las tres últimas consecutivas, el holandés no pudo hacer nada frente al duelo entre Ayrat Mardeev y Eduard Nikolaev. Nikolaev, ganador de seis etapas, partía como claro

Los Kamaz arrasaron en la carrera de Camiones copando el podio, pese a cuatro victorias parciales del Iveco de Stacey

favorito y, hacia la mitad de la carrera, se esperaba que repitiera su triunfo de 2013. Sin embargo, la prueba se le complicó en la séptima etapa, que le obligó a convertirse en perseguidor de un Mardeev que evidenció una gran regularidad. A Nikolaev le faltó tiempo y se quedó a 13 minutos de su compatriota después de que los dos últimos días se dieran órdenes de equipo para no comprometer el extraordinario resultado de los Kamaz. El hijo de Ilgizar Mardeev, que finalizaba en segunda posición detrás de Nikolaev hace dos años, se ha tomado de esta forma la revancha, mientras que el ganador de 2014, Andrei Karginov, completó el podio ruso. <



Terranova pilotó sin presión y para el equipo la segunda semana, pero demostró siempre una tremenda rapidez.



El vencedor Al-Attiyah, en la foto con Marc Coma, ha ganado cinco etapas en esta edición.

Un nuevo oficio se ha puesto de moda en el Dakar, puesto que los grandes equipos desplazan un técnico para ayudar a los pilotos/copilotos a encontrar la ruta idónea. Se le denomina "Mapman" y entre ellos figuraba Moi Torralardona en X-raid, que debutó en el Dakar de 2004 como navegante de Pep Vila. "Mi trabajo es coger el roadbook del día siguiente y, cuando el reglamento lo permite, ponerlo sobre una base digital para tener una visión más real y obtener referencias nuevas", explicó.



Romain Dumas, uno de los pilotos más polifacéticos del automovilismo mundial, va a encadenar tres semanas de auténtica locura al volante. El vencedor de las 24 Horas de Le Mans en sus ediciones de 2010 y 2013 empalmará directamente este Dakar, en el que abandonó en la 10ª etapa a los mandos de un buggy, con su participación en el Rallye de Montecarlo, otra cita única que afrontará con un Porsche 911.

Mientras las relaciones entre la ASO, la empresa propietaria del Dakar, y Chile están en horas bajas –ya les han comunicado que no quieren pagar el próximo año–, se daba por hecho que la caravana regresaría el próximo año a Perú en busca de la arena que no ha habido en esta 37ª edición. Por otro lado, Etienne Lavigne, máximo responsable de la carrera, dijo muy claro en su balance de la carrera que Colombia, Ecuador y también Brasil se han interesado en albergar el Dakar.

David Castera, expiloto motociclista y después director de la carrera de Motos, es actualmente el director deportivo del Dakar y máximo responsable de su recorrido. Es, por otro lado, quien mantiene las relaciones con las autoridades y patrocinadores en Sudamérica, trasladándose a vivir aquí hace 3 años. David ha decidido ya volver a Francia con su mujer y sus dos hijos, y desde el inicio de la prueba se oye el rumor de que podría dejar su cargo para probar fortuna en los negocios.

La carrera, en cifras

- 2.300** Retransmisiones de mensajes de seguridad en 40 emisoras de radio de Argentina, Chile y Bolivia.
- 3.000** Personas presentes cada día en el *vivouac*: competidores, organización, patrocinadores y medios.
- 8.196** Kilómetros del recorrido con principio y fin en Buenos Aires, con 3.788 km de especial para los Camiones.
- 9.026** Kilómetros del recorrido con inicio y final en Buenos Aires, con 4.505 km de especial para los Coches.
- 9.203** Kilómetros del recorrido con salida y llegada en Buenos Aires, con 4.657 km de especial para las Motos.
- 22.000** Personas movilizadas para la seguridad de los espectadores y de los competidores.
- 80.000** Comidas que se sirven en el *vivouac* durante el rallye.
- 176.000** Seguidores en la cuenta oficial de Twitter del Dakar.
- 1 millón** Fans en la página Facebook oficial del Dakar, a pocos días del inicio de la carrera.
- 3,9 millones** Espectadores en la salida, en la meta y en el recorrido del Dakar de 2014, en Argentina, Chile y Bolivia.
- 4,8 millones** Vídeos vistos en 2014.
- 7,2 millones** Visitas únicas en la web www.dakar.com.
- 1.000 millones** Telespectadores que vieron imágenes del Dakar en 2014.

clasificación

Etapla 9: Iquique-Calama (451 km)

COCHES

1. Roma-Périn (Mini), a 4.41.56. 2. Al-Attiah-Baumel (Mini), a 6.27. 3. Chicherit-Winocq (Buggy), a 14.09. 4. Vasilyev-Zhiltsov (Mini), a 15.52. 5. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota), a 21.58. 6. Al-Rajhi-Gottschalk (Toyota), a 27.16. 7. Holowczyc-Panseri (Mini), a 29.30. 8. Terranova-Graue (Mini), a 30.34. 9. Gordon-Campbell (Gordini), a 35.59. 10. Despres-Picard (Peugeot), a 45.22... 30. Llovera-Haro (Buggy MD Rallye), a 2.03.31. 59. Foj-Santamaría (Toyota), a 4.47.08.

CAMIONES

1. Mardeev-Belyaev-Svistunov (Kamaz), 5.19.29. 2. Nikolaev-Yakovlev-Akhmadeev (Kamaz), a 1.29. 3. De Rooy-Rodewald-Damen (Iveco), a 7.05. 4. Karginov-Mokeev-Leonov (Kamaz), a 15.33. 5. Loprais-Marco Alcayna-Van der Vaet (Man), a 18.58... 23. Vila-Colomé-Roqueta-Huisman (Iveco), a 2.10.39. 27. Germano-Germano-Cámara (Man), a 2.52.09.

Etapla 10: Calama-Salta (359 km)

COCHES

1. Al-Attiah-Baumel, 3.49.59. 2. Terranova-Graue, a 1.35. 3. Al-Rajhi-Gottschalk, a 3.39. 4. Poulter-Howie, a 4.06. 5. De Villiers-Von Zitzewitz, a 4.24. 6. Ten Brinke-Colsoul, a 5.21. 7. Holowczyc-Panseri, a 6.01. 8. Spataro-Lozada, a 7.19. 9. Peterhansel-Cottret, a 7.23. 10. Sousa-Fiuza, a 8.18... 29. Llovera-Haro, a 29.37. 48. Foj-Santamaría, a 1.07.52.

CAMIONES

1. Nikolaev-Yakovlev-Akhmadeev, 4.18.17. 2. Mardeev-Belyaev-Svistunov, a 0.49. 3. Viazovich-Haranin-Zhyhulin, a 1.19. 4. Loprais-Marco Alcayna-Van der Vaet, a 4.42. 5. De Rooy-Rodewald-Damen, a 5.19... 16. Vila-Colomé-Roqueta-Huisman, a 24.43. 26. Germano-Germano-Cámara, a 44.28. 32. Juvanteny-Criado-González, a 1.07.18. 40. Ginesta-Berriman-Herrero, a 1.45.14.

Etapla 11: Salta-Termas de Río Hondo (194 km)

COCHES

1. Al-Attiah-Baumel, 1.53.10. 2. Terranova-Graue, a 0.27. 3. De Villiers-Von Zitzewitz, a 0.39. 4. Vanagas-Rudnitski, a 0.40. 5. Vasilyev-Zhiltsov, a 1.16. 6. Ten Brinke-Colsoul, a 2.12. 7. Peterhansel-Cottret, a 2.16. 8. Sousa-Fiuza, a 2.27. 9. Lavielle-Maimon, a 2.40. 10. Spataro-Lozada, a 2.47... 54. Foj-Santamaría, a 37.49. 67. Llovera-Haro, a 1.47.39.

CAMIONES

1. Stacey-Bruynkens-Der Kinderen, 2.08.11. 2. De Rooy-Rodewald-Damen, a 1.10. 3. Nikolaev-Yakovlev-Akhmadeev, a 1.56. 4. Viazovich-Haranin-Zhyhulin, a 2.00. 5. Van Vliet-Prong-Klein, a 3.07... 7. Loprais-Marco Alcayna-Van der Vaet, a 3.49. 13. Vila-Colomé-Roqueta-Huisman, a 7.49. 28. Germano-Germano-Cámara, a 16.54. 35. Juvanteny-Criado-González, a 28.21. 43. Ginesta-Berriman-Herrero, a 1.22.00.

Etapla 12: Termas de Río Hondo-Rosario (298 km)

COCHES

1. Terranova-Graue, 3.04.06. 2. Vasilyev-Zhiltsov, a 0.30. 3. Spataro-Lozada, a 1.29. 4. Al-Attiah-Baumel, a 1.37. 5. Ten Brinke-Colsoul, a 1.50. 6. Sousa-Fiuza, a 1.52. 7. Peterhansel-Cottret, a 4.04. 8. Holowczyc-Panseri, a 4.39. 9. Gordon-Campbell, a 5.20. 10. Rakhimbayev-Nikolaev, a 6.15... 45. Foj-Santamaría, a 55.38. 66. Llovera-Haro, a 1.42.26.

CAMIONES

1. Stacey-Bruynkens-Der Kinderen, 3.33.39. 2. Van Vliet-Prong-Klein, a 0.18. 3. De Rooy-Rodewald-Damen, a 0.28. 4. Sotnikov-Devyatkin-Aferin, a 1.09. 5. Mardeev-Belyaev-Svistunov, a 1.15... 12. Vila-Colomé-Roqueta-Huisman, a 12.47. 22. Loprais-Marco Alcayna-Van der Vaet, a 25.05. 26. Germano-Germano-Cámara, a 27.59. 33. Juvanteny-Criado-González, a 39.14. 38. Ginesta-Berriman-Herrero, a 49.38.

Etapla 13: Rosario-Buenos Aires (174 km)

COCHES

1. Gordon-Campbell, 13.16. 2. Poulter-Howie, a 0.25. 3. Spataro-Lozada, a 0.29. 4. Terranova-Graue, a 0.31. 5. De Villiers-Von Zitzewitz, a 0.34. 6. Al-Attiah-Baumel, a 0.39. 7. Ten Brinke-Colsoul, a 0.48. 8. Holowczyc-Panseri, a 0.49. 9. Van Loon-Rosegaar, a 0.57. 10. Vasilyev-Zhiltsov, a 1.01... 43. Foj-Santamaría, a 26.59. 57. Llovera-Haro, a 34.31.

CAMIONES

1. Stacey-Bruynkens-Der Kinderen, 20.31. 2. Van Vliet-Prong-Klein, a 1.21. 3. Mardeev-Belyaev-Svistunov, a 2.23. 4. Sotnikov-Devyatkin-Aferin, a 2.45. 5. Nikolaev-Yakovlev-Akhmadeev, a 3.32... 12. Vila-Colomé-Roqueta-Huisman, a 9.16. 14. Loprais-Marco Alcayna-Van der Vaet, a 13.17. 33. Juvanteny-Criado-González, a 27.42. 38. Germano-Germano-Cámara, a 30.02. 43. Ginesta-Berriman-Herrero, a 49.23.

CLASIFICACIÓN FINAL

COCHES

1. Al-Attiah-Baumel (Mini), 40.32.25. 2. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota), a 35.34. 3. Holowczyc-Panseri (Mini), a 1.32.01. 4. Van Loon-Rosegaar (Mini), a 3.01.52. 5. Vasilyev-Zhiltsov (Mini), a 3.12.41. 6. Lavielle-Maimon (Toyota), a 3.15.58. 7. Ten Brinke-Colsoul (Toyota), a 3.42.02. 8. Sousa-Fiuza (Mitsubishi), a 3.44.59. 9. Rakhimbayev-Nikolaev (Mini), a 4.08.44. 10. Chabot-Pillot (SMG), a 4.42.36... 41. Llovera-Haro (Buggy MD Rallye), a 23.27.09. 52. Foj-Santamaría (Toyota), a 36.15.46.

CAMIONES

1. Mardeev-Belyaev-Svistunov (Kamaz), 42.22.01. 2. Nikolaev-Yakovlev-Akhmadeev (Kamaz), a 13.52. 3. Karginov-Mokeev-Leonov (Kamaz), a 51.00. 4. Loprais-Marco Alcayna-Van der Vaet (Man), a 1.56.37. 5. Sotnikov-Devyatkin-Aferin (Kamaz), a 2.24.32... 13. Vila-Colomé-Roqueta-Huisman (Iveco), a 8.35.04. 28. Germano-Germano-Cámara (Man), a 26.13.41. 37. Juvanteny-Criado-González (Man), a 47.18.42. 43. Ginesta-Berriman-Herrero (Daf), a 63.46.48.

Nani Roma

"C'est le Dakar, patron"



Roma no pudo acabar el Dakar. Lo que empezó mal, con una avería en la bomba de aceite de su Mini que le dejó tirado después de haber hecho solo 3 kilómetros, acabó peor, ya que sufrió un espectacular accidente en la etapa entre Calama y Salta. Los daños en el coche le obligaron a cubrir parte de la etapa por asfalto y, pese a que sus mecánicos repararon el coche por la noche, fue excluido por haberse saltado varios waypoints y no le autorizaron a tomar la salida.

"Es triste acabar de esta forma", confesó el piloto español, quien desveló que *"ya estábamos en la salida cuando los comisarios nos informaron de que estábamos fuera de carrera. Es una pena, porque después de todo lo que hemos pasado nos hubiera gustado llegar a la meta de Buenos Aires"*.

Nani Roma remarcaba, por otro lado, que *"son cosas que pasan, y es mejor no darle demasiadas vueltas. Lo que más me duele es que el trabajo de los 15 mecánicos de mi equipo durante toda la noche para dejar el Mini a punto no haya servido de nada, pero está claro que después de lo mal que empezamos, este Dakar no podía acabar bien para nosotros"*.

El catalán hacía hincapié, sin embargo, en el motivo del accidente, provocado por un error de la organización y que llegó justo el día siguiente de haber ganado su única etapa de la presente edición. *"El roadbook no estaba bien hecho y el agujero donde volcamos no estaba señalizado, pese a que dicen que pocas horas antes pasó un coche de reconocimientos. Eso sí es grave, ya que podía haber pasado una tragedia, porque el agujero tenía 2 metros. Nosotros fuimos los primeros en pasar, ya que la etapa anterior la habíamos ganado y nos lo tragamos. Por suerte, no nos hicimos daño y pudimos avisar a los demás. Son cosas que no deberían suceder, y menos en una carrera como el Dakar",* denunció. Al respecto, Nani hacía una reflexión sobre estos errores del organizador, señalando que *"cuando un piloto hace algo mal, lo paga, pero ellos nunca se responsabilizan de nada"*. Sobre el particular, indicó que tanto el director de carrera como el conductor del coche que abrió pista le pidieron excusas por el error, *"pero ya se sabe que en el Dakar el artículo 1 es 'je suis désolé' o 'c'est le Dakar, patron'"*.

En cuanto al balance, tiene claro que *"ha sido una lástima no poder luchar por defender el título en ningún momento, pero la experiencia nos ha servido para aprender de cara al futuro. Tanto mi copiloto como yo hemos pasado momentos muy duros, que nos han hecho fuertes y, por extraño que parezca, debemos sacar cosas positivas de todo esto para regresar en 2016 con más fuerza que nunca"*.

Todo ha ido en contra de Nani en este Dakar, aunque al menos ganó una etapa antes de su abandono.



Xavier Foj

Único coche español en la llegada

De nuevo llevó Foj su eficaz Toyota a la meta. ¡Y ya van 12 veces consecutivas!



Xavi Foj, que este año ha cumplido sus bodas de plata (25 años) en el Dakar, es el único representante español que acabó el Dakar dentro de la carrera de Coches a los mandos de un Toyota Hilux dentro de la categoría T3, vehículos casi de serie, después de que durante tres años (2011, 2012 y 2013) lograra el triunfo en la categoría T2.

52º en la general, este arquitecto de formación y piloto de pasión, revela que ha vivido un Dakar muy duro. "Hemos tenido todo tipo de problemas, pero por suerte los hemos ido solventando hasta el final", asegura que cada día les pasaba algo, "porque cuando esta carrera la empiezas a contrapié, es imposible darle la vuelta". Chocaron con Albert Llovera, se quedaron sin frenos, sin embrague... Este año, además, su preparador, el argentino Jatón, también se encargaba del Acciona de Albert Bosch, y remarcaba que "el equipo tuvo mucho trabajo con ellos, y quizá descuidaron un poco la preparación de mi coche. Y a las carreras hay que venir con los deberes hechos, que luego surgen los problemas", se lamentaba.

Como para muchos pilotos, sin embargo, lo peor fue el recorrido. "Se han pasado con el fesh-fesh. No puede ser que estemos medio Dakar metidos en ese polvo que es tan peligroso, sin ver absolutamente nada, y corriendo muchas veces entre motos, quads y camiones", denunciaba.



FOTOS: J. RENEDO

Proyecto del equipo Acciona Una aventura con futuro



El sueño de que un coche eléctrico pudiera hacer el Dakar no pudo cumplirse después de que en la segunda etapa el buggy Acciona –empresa española que es una de las líderes mundiales en energías alternativas– tuviera que completar el recorrido por asfalto para llegar al campamento de Villa Carlos Paz y no fuera autorizado por los comisarios a tomar la salida en dirección a Chilecito. El vehículo, sin embargo, ha demostrado la viabilidad de las energías renovables en los terrenos más inhóspitos de la prueba de motor más dura del mundo.

Albert Bosch y Agustí Payà no pudieron ser los primeros en acabar la carrera con un coche totalmente eléctrico, pero sí han sido los primeros que han emprendido una aventura tremendamente interesante y viable en el futuro si tiene continuidad. Pueden estar orgullosos de un proyecto que ha dado la vuelta al mundo y remarcan que “no abandonamos por ningún motivo relacionado con la tecnología propia del coche eléctrico. Después de una avería en la bomba de dirección, sufrimos algunos golpes fuertes superando una zona extremadamente complicada de fesh-fesh, que provocaron un problema en la controladora del sistema, la cual quedó perjudicada hasta imposibilitar su correcto funcionamiento”.

Uno de los principales problemas con el que toparon fue la logística, tremendamente complicada. La organización les permitía tomar la salida 30' antes para poder completar el enlace a tiempo para no penalizar

en el sector selectivo, y también se les permitió hacer el cambio de baterías donde estaban ubicados los repostajes de las motos por cuestión de autonomía. Alcanzar el CP (control de paso) ya no era fácil si no estaba en una zona de asfalto, y trabajar sobre tierra o arena complicaba la logística, teniendo en cuenta que cada batería pesaba unos 400 kilos, que se colocaba desde un camión con grúa.

Bosch, que ha disputado ya ocho ediciones del Dakar, resume esta experiencia como un Dakar 3.0 con tres retos: “El primero es el común a todos, que es un reto mayúsculo; el segundo es el tecnológico, que creo que lo hemos superado, aunque solo hemos hecho dos etapas, y el tercero es el logístico, donde debemos replantearnos la estrategia en caso de poder volver”. Su copiloto, Agustín Payà, remarcaba sobre el particular que “correr el Dakar con un coche eléctrico será una ventaja en el futuro. Habrá que trabajar en su peso y en la autonomía, porque en la recarga se perdía mucho tiempo y te agotaba físicamente”. Sobre ello, apuntó que “me he dado cuenta de que el Dakar es sobre todo tiempo, y entonces debemos reducir drásticamente el tiempo de la recarga de energía”.

Por último, Albert Bosch, a sus 48 años, mira hacia adelante y deja claro que “como objetivo personal me gustaría regresar para completar un Dakar con un coche eléctrico. Ya hemos hecho historia y el reto ahora está en acabarlo”.

Aunque corta, la experiencia de Agustín Payá y Albert Bosch con el equipo Acciona ha sido satisfactoria, abriendo nuevas posibilidades tecnológicas y ecológicas en el mundo del automovilismo.



Crónicas de ultramar

“Empieza la cuenta atrás para 2016”

ES la última entrega de 2015 y confieso que me ha venido muy deprisa y casi sin hacerme a la idea de que la carrera ha puesto punto y final en esta edición. El final ha llegado como una tormenta en plena canícula. Queríamos un poco más de aventura, pese a estar ya las posiciones decididas desde hacía días. En Coches, la plenitud de los Mini



ha dado nuevamente la victoria a las manos y cabeza, muy bien amueblada, de Nasser Al-Attiyah, reafirmando la teoría de que los proyectos en esta carrera tienen su proceso. A saber: primer año, desastre, segundo, mejoría evidente, y tercero, maduración del fruto y eclosión y victoria. Hago esta reflexión por el desembarco de Peugeot a la competición, que se ha saldado con el estrépito conocido. Paciencia, hermanos, aún queda la segunda escalera antes del apogeo.

Laureles para Marc Coma, que, a pesar de la insistencia de Barreda, ha sabido esperar su momento sin caer en el desánimo y con seriedad y esfuerzo ganar su quinto Dakar, ¡ahí es nada! Coma ya lo ha hecho todo en las dos ruedas, ¿puede haber cuatro el año que viene? Finalmente, en el apartado de Camiones, mención especial para Ferran Marco, copiloto de Loprais, que a bordo de un Man han intentado, sin conseguirlo, poner en aprietos a los zares rusos de Kamaz, los absolutos reyes de los pesos pesados del Dakar. Un accésit especial de reconocimiento para Juvanteny y todo el equipo Epsilon, que, sobreponiéndose a las adversidades del incidente ajeno del pasado año, hemos llegado a Buenos Aires ganando por 12ª vez la categoría de 6x6.

Antes de acabar, llamada de atención, que no es la primera, a la organización, en el sentido de buscar nuevos espacios a la carrera. Se hace monótona, repetitiva, cansina. No dejen que las cosas sigan así. No mueran de éxito. No se apalanquen. Los que algo sabemos de esto nos podemos cansar, y los recién llegados van al son de lo que ven y oyen, y esta prueba épica se merece algo más que unas maratones machaconas e imágenes blancas de un salar helado que puso en peligro a los *motards*, con amenaza de motín de los principales, incluida la reina de la moto, este año coronada en la novena posición, la extraordinaria Laia Sanz. ¡Felicidades!

Lo dicho, cierre esperado de 2015 con luces y también sombras. Preparamos el siguiente. Empieza la cuenta atrás. Todos con su particular y especial Dakar único para cada uno de nosotros, pero, parafraseando al filósofo alemán Nietzsche, *“hay muchos Dakares, pero todos están en este”*. Hasta pronto, y gracias.

José Luis CRIADO. Equipo KH-7 Epsilon

anuncios de competición

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,

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)

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.

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 parti-

SUSCRÍBETE AHORA

65€

por 52 números

LLAMA AL
902 050 445
Lunes a viernes de 9 a 14h.

suscripciones@grupozeta.es



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.



Graticar
racing graphics

Especialistas en rotulación
de vehículos de competición

91 668 32 86

culares. Si usted tiene un perfil técnico a nivel de competición y conocimiento del mundo de los deportes mecánicos, esta es su oportunidad. Riguroso, autónomo, con sentido de servicio y de saber manejar las prioridades. Usted debe tener al menos uno de estos idiomas: Inglés, portugués, italiano. Con sede en Montpellier (Francia): Contrato permanente. Compensaciones basadas en sueldo fijo + incentivos según volumen de ventas. Enviar currículum vitae y carta de presentación a la dirección: j.pons@gt2i.com.

KARTING

Sport Kart Vendrell: Importadores oficiales de chasis **TONY-KART**, motores **VORTEX** y cascos **ARAI** con posibilidades **LUCKY DESIGN**. Campeones de España, de Europa y del mundo. Material nuevo y usado. Asistencia en carrera. Tel.: 977 66 37 76. Fax: 977 66 60 68. Web: kartingvendrell.com.

FALUGA RACING: Importador oficial motores TM. Venta, reparación y preparación de motores. Disponemos de material nuevo y de ocasión. Tel./fax: 93 788 34 85.

WWW.CLSPORTKART.COM: Importadores de los chasis Lenzokart, Luxor y los motores LKE, vende sus motores KZ LKE (TEC_SAV) usados en el equipo oficial. Tel.: 607 92 40 57.

2 karts: (1 dos tiempos Inter A + 1 cuatro tiempos) + remolque cubierto + muchos accesorios y recambios + 2 motores. Todo, 2.500 euros. Tel.: 619 70 27 95.

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 Rovanner: Mucho repuesto. Estado impecable, revisado Baporo. Admito coche calle como forma de pago. Tel.: 0034 610 218 044. lucianoarrabal@yahoo.es.

INFORMACIÓN PARA ANUNCIOS

ENVIAR A: anuncios.motor@grupozeta.es

Datos personales
Nombre y apellidos
Domicilio
CP y población
NIF
Número de suscriptor

Texto del anuncio
Duración

Forma de pago:
☒ Tarjeta de crédito
(Indicar titular, número de tarjeta y fecha de caducidad)

PRECIOS 2014

Tarifa general -----> 0,62 € cada palabra.
Suplemento de foto: 34 €.
Tarifa suscriptores particulares -----> Anuncios por palabras GRATIS.
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!

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, elevalunas, 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 22 75 55.



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

actualidad autonómica

ASTURIAS **AS**

Entrevista: Aldo de Alberto

“Me encantaría hacer un Legend con el Córdoba”

Uno de los protagonistas la temporada pasada, tanto del Nacional como del Regional de Montaña, fue el piloto de Salinas Aldo de Alberto y su espectacular montura. A sus 44 años de edad, sigue disfrutando de las carreras como el primer día, sin descuidar su trabajo como comercial en el negocio familiar.



Su adaptación al Córdoba WRC fue muy buena, dándonos la posibilidad de presenciar el paso de tan espectacular coche a todos los aficionados.



El Citroën C2 marcó su regreso a las temporadas completas.

¿CÓMO te iniciaste en el automovilismo? Haznos un resumen de tu trayectoria deportiva.

Con escasos 3 años, mis padres ya me llevan a mi primera carrera, más adelante mi padre debuta en la Subida a la Plata y funda la Escudería EDA, hasta

que en el año 1987 decide dejarlo para que yo pueda correr; así me inicio en el Karting y con 13 años ya soy subcampeón de Asturias Juvenil; a los 16, mi padre adquiere un Alfa 33 Gr.A y corro el Campeonato de España de Producción; más tarde llegaría el Fórmula Fiat asistido



De Alberto seguirá un año más dando espectáculo en las rampas del Nacional de Montaña.

por Meycom y después del servicio militar un grave accidente de tráfico que me deja en el dique seco, hasta que en 1993 corro Fito y Santo Emiliano con un Seat 124 sacado de un largo letargo. Entre los años 2009 y 2012 hago algunas carreras sueltas con un Alfa Sprint Trofeo; ya en 2013 decido correr más carreras y adquiero un Citroën C2 ex Monarri, pero lo cambio a mitad de temporada por el Seat Córdoba WRC actual, obteniendo el título la temporada pasada en el Campeonato de España y de Asturias de Grupo A.

¿Qué supuso para ti el conseguir el Campeonato de Montaña en Grupo A?

Una enorme satisfacción, después de 25 años sin hacer una temporada completa, lograrlo te motiva para continuar haciendo lo que más te gusta, aprendiendo y evolucionando con mi equipo, Fast Motorsport, a los que estoy muy agradecido.

¿Qué destacarías de un coche tan espectacular como el Córdoba WRC?

Aunque sea una unidad del año 1999, es una maravilla, por cómo tracciona, su caja secuencial de marchas, su potente frenada, las posibilidades de regulación del diferencial central y trasero, hace que lo difícil sea fácil y no tengas ningún miedo; no quiero imaginarme cómo debe ser pilotar una unidad más reciente.

¿Te costó mucho adaptarte viniendo del Citroën C2?

No me creeras, pero a un coche como el Córdoba WRC te adaptas rápidamente a conducirlo, otra cosa muy distinta es pilotarlo; al día siguiente de adquirirlo a Julio Castrillo se verificaba en Santo Emiliano, donde debuté con él, solo probándolo en un polígono donde llovía, enseñándome el procedimiento de salida, a activar el bloqueo de los diferenciales, el bang, etc., viniendo del C2 te puedes imaginar el cambio, era como subir a una nave espacial; el C2 es un coche más radical para chavales atrevidos y con fe.

A final de temporada ejerciste de coche 0 en el Rallysprint de La Felguera. ¿Cómo te enfrentaste, te gustaría realizar alguno en el futuro?

Nunca había hecho un rallye y tenía ganas de probar, quería estar en La Felguera porque es un tramo muy al estilo de los rallyes de antaño, técnico, roto, estrecho, deslizante y de los que no te dejan relajarte ni un instante, no era lo ideal para un principiante, pero gracias a Manu Lo-

“Gracias a mis padres, mi primera carrera la presencié con apenas 3 años”

sas, que hizo de “copi”, las cosas fueron más fáciles. Claro que me encantaría hacer algún rallye, es el hábitat natural de mi coche, lo malo es lo de siempre, el tiempo y el presupuesto que te lleva prepararlo, aparte de que con tres rallyes haces los kilómetros de cuatro temporadas en Montaña y el mantenimiento del coche se dispara; me tira más la idea de hacer un Legend, pues es otra filosofía.

¿Cómo viste el nivel del Campeonato de Montaña, tanto el Nacional como el Regional?

El nivel estaba más flojo que otros años por estos tiempos de crisis, y la mayoría de empresas no están por arriesgar su dinero en forma de patrocinio; soy partidario de que los fórmulas vuelvan al Nacional, incluso copiaría la reglamentación italiana para rescatar fórmulas y barquetas anteriores a los años 90. En cuanto al Regional, el nivel es bastante bueno, pero en algunas pruebas se nota la ausencia de pilotos, se echa en falta una especie de Copa para pilotos noveles, con costes contenidos.

Un momento bueno y otro malo de la temporada pasada.

En general, ha sido una temporada llena de buenos momentos; el momento más dulce, sin duda, fue la Subida Alp 2500,

donde logramos el título nacional, recuerdo que al pasar la meta me emocioné y al salir del coche Gerard de la Casa me dio un abrazo como si hubiese ganado un Mundial; el único momento amargo fue el accidente de Víctor Abraham en Muncó, ya que estábamos en la meta sin saber la gravedad del mismo, pero todo se quedó en un susto.

Otra de tus pasiones son las motos. ¿Qué nos puedes contar de ellas?

Las motos siempre me entusiasmaron, la primera la tuve con 8 años, una Montesa Cota 49, siendo la pionera de una extensa colección de motos clásicas que logré reunir a lo largo de estos años. La idea era hacer una muestra permanente con todas, cosa que ya no sé si podré realizar; actualmente me llenan más las cuatro ruedas.

¿Cuáles son tus planes para la presente temporada?

Tenemos un proyecto sobre la mesa para hacer el Nacional de Montaña con un GT, pero se nos echa el tiempo encima y no logramos completar el presupuesto necesario; repetiremos con el Córdoba WRC, siempre centrado en el Nacional, ya que este año dejaré un poco de lado el Regional, sin descartar alguna carrera puntual como Castrillón o Sueve con mi Alfa Sprint.

¿Quiénes son los que más te ayudan en las carreras y con qué patrocinadores cuentas?

Nuestro principal patrocinador es Cafés Oquendo, que nos ayuda desde mi primera carrera hace 27 años, que unido a Santana Gestión, Carrocerías Santana y Nacex Oviedo nos cubren parte del presupuesto necesario para afrontar la temporada, aunque tengo esperanzas de incorporar alguno más. Mi gran ayuda también es mi equipo, Fast Motorsport, con Felipe a la cabeza, Manu Losas, que es mi mano derecha, Sergio Prado, mi mecánico y siempre pinchándome para que apriete en cada manga, y sobre todo José, por sus sabios consejos.

J. Bernardo Díaz

Atractivo certamen

El nuevo presidente de la Federación Cántabra de Automovilismo, Javier Pernía, apenas lleva dos meses en el mandato pero su trabajo ya empieza a verse. Primero fue la presentación del estado de las cuentas, y ahora un convenio con otras federaciones para convalidar las licencias y entrar a formar parte del Open del Norte de Montaña.



Foto de la mesa de presentación del Open del Norte de Montaña con todos los presidentes.

EL Hotel Villa Pasiega en Hoznayo acogió la presentación del Open del Norte de Montaña, un acto celebrado en Cantabria, algo que Pernía valoró positivamente, manifestándonos que: "La verdad es que estoy muy agradecido a los representantes de las diferentes federaciones que han venido hasta Cantabria para esta reunión. Yo he sido el último en llegar y estoy muy contento con este detalle y con el trato que me han dado todos. Creo que tenemos claras las ideas y que todos vamos en la misma línea, lo que apunta muy bien, ya que así podremos hacer muchas cosas conjuntamente".

El acto de presentación

contó con la presencia de los presidentes de las federaciones de Galicia, Iván Corral; Asturias, Aladino Martínez; Cantabria, Javier Pernía; Euskadi, Ángel Gurrutxaga y Navarra, Nacho Calvo.

Importantes premios en metálico

En este acto se adelantaron las bases para un certamen que contará con unos importantes premios en metálico para los pilotos que participen, estando prevista una partida de más de 20.000 euros que se repartirán a final de temporada, siendo alrededor de 7.000 los que consiga el ganador de este Open del Norte de Montaña.

Aunque el calendario esta

aún por definir, ya que hay que cuadrar las fechas con las diferentes federaciones, está previsto que las citas puntuables sean las siguientes: Galicia, Subida a Zurriolo; Asturias, Subida a Santo Emiliano; Cantabria, Subida a Alisas; País Vasco, Subida a Jaizkibel; Navarra, Subida a Urbasa, y en La Rioja, Subida a Valdezcaray. Seis pruebas en las que se espera una buena inscripción, ya que los premios son, sin duda, "muy apetecibles" para los siempre precarios presupuestos de los pilotos.

Acuerdo para reconocer licencias

Otro de los acuerdos que se presentaron en esta rueda de prensa es el convenio que se ha firmado para la unificación de licencias. Un acuerdo que permitirá a los pilotos participar en otras regiones con la licencia de piloto de su correspondiente federación, evitándose de esta forma el tener que tramitar la licencia Nacional que emite la Real Federación Española de Automovilismo.

En este convenio están representadas una parte muy importante de las federaciones territoriales, caso de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, La Rioja, Valencia, Murcia, Islas Baleares y Extremadura, anunciándose también en este acto que hay más comunidades cuyas federaciones se han interesado en adherirse al convenio, y que se irán uniendo en las próximas semanas.

F. ORTIZ

En breve

JLM Team, organizador de la Clásica Cantabria Infinita de Regularidad Histórica-Ayto. de Udiás, que se disputará los próximos 20 y 21 de marzo y que contará con casi 450 kilómetros de recorrido, ya ha publicado el boletín de inscripción, que se puede descargar en la web www.jlmteam.com, donde también se podrán ver las últimas noticias sobre esta prueba.

Con algunas novedades

UN año más, y fiel a su tradición de sacar su calendario de pruebas lo antes posible, la Asamblea de la Federación Vasca de Automovilismo aprobaba el calendario de 2015, y confirmándose lo que ya se esperaba: repiten prácticamente todas las pruebas y se suman algunas nuevas.

Por lo que atañe a los Rallyes, se repetirán las cinco carreras de 2014, celebrándose cuatro en Euskadi, a las que hay que añadir la de los hermanos navarros, el Rallye de Fitero.

Hasta 10 puede que sean los Rallysprints, ya que a los de Gabiria, Hondarribia, Ñañarri, Azpeitia, Amorebieta, San Miguel y Aramaio se unen Goierri, Azkoitia y Gamiz-Fika, esta última cita pendiente de confirmación de fecha.

La Montaña repetirá el calendario, si bien la Subida a Arlabán se toma un año sabático para dejar descansar la zona y volver con fuerza en 2016. En cuanto a los Slaloms, repiten los de la temporada anterior y se añaden más pruebas, como Urduliz y Agurain.

En definitiva, sigue creciendo el automovilismo vasco, y además con noticias edificantes, como son la recuperación de pruebas y, lo que es mejor aún, el nacimiento de otras nuevas.

Eduardo MATURANA



Habrà que esperar al 1 de marzo para ver a los coches en acción, pero ya calienta motores la temporada.

CALENDARIO PROVISIONAL

RALLYES

1-2 de mayo
27 de junio
10 de octubre
14 de noviembre
A confirmar

Lea-Artibai
Balcón de Bizkaia
Gernika
Zamudio
Fitero

MONTAÑA

11 de abril
9 de mayo
30 de mayo
13 de junio
25 de julio
12 de sept.
18 de octubre

Opakua
Gorla
Aia
Udana
Reineta
Jaizkibel
Urraki

RALLYSPRINTS

1 de marzo
14 de marzo
28 de marzo
25 de abril
16 de mayo
6 de junio
4 de julio
5 de sept.
19 de sept.
Pendiente de fecha

Gabiria
Goierri
Hondarribia
Azpeitia
Ñañarri
Amorebieta-Etxano
San Miguel
Azkoitia
Aramaio
Gamiz-Fika

SLALOMS

23 de mayo
1 de agosto
29 de agosto
14 de sept.
19 de sept.
29 de noviembre
Pendientes de fecha

Zamudio
Agurain
Zestoa
Oñati
Ugarana-Dima
Azpeitia
Lemoa
Urduliz
Oñate

El "MasterChef" de las carreras



Los representantes de las escuderías organizadoras se han reunido con el presidente en la Federación Madrileña.

SE han reunido los representantes de las escuderías madrileñas para coordinar un calendario que, bajo unas premisas comunes, dé a 2015 su personalidad anual en unos tiempos en los que organizar requiere fuertes ayudas... y una dosis importante de valentía.

Una de estas directrices generales es la de restringir al máximo el número de pruebas puntuables fuera de Madrid. Tanto es así, que este año no habrá ninguna en Castilla y León, debido, según nuestro presidente, a la negativa de esa Federación de hacer puntuable para su calendario ninguna de las carreras que se hacen en Madrid, lo que va en detrimento

de los intereses de nuestros organizadores.

Otra idea general es la de no pasar de seis pruebas por especialidad, lo que ayudará a que los pilotos puedan completar un campeonato completo con un desembolso económico razonable. Casi todos los organizadores estuvieron de acuerdo, salvo en el caso de los Slaloms, especialidad básica y que requiere poco esfuerzo económico para disputarla, por lo que se debatió la posibilidad de organizar alguna carrera más.

Otro cantar son las fechas. Por eso, en esta reunión se elaboraba el borrador de lo que será el calendario "Evo I", que cuenta con las citas previstas, esperando que no cambien de fecha con la idea de que puedan compaginar su programa algunos pilotos que corren, además, algún Nacional, y otros que disputan más de una disciplina dentro de nuestra región.

En Rallyes, la mayor novedad es el regreso del Sierra de Guadarrama, que devuelve al panorama organizador a Tavimar Sport y está previsto para el 21 de marzo, abriendo así el calendario de la especialidad con un recorrido clásico de tres pasadas a Santa María de la Alameda, Las Lanchas y La Cruz de Hierro.

En Circuitos, el TRT pasa a llamarse CRT, Campeonato RACE de Turismos, con nuevas clases y categorías y que ya no tendrá la limitación fónica de años atrás, algo de lo que informaremos en breve, cuando el RACE haga públicos sus reglamentos.

Vivi GARCÍA

CALENDARIO 2015

CIRCUITOS

14 de marzo	1ª cita CRT
16 de mayo	2ª cita CRT
19 de septiembre	3ª cita CRT
7 de noviembre	4ª cita CRT
Sin fecha	Trofeo RACE de Navidad

RALLYES Y RALLYSPRINTS

21 de marzo	Rallye Tavimar
17 de abril	Rallye Norte de Extremadura
24 de mayo	Rallysprint de Talavera (Castilla-La Mancha)
11 de julio	Rallysprint de Arganda
26 de septiembre	Rallysprint de Torrelaguna
21-22 de noviembre	Rallye CAM

TIERRA

7 de marzo	Cobeña
11 de abril	Loeches
10 de mayo	El Molar
6 de junio	Navalcarnero I
12 de septiembre	Navalcarnero II
31 de octubre	Paracuellos

MONTAÑA

25 de abril	La Cabrera
30 de mayo	Canencia
27 de junio	Paracuellos
25 de julio	Santa María de la Alameda
14 de noviembre	El Vellón
3-4 de octubre	El Piélagos (Castilla-La Mancha)

SLALOMS

29 de marzo	Mejorada
Sin fecha	Loeches
26 de abril	Paracuellos
7 de junio	El Molar
18 de julio	Parla
1 de diciembre	Arganda

"Me estoy planteando cambiar de disciplina"

El año pasado dio el salto al Nacional de Montaña, finalizando segundo de Grupo A y reválidando el título de campeón de la Región de Murcia de Montaña; pero la temporada de Julián Bornas fue de todo menos sencilla. El lorquino se dedicó en 2014 a adaptarse a su nuevo Fiat Punto S1600.



Julián reválidó el título del Regional Murciano y logró el subcampeonato de España de Grupo A.

LA de 2014 fue una temporada de cambio, diste un paso adelante y disputaste el Nacional de Montaña además del Regional Murciano, ¿cómo resumirías tu temporada?

La verdad es que fue diferente a 2013, pues hacía nuevo campeonato, con nuevo vehículo y nuevas sensaciones. Poco a poco nos fuimos acoplando al Fiat Punto S1600, que es completamente diferente al Simca con el que estuve los últimos años.

Finalmente conseguiste ser subcampeón de España de Gr.A en tu primera temporada con el Fiat Punto y sin disputar todas las pruebas. ¿Esperabas poder luchar por este título en tu primer año en el Nacional?

La idea del inicio de temporada era disputar el mayor número de pruebas posibles con el nuevo vehículo y así poder ponerlo a punto, ya que estaba configurado para las pruebas de Rallyes y necesitábamos sacarle más rendimiento para la Montaña.

Disputaste por primera vez una prueba como la Subida a Falperra. ¿Qué te pareció esta toma de contacto con esta rapidísima ascensión?

Es una subida muy rápida y técnica, y al ser una de las primeras que disputamos con el nuevo coche nos dedicamos a ponerlo a punto. Nos sentimos muy contentos con la prueba, el coche y el resultado.

¿Y el resto de pruebas?

Todas fueron bastante bien para ser nuestra primera temporada con este coche. Hicimos un total de cuatro pruebas del Nacional de Montaña que comenzamos

en la Subida a Ubrique. Después estuvimos presentes en Falperra, Fito y Santo Emiliano, y pese a un pequeño susto en la primera prueba asturiana todo salió bastante bien dentro del período de adaptación al coche.

¿En qué se parecen y en qué se diferencian el Simca y el Fiat?

El cambio de un vehículo histórico a un vehículo tan moderno no se puede comparar. Con el Simca obtuve varios títulos y victorias, y me dio muchas satisfacciones a lo largo de estos años. El Fiat Punto S1600 por el momento me ha dado algunas alegrías, y espero que siga así.

"Aún no tengo claro qué voy a hacer esta temporada"

En el Regional Murciano te proclamaste campeón absoluto por segunda temporada consecutiva. ¿Qué tal fue este campeonato?

El año 2014 ha sido un año bastante bueno desde el inicio en el Campeonato de la Región de Murcia de Montaña, ya que ganamos las dos primeras pruebas con bastante holgura sobre nuestros rivales. En la se-

gunda parte de la temporada fuimos segundos en Moratilla y finalizamos campeones absolutos gracias al colchón que traíamos de puntos, pese a romper el motor en la prueba doble disputada en Totana.

¿Qué planes tienes para esta temporada?

Todavía no lo sé. Existen varias posibilidades que estoy barajando, desde repetir lo de esta pasada temporada con el Fiat, hasta cambiar de montura y de modalidad. Tras probar hace unas semanas las pruebas de tierra en la Sin Fronteras Challenge, puede que me decante por hacer algo relacionado con esta superficie, pero es algo que a día de hoy todavía no sé con seguridad.

¿Cuáles son tus principales apoyos?

En lo económico, mi principal patrocinador es Porlan Export, con Domingo Porlan al frente. Y en el anímico mi mujer María José y todos los seguidores, en especial la gente del Automóvil Club de Lorca, que me apoyan allá donde voy.

David GARNÉS



En un año de adaptación al nuevo Fiat Punto S1600, Bornas consiguió varias victorias de forma holgada en Ramonete y Mazarrón.

Bájate **AUTO SPORT** en PDF por solo

OFERTA DE LANZAMIENTO

1€



¡Descárgatelo en autohebdosport.es!

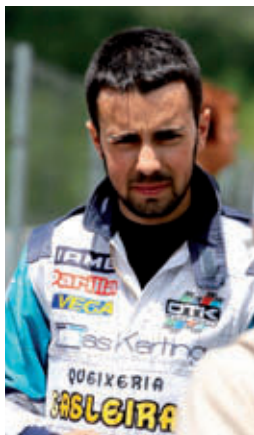
karting

GALICIA GA

Entrevista: César Cabarcos y Antonio Pérez

“Los X30 Shifter son una magnífica opción”

Ambos pilotos participaron en 2014 en una nueva categoría denominada X30 Shifter, terminando empatados a puntos en la clasificación final del campeonato, pero que se acabó decantando a favor de César Cabarcos (26 años, Vilalba, Lugo) por su mayor número de victorias con respecto a Antonio Pérez (38 años, A Coruña).



El piloto de Vilalba va mejorando cada vez más.



Comenzó muy joven el coruñés en el Karting, aunque también se le puede ver en Rallyes o Montaña.

¿CUÁNDO y por qué comenzasteis a competir en Karting?

CÉSAR CABARCOS: En el año 2011, tras estar en el equipo de Álvaro Muñiz apoyando en labores de asistencia. Realmente me inicié en las motos, pero tras varias caídas decidí vender todo y el destino quiso que terminara aquí, siendo a partir de 2012 cuando realmente empiezo a competir animado por el propio Muñiz.

ANTONIO PÉREZ: A los 5 años corrí mi primera carrera con los Comer de 80 cc que no tenían pontón delantero. La defensa estaba compuesta por unas simples barras a modo de

protección, iniciándome por afición.

¿Cuál era el objetivo de la temporada?

C.C.: Después de lograr el título de X30 en 2013, mi intención era pasar a un kart de marchas para seguir acumulando experiencia como piloto, pero si se podía optar al título, pues mejor que mejor.

A.P.: Básicamente, pasarlo bien y ver hasta dónde llegaba la mecánica con estos karts tan chulos.

Precisamente ambos participasteis en 2014 con los X30 Shifter, pero compitiendo



César Cabarcos logró el título gracias a su victoria en la última carrera de Valga.

con los pilotos de la categoría K22. ¿Qué características tienen?

C.C.: La X30 Shifter es una Copa monomarca igual que la X30, pero con un motor de marchas. En Portugal o Italia hay una categoría específica para estos karts, pero en Galicia, al haber pocas unidades, nos englobaron dentro de la categoría K22. Con respecto a estos son menos potentes, pero tenemos la ventaja de que el peso mínimo es de 166 kg, respecto a los 175 de los K22, lo que iguala un poco las cosas.

César: “Este año pasaremos a competir en Rallyes”

A.P.: Se caracterizan por llevar la base de un motor lame similar al de un K22, pero con una centralita que hace limitar la potencia.

¿Son una buena opción para competir a nivel amateur?

C.C.: El mantenimiento es mucho más económico, así que se lo recomiendo a quien quiera tener un kart de marchas sin sangrar demasiado el bolsillo.

A.P.: Están muy bien pensados, tanto a nivel económico como de prestaciones, para correr a

nivel meramente aficionado, como es nuestro caso.

¿Qué os parece el Campeonato de Galicia de Karting?

C.C.: Pienso que es un certamen estupendo, que va mejorando año a año, y eso se nota en el ambiente, teniendo cada vez más inscritos, mientras otros campeonatos desaparecieron o están a punto de hacerlo.

A.P.: Considero que es un buen campeonato, pero sería mejor que hubiera más participación.

¿Qué balance hacéis de la temporada?

C.C.: Positivo, pues logramos el título y, sobre todo, aprendimos muchísimo.

A.P.: Muy buena temporada y superdivertida.

¿Cuál es vuestro circuito preferido?

C.C.: El de A Pastoriza, ya que es el más próximo a casa y en el que logré mi primera victoria, pero para jugarme algo me quedo con el de Valga. Siempre se me dio bien y gané mi categoría en todas las carreras en las que competí allí.

A.P.: Pues coincidido con César, el de A Pastoriza también.

¿Contáis con patrocinadores que os ayuden?

C.C.: En mi caso sí, no son muchos, pero sí fieles y todos

están contentos con los resultados. Tengo que dar las gracias por su apoyo a Recambios Pereira, Click Sistemas Informáticos, Mas Karting, O'Porras, Cervecería Stama, Andaravio, PTC Escuela, Galfer, Talleres Vifrauto y Queixería Casleiras, que es el de la familia. Quiero además agradecer tanto a Álvaro Muñiz como a Óscar Espiño sus consejos, y a mi mecánico, Julio, por todo su trabajo a lo largo de 2014.

A.P.: Yo no tengo. Sale todo de mi propio bolsillo y de mis empresas. Hoy en día es complicado encontrar algo.

Antonio: “Se disfruta mucho con estos karts”

¿Qué planes tenéis para 2015?

C.C.: Nos pasaremos a los rallyes dentro de la Copa Iniciación Stark Box que se hará con los Seat Marbella organizada por RMO Parts y Marvic Sport. La intención es ir adquiriendo experiencia, pero sin abandonar el Karting, disputando las pruebas que el trabajo me permita.

A.P.: Pues todavía no hay nada definido, y en lo que respecta al Karting no tenemos previsto ningún programa de momento.

Javier FIGUEIREDO



Peleando hasta el último momento, Antonio Pérez se tuvo que conformar con el subcampeonato.

CATALUÑA CT

Entrevista: Lluç Ibáñez

"Este año quiero el Nacional"

Su temporada 2014 en la categoría Júnior del Campeonato de Cataluña de Karting fue casi inmejorable, con seis victorias de ocho posibles. Tras este título, Lluç Ibáñez afronta el nuevo año con optimismo e ilusión, y es que a sus 14 años este piloto de Sant Cugat del Vallès quiere seguir progresando y aprendiendo.

FELICIDADES por el título, ¿cómo se siente uno cuando es campeón de Cataluña de Karting?

La verdad es que muy bien, porque es el mejor resultado del esfuerzo de todo el año, es una gran recompensa ver cómo tu trabajo tiene premio.

Tuviste un año casi perfecto, seis victorias de ocho posibles, ¿en algún momento pensaste que estaba siendo demasiado fácil?

Creo que en todas las pruebas tuve tanto a Iker García como a Miguel Henares poniéndome muy difícil, siempre estaban arriba muy fuertes. Además, en el Circuito de Mora, Alejandro Fleta nos ganó a todos. Personalmente, creo que ha sido uno de los pilotos que más ha progresado en este úl-

timo año. Resumiendo, no fue tan sencillo como pudo parecer desde fuera.

¿Cambiate algo en tu pilotaje o mentalidad para ser tan dominador la pasada temporada?

Estoy aprendiendo a interpretar la telemetría que trabajamos con Josep, telemetrista de Binakart, una parte esencial en el mundo de la competición. También analizamos la actuación de mis rivales, para así poder tomar las mejores decisiones en carrera. Es un método de trabajo que nos ha dado buenos resultados.

En una temporada tan buena, ¿me podrías decir, si lo hubo, el peor momento del año en el Catalán de Karting?

Si te soy sincero, en el Catalán



A sus 14 años, Ibáñez es uno de los pilotos con más talento y futuro de nuestra comunidad.

de Karting no tuve ningún momento malo, aunque siempre quieres ganar y no siempre se puede. Quizá el peor momento del año lo vivimos en el Open Internacional de Zuera, donde conseguimos hacer la *pole* y después no pudimos ganar. Me dolió mucho no vencer en aquella carrera, por mí y sobre todo por el equipo Binakart, que la pasada temporada me apoyó en todo momento y lo dio todo por mí.

Háblanos del programa para 2015... ¿ya sabes qué y dónde correrás?

En principio, correré con Binakart, y el programa será:

Eurochallenge de Rotax, Nacional, Series Rotax y Campeonato de Cataluña.

¿Tu principal objetivo para esta nueva temporada?

Nuestras metas para 2015 están claras, queremos ganar la Eurochallenge de Rotax y el Campeonato de España.

¿Hasta dónde te ves llegando en el automovilismo? ¿Tienes opciones reales de dar el salto a otras categorías?

En 2016 me gustaría probar suerte en la F4 española, a la que ya podré acceder por edad. El problema vendrá

más tarde, ya que si no tienes *sponsors* es muy complicado dar el salto a la F3. Veremos cómo se da todo, todavía quedan muchos meses para pensar en ello.

Y por último, ¿a quién le dedicas el título logrado en 2014?

Se lo dedico a mis padres, que siempre están ahí cuando los necesito, a mi patrocinador, MRW, que sin su ayuda sería imposible, y al equipo Binakart, por el apoyo que recibo de su parte en todo momento.

Kevin MUÑOZ
Fotos: MEDIA RACING



Lluç Ibáñez fue el gran dominador de la categoría Júnior del Campeonato de Cataluña de Karting.



Es un habitual de los podios en todos los certámenes que disputa, y en 2015 quiere ser campeón nacional.

iSíguenos!



autohebdosport.es



@autohebdosport



/autohebdosport

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	-
12-15/2	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
10-11/4	Adeje	-
18-19/4	Canarias	-
9-10/5	S. Morena	-
30-31/5	Rías Baixas	-
13-14/6	Ourense	-
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
27-28/2	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

7 de febrero. Campeonato Invernal de Karting de Cibuyo. Escudería Regueiro Sport Competición. Tels.: 984 11 12 14 y 661 93 19 75. Webs: www.kartingcibuyo.com y www.regueirosportcompeticion.com. Email: correo@regueirosportcompeticion.com.

BALEARES

No hay citas programadas las próximas semanas.

CANARIAS

24 de enero. Clásica de Mogán en Gran Canaria. Escudería Fan Motor. Tel.: 928 600 625. Email: escuderiafanmotor@yahoo.es. **21 de febrero.** Subida de Juncalillo en Gran Canaria. Escudería Drago. Tel.: 609 566 290. Email: secretaria@escuderiadrago.com. Web: escuderiadrago.com.

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

1 de marzo. Rallysprint de Gabiria. Escudería Lagun-Artea. Tel.: 689 66 40 70. Email: info@lagunarte.com.

internacional

FRANCIA

31 de enero. Trofeo Andros sobre Hielo en Clermont/Super Besse. 2MO Max Mamers Organisation. Web: www.tropheeandros.com. **7 de febrero.** Superfinal Trofeo Andros sobre Hielo en Saint Dié des Vosges. 2MO Max Mamers Organisation. Web: www.tropheeandros.com.

ANDORRA

31 de enero. GSeries BPA sobre Hielo en el Circuit d'Andorra-Pas de la Casa. Automòbil Club d'Andorra. Web: www.gseriesbpa.com. **7 de febrero.** GSeries BPA sobre Hielo en el Circuit d'Andorra-Pas de la Casa. Automòbil Club d'Andorra. Web: www.gseriesbpa.com.

MÓNACO

22-25 de enero. Rallye de Montecarlo. Campeonato del Mundo. Automobile Club de Mónaco. Webs: acm.mc/rallye-monte-carlo y www.wrc.com.

ESTADOS UNIDOS

24-25 de enero. Rolex 24h at Daytona, Florida. Web: www.daytonainternationalspeedway.com.

LETONIA

6-8 de febrero. Liepaja Rally. Campeonato de Europa FIA. Webs: 2015.lvally.com y www.fiaerc.com.

nacional

MURCIA

27-28 de febrero. Rallye Tierras Altas de Lorca. Campeonato de España. Automóvil Club de Lorca. Web: www.automovilclubdelorca.es.



¿Qué número buscas?

Entra y bájatelo
Suscríbete o compra un ejemplar desde
1,79€

En  www.interviues

Con el seguro del coche, ¿vas protegido de menos?



Nuevo Seguro **AutoFlexible**

Elige y paga sólo por
las coberturas que
realmente necesitas.

Ni más, ni menos.



reinventando / los seguros

Maxahonda
Calle Doctor Calero, 2
28220 Majadahonda (Madrid)
Teléfono: 916 34 43 43
Mail: maxahonda.sl@agencia.axa-seguros.es