

AUTO SPORT



Entrevista **Surhayen Pernía**
“Tengo ilusión por correr el
Campeonato de España”

WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP
Montecarlo

Especial
24
páginas

Triplete de **Volkswagen**

OGIER GANA, CON SORDO SEXTO

Ford Focus ST

**250
CV**

**+ AL VOLANTE
DEPORTIVOS**

**150
CV**

Opel Adam S



Presidente: **Antonio Asensio Mosbah**

Vicepresidente y Pte. de la Comisión Ejecutiva:

Juan Llopart

Director General: **Conrado Carnal**

Director Editorial y de Comunicación: **Miguel Ángel Liso**

Directora del Área de Revistas: **Esther Tapia**

Directora del Área Comercial Nacional de Prensa:

Marta Bilbao

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

Directores del Área de Prensa y Plantas de Impresión:

Joan Alegre y Enrique Simarro

Director del Área de Recursos Humanos: **David Casanovas**



www.autohebdosport.es

Director: **Enrique González**

Redactor jefe: **Diego Pérez**

Redactor jefe de Información: **Juan Manuel García Rubio**

Redactores: **Juan Manuel Fernández Pellón** (jefe de

Deporte), **Rafa J. Cid** (jefe de Producto) y **Claudio Luna**

Coordinación: **Miguel Ángel Infante Manso**

Centro de prestaciones: **Ignacio Trueba**

Fotógrafo: **Jorge Brichette**

Maquetación y tratamiento de imagen: **Miriam Castro**

y **Pedro Cedrún**

Edición de textos: **Juan Torres**

Informática: **Javier Rodríguez** (coordinación)

Producción: **Jorge Barazón**

Colaboradores: **Josep Viaplana**, **Elías Domingo**,

Javier Bueno y **Javier Arenas**

Fotografías: **Kike Salgueiro** y **Sutton**

Corresponsales:

Andalucía: **J.J. Medina** y **Ezequiel Escabias**.

Aragón: **Eduardo Escolano**. Asturias: **Elías Domingo**

y **J.B. Díaz**. Baleares: **Arnau Bisquerra**. Canarias:

Juan José Alonso Prieto, **Álvaro Díaz** y **Olegario**

Leal. Cantabria: **Félix Ortiz**. Castilla-La Mancha:

Jorge Gay. Castilla y León: **César Ruiz** de los

Bueis. Cataluña: **Jordi López**, **Francesc Abella** y

Jordi Juliá. Comunidad Valenciana: **Javier Penadés**.

Extremadura: **Julián Jiménez**. Galicia: **Javier**

Figueiredo. La Rioja y Navarra: **Jorge Elías Palacios**.

Madrid: **Vivi García**. Murcia: **David Gamés**.

País Vasco: **Eduardo Maturana**.

Atención al cliente y suscripciones:

Teléfono: 902 05 04 45.

Redacción, Administración, Publicidad y Pequeños Anuncios:

C/ Orduña, 3. 28034 Madrid

Teléfono: 91 586 36 07. Fax: 91 586 22 17.

Secretaría de Dirección y Redacción: **Teresa Antón**

Correo electrónico: **autohebdos@grupozeta.es**

Impresión: **Rotocobrih.**

Ronda de Valdecarrizo, 13. Tres Cantos (Madrid)

Distribución: **GDE Revistas, S.L.**

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

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

UNIDAD DE REVISTAS: **GRUPO ZETA**

Directora Comercial: **Gema Arcas**

Directora de Marketing: **Sofía Ruiz**

Director de Desarrollo: **Carlos Silgado**

Director de Producción: **Javier Bellver**

PUBLICIDAD

• Centro: Director **Julián Poveda**. Equipo comercial

Luis Rodríguez • Cataluña y Baleares: Director

Francisco Blanco. Equipo comercial **Josep Juaneda**.

C/ Consell de Cent, 425. 08009 Barcelona

• Galicia: **Estibaliz Rodríguez**. Avda. Camelas, 17-19.

36202 Vigo. Tel.: 986 41 69 77 • Levante: **José López** y

Vicente Causerá • Sur: **Gesmedios&Asociados, S.C.**

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

72 • Norte: **Jesús Mª Matute** • Canarias: **Mercedes**

Hurtado • Aragón: **José Manuel Hernández**.

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

• Coordinación de Publicidad: **Celia Sánchez** y

Enriqueta Montoliú

AUTOhebdosport es una publicación de
Ediciones MOTOR ZETA, S.A.

Depósito legal: **B-12684-2014**

Difusión controlada por

confidencial se non é vero... é ben trovato



Con un motor potenciado en su Mitsubishi al quitarle la brida de admisión, Villanueva es un candidato a luchar por el título de Tierra.



El Toyota GT86 CS-R3 será homologado el 1 de julio y su debut se realizará tres días después en Alemania.

RMC sigue apostando por Mitsubishi

Debido a que la **saga de los Mitsubishi Lancer Evo** va camino de la extinción, ya que el Evo X finaliza su trayectoria comercial **sin un sustituto**, el preparador leonés **RMC** podría haber adquirido las dos últimas unidades de este modelo disponibles en España para **construir dos nuevos coches de carreras**. Dada la tendencia a que el Nacional se adapte a **normas internacionales**, estos dos nuevos Evo X de RMC podrían ser **configurados como Gr.N FIA**.

Álex Villanueva, con opciones al Nacional de Tierra

El gallego afincado en Madrid **Álex Villanueva** podría disputar el **Campeonato de España de Tierra** con su **Mitsubishi Lancer Evo X** potenciado al eliminar la brida de admisión en su motor. Con un coche así –el año pasado su Lancer cumplía reglamento FIA–, el de **Boyacá** sería uno de los **candidatos a luchar por el título**, galardón que ya consiguió en 2006. Villanueva compaginaría, como ya hizo el pasado año, el **Nacional con el Francés de Tierra**, además de alguna **posible incursión al Mundial**, siempre asociado al equipo **Calm Competició**.

Prolongado el descuento del Toyota GT86 CS-R3

El retraso en la fecha de homologación de su nuevo **Toyota GT86 CS-R3** habría llevado a que **TMG** (Toyota Motorsport GMBH) **prolongue el descuento de 5.000 euros** en su adquisición hasta el **24 de abril**. El coche, que será **homologado el 1 de julio**, debutaría en Alemania el día 4 de ese mes con ocasión del Rallye Niedersachsen; se podrá **adquirir hasta esa fecha de abril por 79.000 euros**.

Placas de matrícula de competición

La **RFEDA** podría estar muy atenta a las gestiones de su **homóloga portuguesa**, que ha conseguido por parte de las autoridades del país la **implantación de una matrícula especial para los vehículos de competición**. Se trata de un **objetivo que lleva años persiguiendo la RFEDA** y que ahora podría estar más cerca gracias al terreno ganado por nuestros vecinos portugueses.

El calendario de la Dacia Sandero Cup, con 8 pruebas

La inclusión del Rallye de Adeje en el **Nacional de Rallyes de Asfalto**, en detrimento del Rallye del Bierzo, habría traído como consecuencia la **reducción de pruebas de la Dacia Sandero Rally Cup**, pasando de nueve a ocho. La concepción de este certamen como una **Copa "low cost"** implicaba la **no puntuabilidad de pruebas insulares como el Islas Canarias** y ahora tampoco el Adeje, con lo que el certamen arrancará en mayo en el Sierra Morena.

AR Vidal construye un nuevo VW Polo N1

Basándose en la idea del Volkswagen Polo N1 con el que **Amador Vidal** se ha proclamado en 2014 campeón de España de Rallyes de Tierra, el piloto gallego podría estar construyendo en las instalaciones de su equipo, **AR Vidal**, una unidad totalmente nueva, partiendo de cero. Especializado en la preparación de coches y en la construcción de carrocerías, Amador podría disponer esta temporada de un **coche más competitivo para defender su título**.



Amador Vidal podría repetir en el Nacional de Tierra, pero con un VW Polo N1 totalmente nuevo.

Al volante

14 Ford Focus ST

20 Opel Adam S

26 Toyota Aygo

Prueba

28 Audi S8 4.0 TFSI



Rallyes

32 Montecarlo, primera cita del WRC

Entrevista

56 Surhayan Pernía

Fórmula 1

62 Actualidad



Secciones fijas

3 Se non é vero...

6 En primera

8 Actualidad

9 Al habla:
Enrique Cruz

68 Anuncios de
competición

70 La actualidad de
cada autonomía

80 Karting regional

82 Citas

SÍGUENOS EN
facebook

www.facebook.com/autohebdosport

¡Ya sois

58.954

seguidores!

LO MEJOR DE LA SEMANA



AUTOhebo SPORT ha publicado una noticia:

Rallye de Montecarlo: Sébastien Loeb (Citroën) acaba la primera etapa líder después de disputarse los dos primeros tramos de la prueba. Sébastien Ogier (Volkswagen) es segundo a 13", y Jari-Matti Latvala (Volkswagen) tercero a 36". Dani Sordo (Hyundai) tuvo una ligera salida de carretera en la primera especial y ha acabado el día en la posición 12ª, a 1'24" del líder.

Sergi Pallejà Castro: Año en blanco vuelve THE KING LOEB y pim pam para que luego digan que Citroën no tiene coche y no evolucionan..... Lo que no tienen pilotos como dios manda a la vista está

Raul Gonzalez Sañudo: Mala suerte de sordo. Pero con el coche viejo. Sin levas y con poca raza de motor no esperemos milagros. Eso sí. Se defenderá. Y con lo q queda x delante hasta loeb puede abrazar alguna cuneta. *Hay q ver como acaba el domingo*

Fimo la Pola: Dentro del olimpo de los campeones Loeb es un superdotado

QuiQue Zalduondo Correa: Leyenda viva!!

Miguel Angel Cano: Anda q Ogier iba a ganar algun mundial estando el puto amo de Loeb!!!!

Miguel Angel Cano: Se suponía q Ogier era el mejor!! Había quien decía q Loeb ya no podría ni estar en los 3 primeros, pero ha vuelto ha demostrar q es el rey. Grande como el solo!!!

Francisco Perez Saavedra: A vuelto el rey

César Noé Rodríguez Alvarez: Ojo q no es como se empiezan las cosas sino como se acaban. Queda mucho rallyeeee. Ojitoooo

Guillermo Ansótegui: Lo de Loeb es impresionante. El primer tramo ha sido estratosférico.

Luis Vicente Gomez: Apartaros que viene loeb!!! Jojojojojo que tiempazos

Saul Ortiz Palazon: Esto acaba de empezar. en el primer tramo se vio beneficiado por su posición de salida. en el segundo perdió 13 segundos con ogier. ..si no rompe o se sale. ..ogier le ganara

Jose Ignacio Twin: A pues la porra del otro día se esta cumpliendo jajaja que ponian casi a sordo primero que fanatismo!!!! Loeb no tiene aun rival

Juan Berna: De que planeta viene este tio????

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

En primera Por Enrique González

Con la miel en los labios

Lefectivamente. Así nos quedamos el pasado fin de semana tras un Rallye de Montecarlo que comenzó con unas dosis de emoción impropias en los últimos años dentro del Campeonato del Mundo de Rallyes. El artista y protagonista, Sébastien Loeb.

El de Citroën Racing, que regresaba por unos días a un certamen donde lo ha ganado todo, se ponía el mundo por montera. Saltaron las alarmas por todos los lados. En VW, en su propio equipo y, por supuesto, dentro del Polo de Sébastien Ogier... Y es que los 30 segundos que le metió a este último en el *shakedown*, o el segundo por kilómetro que le endosó en el primer tramo, obligaban a un único titular: *"El que tuvo, retuvo"*. La prueba es que el ahora piloto del WTCR se acostó líder el primer día e hizo correr ríos de tinta.

Al día siguiente, en la segunda jornada, volvió a ser un quebradero de

cabeza para todos. De hecho, hasta el séptimo tramo no dio su brazo a torcer. Estaba enchufado y convertía al Citroën DS3, de golpe y porrazo, en una bala. No nos imaginamos lo que pensarían Meeke y Ostberg, sus

Si bien la victoria en Montecarlo la consiguió Ogier, el gran protagonista de la mítica carrera monegasca fue Loeb

compañeros de equipo, hasta ahora incapaces de sacar semejante rendimiento al coche francés.

Pero un rallye es un rallye... y un Montecarlo, un Montecarlo. El caso es que en el siguiente tramo, en el octavo, la suerte le dio la espalda, tras un toque en el que dañó seriamente el tren trasero de su coche. Llegó a la

asistencia por los pelos, pero perdió cualquier opción de hacer algo grande, de remover los cimientos de un certamen que hacía tiempo no deparraba tanta expectación.

A partir de aquí, Ogier respiró, y profundamente. Cogió los mandos y, como en las dos últimas temporadas, hizo y deshizo a su antojo, logrando su segundo triunfo consecutivo en uno de los rallyes más importantes del calendario. Que Loeb le hubiera ganado hubiese sido un duro varapalo para él.

Por lo que respecta a la actuación de Dani Sordo, el cántabro fue de menos a más. Tuvo varios problemas tanto el jueves como el viernes, pero en la jornada del sábado enderezó su trayectoria, acabando sexto al final. La pena es que, aunque por los pelos, fue superado por Thierry Neuville, su compañero de equipo, que acabó justo por delante de él.

las frases de la semana

"En mi segundo año en el equipo, quiero más podios en 2015".



Sergio Pérez

Sébastien Ogier

(preguntado sobre si ensuciaba los tramos adrede)

"Estoy recortando un poco. Nuestra posición de salida es mala y espero tener un poco de ventaja con ello".

Nikki Lauda

"Un F1 debería tener 1.200 CV, además de neumáticos anchos y otras características aerodinámicas".

100

A Volkswagen Motorsport.

Un triplete para empezar no está nada mal para los actuales campeones del mundo. Con temple, y sin cometer errores graves, Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala y Andreas Mikkelsen han llevado sus tres Polo R WRC a las tres primeras posiciones de un rallye que tiene "trampas" en cada tramo. Eran, y son, los máximos favoritos en cada prueba, y más ahora, después de esta demostración.

80

A Sébastien Loeb.

Más de una temporada alejado del WRC y parece que el 9 veces campeón del mundo no ha perdido ni un ápice de sus dotes como piloto de rallyes. Quizá lo de menos sea si ha ganado o no, lo importante es ver y comprobar cómo el alsaciano sigue teniendo la "sangre muy caliente" en los tramos y, también, certificar que en sus manos el Citroën DS3 WRC es un coche completamente competitivo.

40

Al Rallye de Alsacia.

Hace 4 años, el Rallye de Francia-Alsacia entró con mucha fuerza en el Mundial, cogiendo el relevo a todo un clásico como era, y es, el Tour de Corse, al que desplazó por cuestiones económicas. Ahora, con la crisis que acucia al país, y más concretamente a la región donde se disputa la prueba, las ayudas no llegan y el rallye ha tenido que renunciar al WRC.



Ogier, dueño de la noche

La magia de la noche en los tramos de Montecarlo siempre ha tenido su dueño en los pilotos más avezados e intrépidos, aquellos que no han temido a las adversidades ni a las posibles sorpresas que pudieran surgir en cualquier tramo de carretera helada o en forma de piedra escondida en cualquier cuneta. Sébastien Ogier ha sido en esta ocasión el dueño y señor de la mágica noche de Montecarlo, también del día, sí, pero es cuando la luz natural se apaga cuando aparece esa magia que hace que los pilotos grandes se diferencien del resto.

Se levanta el telón



Atrás queda un paréntesis de dos meses en los que la F1 no ha tenido actividad en pista, mucho tiempo de trabajo en la sombra donde los diseñadores e ingenieros han tratado de plasmar sus ideas en un monoplaza y decenas de millones invertidos en conseguir que sus coches sean extremadamente competitivos. Solo ganará uno, obviamente, pero el pastel es tan atractivo que todos, año tras año, quieren comérselo. ¿Quién se llevará el gato al agua? Hoy, estimado lector, no nos engañemos, los grandes favoritos vuelven a ser los Mercedes. Su ventaja era tan grande que difícilmente la van a perder en este estrecho margen de tiempo.

Milagros en la Fórmula 1 no hay. Todo es fruto del trabajo bien hecho, de grandes inversiones y de estar en el momento oportuno en el lugar adecuado. En una carrera, al estilo Dakar, pueden darse circunstancias que marquen el signo de la victoria, como la avería de Nani Roma en la última edición por una pieza del motor defectuosa, pero en el cómputo de 20 Grandes Premios el resultado final pone a cada uno en su sitio.

Esto, sin embargo, no es sinónimo de que no exista la posibilidad de que nos encontremos un cambio de escenario. Al contrario, pienso que habrá más igualdad que en 2014. El margen de mejora de los Mercedes, teóricamente, es menor que el de la competencia, aunque me temo que no lo podremos certificar hasta que hayan pasado las primeras carreras y cada

Jerez no será un test definitivo, pero marcará la tendencia de una temporada que se presenta apasionante

uno se coloque donde le toque. Otro dato que hay que tener en cuenta es que uno no puede dejarse llevar por los tiempos que se registran en la pretemporada, en muchos casos enmascarados. En función de los neumáticos y el peso sale un crono u otro, y a ello, pese a que no conduce a ninguna parte, empezamos a estar acostumbrados.

Existen grandes expectativas, sin duda, de cara a la temporada que arranca el domingo en Jerez. El fichaje de Fernando Alonso por McLaren-Honda ha generado una gran corriente de optimismo entre sus seguidores después de un año para olvidar, en el que Ferrari tocó fondo, y que ahora pretende, bajo el liderato de Sebastian Vettel, remontar el vuelo después de que durante el invierno se haya producido la enésima remodelación de su departamento técnico. Estaremos, todos, muy pendientes de Alonso y Vettel, pero la batalla entre Verstappen y Sainz promete. Se me antoja que el holandés no lo tendrá tan fácil como algunos pronostican.

Como siempre, querido lector, es el tiempo el que da y quita razones.

actualidad



MONTECARLO HISTÓRICO

51 equipos saldrán desde Barcelona

El viernes 30 de enero se dará la salida al Rallye de Montecarlo Histórico desde Barcelona, una de las cinco ciudades europeas que tendrá ceremonia protocolaria de partida, rememorando la antigua época del Rallye de Montecarlo. Desde la Ciudad Condal serán 51 equipos los que salgan en dirección a la plaza central de Saint André les Alpes, donde todos los participantes del rallye tendrán un punto de encuentro antes de enfrentarse a los tramos de regularidad, el primero de ellos en St. Jean de la Rivière-Levens, de 12 kilómetros de recorrido. La prueba transcurrirá desde el domingo 1 de febrero hasta el miércoles 4 de febrero por los tramos típicos del Montecarlo Histórico, todos con sus dificultades de nieve, hielo y humedades. De los 51 equipos que saldrán de Barcelona, de ocho nacionalidades diferentes, el primero que subirá al podio será el Porsche 911 de Víctor Sagi, y después pasarán por el arco Julio Ureña, Giovanni Breda, Luis López, José Masdeu y Antonio Arderiu. Otros cuatro equipos españoles tomarán la salida desde Turín.

WTCC

“Pechito”, con el número 37

El Campeonato del Mundo de Turismos comenzará oficialmente con la jornada de tests que se realizará en el Circuit de Barcelona-Catalunya el 13 de febrero. Prácticamente un mes después empezará la verdadera acción con la prueba de Termas de Río Hondo en Argentina, el país que tiene el honor de ser el lugar de nacimiento del actual campeón, José María “Pechito” López. El piloto de Citroën ha sido noticia estos días por rechazar el número 1 para su coche en la campaña de 2015, ya que el argentino ha preferido elegir el 37, el número con el que se proclamó vencedor en 2014. Sin embargo, esto no es definitivo, ya que la elección de los números se cerrará el 6 de febrero, unos días antes de que los coches se pongan en marcha en España. El WTCC contará este año con 12 pruebas, desde marzo hasta noviembre y repartidas por Sudamérica (Argentina), África (Marrocos), Europa (Hungría, Alemania, Rusia, Eslovaquia, Francia y Portugal) y Asia (Japón, China, Tailandia y Catar).

RENAULT SPORT R.S. 01

A punto para su debut

Se acabó el desarrollo del Renault Sport R.S. 01, el prototipo francés desarrollado por Renault Sport en 2014 que debutará esta temporada en las World Series. Han sido 18 días de pruebas, en los que se han visitado los circuitos de Valencia, Vallelunga, Barcelona, Monza, Jerez, Alcañiz y Navarra. El vehículo ha realizado un total de 7.475 kilómetros en manos de Alexandre Prémat, Andy Soucek, Albert Costa, Mirko Bortolotti, Dimitri Enjalbert, Anthony Beltoise, Nick Catsburg, Renaud Kuppens, Laurent Hurgon, David Fumanelli y Michela Cerruti. Lo que más ha llamado la atención a estos pilotos ha sido el fácil manejo, la velocidad de reacción de la dirección y la alta carga aerodinámica, mientras que el neumático Michelin y la introducción del ABS han facilitado el poder llevar el coche al límite. También se han ido rebajando los tiempos por vuelta, con actuaciones que ponen al R.S. 01 al mismo nivel de los coches DTM y GT3. En Valencia, el mejor tiempo fue 1.28.8, en Barcelona 1.43.9, en Alcañiz 1.53.7 y en Vallelunga 1.30.6. Los primeros coches serán ensamblados y entregados a los equipos en marzo, mientras que la primera carrera de la temporada será en Spa-Francorchamps.



AL HABLA **Enrique Cruz**



A pocas semanas del inicio de la temporada en Canarias, ¿con qué objetivo afrontas este año?

Vamos a empezar con muchas ganas e ilusión. Nos hemos preparado para que esta temporada sea buena y tenemos la confianza en que todo puede ir bien. Creo que estoy en el mejor momento de mi carrera deportiva y tengo que aprovecharlo. Afrontaremos el Autotónico de Rallyes y de Montaña con la idea de llevar al Porsche a lo más alto, una vez que ya nos hemos adaptado a sus exigencias.

en el Nacional, y habrá minitemporada canaria. ¿Te animará a seguir en el Campeonato de España?

La verdad es que me gustaría comenzar en el Adeje, pero a día de hoy no sabemos si este rallye será puntuable para el certamen autonómico. Si fuera así, me gustaría enfrentarme de nuevo a Vallejo, Fuster y a quien esté este año en el Campeonato Nacional. Siempre contando con el respaldo de Fernando Capdevila y DISA Copi Sport, me encantaría hacer esta prueba y el Islas Canarias.

Campeón en las Islas, ¿pero hasta dónde crees que puedes llegar, qué te gustaría hacer realmente?

Hombre, como todos dicen, lo más arriba que pueda... Lo cierto es que espero continuar con el apoyo de mi equipo y patrocinadores para poder afrontar más retos. Me gustaría dar el salto al Nacional y medirme en un rallye desconocido a los pilotos habituales en el campeonato. Para eso necesitaría la ayuda de DISA Copi Sport, porque solo lo

do y alguno más, pero yo aún estoy muy lejos de poder meterme en el mismo saco que los Ponce, Monzón, Lemes, Averó, etcétera.

El Mundial, el Europeo, Nacional y Regional están repletos de coches de muchas categorías diferentes, ¿las unificarías? ¿Con cuál te quedarías?

Opino que lo principal es que todos los coches en competición cumplan estrictamente las medidas de seguridad. A partir de ahí

"Me gustaría comenzar en el Adeje, pero a día de hoy no sabemos si este rallye será puntuable para el Campeonato Autonómico"

"En Canarias hay, y ha habido, grandes pilotos, pero yo aún estoy muy lejos de poder meterme en el mismo saco que ellos"

"El Porsche es un coche ideal"

Ganador del primer rallye del Nacional de Asfalto del año pasado, el Islas Canarias, y campeón autonómico de Rallyes y Montaña en las islas, Cruz afronta una nueva temporada como piloto de DISA Copi Sport con el Porsche 911 GT3.

Claudio LUNA

¿Volverás a pilotar el mismo coche que en 2015, o has pensado en cambiar de vehículo?

Soy un piloto de DISA Copi Sport, y a ellos me debo. Han considerado que el Porsche 911 GT3 con el que ganamos el año pasado es un buen vehículo para repetir el programa, y no hemos visto motivo para pensar en otro coche. Si a lo largo de la temporada se da la circunstancia de que se pueda cambiar por otro, o por una versión más nueva, ya veremos.

Este año el Adeje entra

Y en Canarias, ¿cómo se presentan los campeonatos este año?

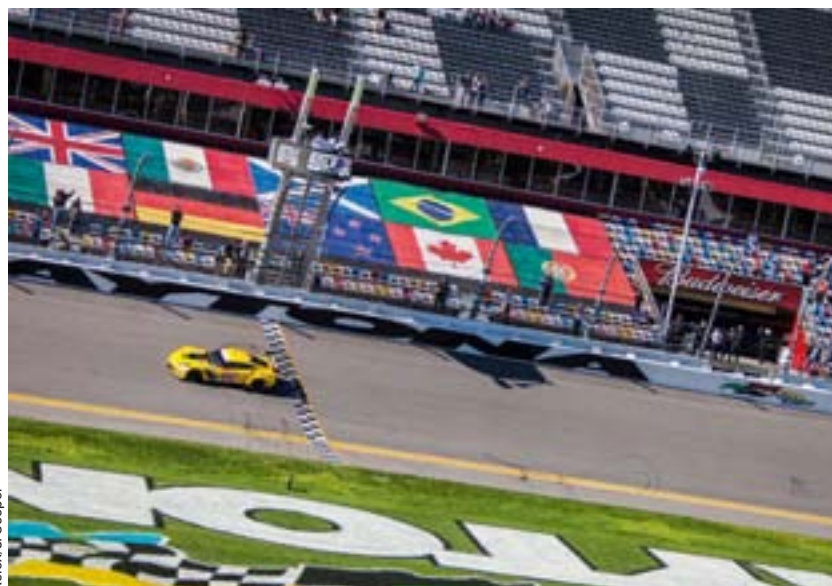
Bueno, el día 7 de febrero habrá Asamblea de la Federación y en ella se tomarán decisiones muy importantes. En principio en la Montaña no habrá grandes cambios, pero en los rallyes puede que las pruebas sean 4 o 6, dependiendo de si entran en el calendario el Adeje y el Islas Canarias "El Corte Inglés". Estamos un poco a la espera todavía de saber dónde y cuándo vamos a correr.

haría con ellos, un equipo conocido con los que tengo mucha confianza y seguridad.

El archipiélago es tierra de grandes pilotos y muchos campeones, Flavio Alonso, Lemes, Ponce, Monzón... ¿con quién te compararías pilotando?

Siempre me gustó el estilo de pilotaje de Ricardo Averó, su forma de llevar el coche. Además, es un gran amigo, al que me une una gran relación. Es cierto que aquí hay, y ha habido, grandes pilotos, todos estos que has menciona-

lo mismo da que sean Gr.N, A, WRC, S2000, R5, GT... Lo importante para todos los que amamos el automovilismo es que haya cuantos más coches mejor, y que se den facilidades para que todos puedan correr cumpliendo las normas de seguridad. Habrá coches más espectaculares que otros, pero para mí todos deberían tener cabida en los rallyes. Hay que abrir el abanico de categorías y dejar correr a todos los coches, luego cada cual, y en la medida de sus posibilidades, que elija qué opción elegir.



24 HORAS DE DAYTONA

Victoria de García en GT

Antonio García, Jan Magnussen y Ryan Briscoe (Chevrolet Corvette C7.R) ganaron la categoría GT Le Mans en las 24 Horas de Daytona, terminando a la vez en un excepcional quinto puesto de la clasificación absoluta. La carrera la tenían prácticamente dominada en el último relevo, que tenía que realizar el piloto madrileño, pero un incidente con bandera amarilla a pocas vueltas del final hizo que se ralentizara la marcha y el BMW Z2 de Dirk Werner se pegó a la estela del equipo del Chevrolet. Finalmente no hubo nervios, y Antonio García llevó su coche sin problemas a la victoria en GT Le Mans. La carrera la ganó el equipo Ganassi con Scott Dixon, Tony Kanaan, Jamie MacMurray y Kyle Larson (Riley-Ford Ecoboost), que completaron 740 vueltas con una diferencia de tan solo 1"333 con respecto a los segundos clasificados, el Coyote-Corvette de Barbosa-Fittipaldi-Bourdais. Tercero, y completando el podio, fue el Dallara-Corvette de Taylor-Taylor-Angelelli, que traspasaron la línea de meta 1'07" después que el coche ganador. Álex Riberas no tuvo suerte en esta su primera participación en Daytona, teniendo que retirar por problemas en el motor de su Porsche.



CLIO R3T EUROPEAN TROPHY El Rallye Rías Baixas, puntuable

Ya se ha dado a conocer que el Rallye Rías Baixas será puntuable para el nuevo certamen internacional denominado Clio R3T European Trophy, un proyecto de la marca francesa para llevar al Mundial al mejor piloto europeo. La selección para elegir al piloto tendrá lugar en toda Europa, dividida en cinco regiones, una de ellas la que engloba a España y Portugal. El mejor de cada una de las regiones disputará el Rallye de Montecarlo de 2016, y de ahí se elegirá al piloto que en 2017 participará en 6 pruebas del Mundial de Rallyes con los colores oficiales de Renault. Junto al Rías Baixas, también puntuarán para la Clio R3 European Trophy en la Zona 5 el Sierra Morena, Príncipe de Asturias, Castelo Branco (Portugal) y RACE-Comunidad de Madrid.

COPA SUZUKI SWIFT

Madrid se queda fuera

Ya se ha dado a conocer el calendario de la 10ª edición de la Copa Suzuki Swift, que trae algunas novedades con respecto al año pasado. De las siete pruebas propuestas, seis corresponden a rallyes del Nacional de Asfalto, mientras que una pertenece al Campeonato Portugués. La novedad más importante, y también triste noticia para los aficionados madrileños, es la no inclusión del Rallye Comunidad de Madrid-RACE en este calendario. Un duro palo para una prueba que siempre ha tenido muchas dificultades para salir adelante, y que sin los inscritos de la Copa Suzuki verá mermada considerablemente su participación. El Rías Baixas es otro de los rallyes que pierde la Copa, quedando en el programa dos de las tres carreras gallegas. Las siete pruebas a disputar en 2015 son: Sierra Morena (10-11 de mayo), Ourense (14-15 de junio), Vidreiro-Centro de Portugal (26-27 de junio), Ferrol (23-24 de agosto), Príncipe de Asturias (13-14 de septiembre), Llanes (27-28 de septiembre) y Cantabria (11-12 de octubre).



GRAN CANARIA HISTORIC RALLYE Este año, en marzo

El segundo rallye puntuable para el Campeonato de España de Vehículos Históricos será el Gran Canaria Historic Rallye, y se disputará un mes antes de su fecha habitual de celebración, pasando a los días 26, 27 y 28 de marzo. La organización trabaja intensamente para tener todo preparado en los días indicados, y ya está cerrado prácticamente el rutómetro de esta edición. La carrera volverá a tener dos etapas y repetirá la estructura de la segunda edición. En la tarde-noche del viernes 27 de marzo se disputarán dos pasadas a los tramos de Santa Lucía y el Gran Karting Club de Tarajalillo. En la jornada del sábado los participantes tendrán por delante seis especiales más, en los tramos Utica-Teror, Monte Gusano-Juncalillo y Artenara-Cruz de Tejeda (todos a doble pasada). La suma total de kilómetros a recorrer será de 420, 100 de los cuales serán contra el reloj.

BREVES

El argentino Luciano Bonomi disputará el Campeonato de España de Rallyes de Tierra con Rogelio Peñate de copiloto y un Mitsubishi Lancer Evo X de RMC. Bonomi ha ganado los Campeonatos Federales de Argentina en 2010-2011 y un Campeonato Argentino en 2012.



Jaime Alguersuari estará presente en el Circuito de Alcañiz en los tests que el equipo francés Ibañez Racing llevará a cabo con sus Oreca 03R. El coche es un prototipo LMP2 para disputar la European Le Mans Series (ELMS), y rodará en MotorLand durante cinco jornadas.

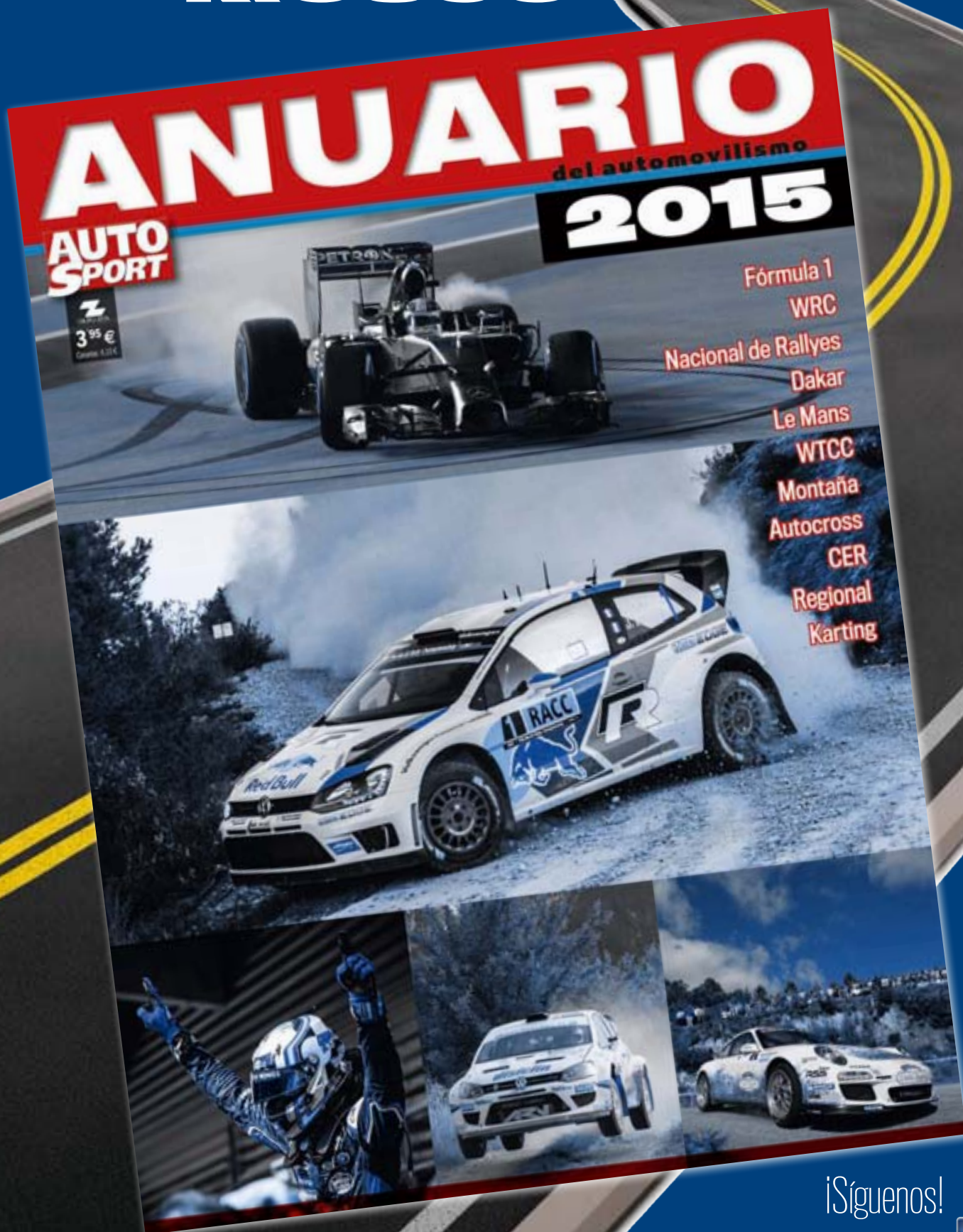
Lamborghini ha presentado oficialmente el nuevo Huracán GT3, un vehículo construido en colaboración con Dallara, que debutará de esta forma en el Campeonato GT Internacional. El coche está motorizado con un 10 cilindros de 610 CV de potencia y disputará las Blancpain Sprint Series con el Team Grasser.

Monster Jam, el espectáculo de coches gigantes de 3 metros de alto y 4 de largo, hará una gira por España visitando las ciudades de Valencia, Madrid y Barcelona durante los días 6, 13 y 20 de junio, respectivamente. La venta de entradas anticipadas ya está disponible en www.elcorteingles.es/entradas y en www.ticketmaster.es.

Hyundai ha presentado una aplicación de realidad virtual para smartphones llamada "Hyundai VR+" con la que se podrá experimentar la emoción de ser copiloto de Dani Sordo dentro del i20 WRC. La app es gratuita, está disponible en la tienda de Apple y Google Play y se puede descargar desde hace unos días.

Lexus creará una estructura orgánica dedicada específicamente a la competición con el nombre de Lexus Racing, con los objetivos fundamentales de crear una estrategia de actividades de competición y conectar sus actuales y futuros vehículos "F" (RC F, GS F, etc.) con las actividades deportivas de la marca.

Próximamente
en tu
kiosco



¡Síguenos!

autohebdosport
@autohebdosport



FORD MUSTANG

Desde 37.000 euros

Ford ya le ha puesto precio a la nueva generación del Mustang para nuestro mercado. Y es muy interesante. Por 37.000 euros, el Mustang se pone a la venta con carrocería coupé y el motor de 4 cilindros EcoBoost de 2,3 litros turbo y 314 caballos con cambio manual de 6 velocidades. Se conforma así como la versión de acceso a la gama. Le sigue, por 47.000 euros, el V8 de 5 litros atmosférico con 419 CV, este ya con transmisión automática. Pero si lo que quieres es la carrocería descapotable, súmale 4.000 euros. Por potencia y tipo, es de los más baratos, además de que por originalidad y personalidad es prácticamente único. Hay que recordar que el Mustang se ha europeizado convenientemente, y que, por ejemplo, la suspensión de esta generación es independiente en ambos trenes, siendo el trasero por paralelogramo deformable.



SUBARU OUTBACK

Actualización al canto

Falta escasamente una semana para que los concesionarios de Subaru pongan a la venta la quinta generación del Outback. Estrena chasis y adopta mejoras encaminadas al confort, la seguridad y la conectividad. Por fuera, básicamente, sigue siendo el mismo, mientras que el precio de salida es de 29.900 euros, que corresponde al diésel de 150 caballos también de motor bóxer, con acabado Sport, ruedas de 17", 7 airbags, control de crucero, etc., de serie. La versión Ejecutiva pasa a costar 3.200 o 3.300 euros más, según el equipamiento escogido.

RENAULT ESPACE

Lista la cuarta entrega

El monovolumen más grande de Renault, el Espace, se pone a la venta en su cuarta generación desde 30.950 euros. "Reinventada" a base sobre todo de toques estéticos de todocamino, ya está disponible con un motor de gasolina y cuatro diésel, y con potencias que van desde los 130 a los 200 caballos, un abanico extenso. En el apartado de transmisión, y según versiones o motor escogidos, hay disponible tanto cambio manual de seis velocidades, como el automático de Renault de doble embrague y 6 o 7 velocidades.





BREVES

José Antonio León Capitán amplía sus responsabilidades asumiendo la Dirección de Comunicación y Relaciones Externas de las marcas Peugeot, Citroën y DS para España y Portugal. León Capitán tiene 42 años y es ingeniero industrial por la Universidad de Sevilla y el INSA de Lyon y MBA por el Instituto Internacional San Telmo. Desde enero de 2012 ya ejercía como director de Comunicación de Peugeot España, aunque su trabajo en la marca data del año 2000.



BMW ya ha puesto a disposición de los compradores de su modelo i8 la opción de los faros láser. Estos son impresionantes en todos los sentidos, pues su haz de luz tienen un alcance de 600 metros y cuestan, nada más y nada menos, que 11.570 euros. Claro, que el i8 en sí ya supone un desembolso de 126.000 euros.

Bentley se sumará en breve a la moda de los SUV de lujo, pues en 2015 ha anunciado que presentará el Bentayga, que se pondrá a la venta en 2016. Según la marca, está llamado a marcar un nuevo segmento entre los todoterrenos existentes ahora.

Al hilo de lo anterior, Jaguar también se meterá en el mismo segmento con el llamado F-Pace, y cuyos rasgos y carácter ya se anticipaban en el Jaguar C-X17 Sport Crossover Concept. Según Jaguar, el F-Pace, que se venderá también en 2016, será un crossover deportivo con cinco plazas.

Es tiempo de cambios y el Serie 1 de BMW se suma a ellos. Así, actualiza sus interiores y los motores. Entre estos últimos destaca que amplía su oferta con bloques de 3 cilindros y 1,5 litros de cilindrada, tanto en gasolina como en diésel.

BMW SERIE 3 40º ANIVERSARIO

Edición especial

Desde 32.700 euros, BMW conmemora el 40º aniversario del modelo con una versión del mismo nombre, una edición especial, cuyos motores disponibles, todos ellos de gasolina, van de los 116 a los 184 caballos. Se basa en el acabado Sport/Luxury, con un nivel de equipamiento a cual más abultado: arranque sin llave, faros bixenón, control de velocidad de crucero, volante multifunción de la línea M, climatizador bizona, sensores de lluvia, sistema de sonido BMW Professional con pantalla de 6,5", etc., etc.



al volante |

FORD FOCUS_{ST}

Evolución natural

El ST se actualiza, siguiendo la estela de toda la gama, y llega en febrero por un precio que parte desde los 31.575 euros. Por vez primera contará con versión diésel de 185 caballos, que se suma al gasolina de 250 CV. Ya nos hemos puesto a sus mandos.





Rafa J. CID

La receta anti Golf GTI de Ford se llama Focus ST, desarrollado por el Ford RS Team de modelos de altas prestaciones, y es el escalón intermedio de la gama deportiva que culmina con el Focus RS, que será presentado en pocos días. Si este último lleva a sus máximas consecuencias el dinamismo, casi hasta la radicalidad, el ST en cambio tiene un compromiso: elevar la deportividad todo lo alto que se pueda pero manteniendo un confort y una suavidad suficientes para poder ser utilizado a diario. Así que si el Focus a secas es sentido práctico y el RS, diversión pura, el ST intenta tomar lo mejor de ambos equilibrando la balanza. La familia Focus actual data de 2011, y a finales del pasado año 2014 recibió el primer *restyling*. Ahora le toca el turno de las mejoras a los ST. Veamos cuáles son.

Cambios estéticos

La manera más fácil de distinguir los Focus 2015 es por su retocado frontal, con dos líneas que marcan el centro del capó anunciando musculatura, y el desplazamiento del logo de Ford hacia abajo para eliminar la pequeña onda que su trazado dejaba en aquel. La parrilla, inconfundible, no deja de recordarnos a las de los As-

La versión actual es un *restyling* del modelo de 2012

ton Martin de toda la vida. Además, el ST incorpora, como de costumbre, una diferenciación estética propia que palpamos en las defensas, con amplias tomas de aire, el alerón posterior fijo, el difusor trasero con la salida de escape en su centro, las llantas específicas de 19 pulgadas o los prominentes faldones laterales bajo las puertas. Estas son cinco en total –no hay Focus de tres puertas–, pero la firma americana propone una segunda carrocería para los ST: la familiar o Sportbreak.

Por dentro, la personalización continúa con los asientos deportivos Recaro en cuero y con detalles en el color de la carrocería, siendo lo más llamativo de la cabina y que le



La salida de escape, en el centro de la defensa trasera, es muy peculiar.

confiere un aire racing. Destacan también los relojes sobre el salpicadero para mostrar la presión del turbo junto con la del aceite y su temperatura –ya todo un clásico presente en versiones anteriores–, el volante asimétrico o el pedalier.

La Euro 6 se come los caballos

El motor gasolina del Focus ST entrega 250 CV a las ruedas delanteras generados por un bloque EcoBoost de 2 litros de inyección directa sobrealimentado. La nueva versión no incrementa la potencia, su evolución ha tenido que encaminarse a cumplir la normativa Euro 6, que “capa” sus posibilidades. La parte positiva es que manteniendo intactas las prestaciones –248 km/h, 6,5 segundos en el paso de 0 a 100 km/h– logra una mejora del consumo de 0,4 litros para quedarse en

una media ponderada de 6,8. Para ello ha sido clave la inclusión del sistema Start&Stop.

La novedad en el apartado de motores radica en la llegada del 2.0 TDCi de 185 CV, de prestaciones claramente inferiores –217 km/h, 0-100 en 8”–, que deja a cambio la cifra de consumo en unos irrisorios 4,2 litros a los 100 km. Con estos argumentos, Ford España espera que el “mix” gasolina-diésel de nuestro mercado sea 50%-50%.

Las cajas son manuales de 6 marchas en ambos casos, con desarrollos diferentes, y su acción está apoyada por la electrónica para lograr una óptima entrega de la potencia. Así, controlando la entrega del par y utilizando incluso los frenos, el Focus te devuelve a la trayectoria correcta si te has pasado de la raya. Afortunadamente, todo es desconectable para que el “pasarse de la raya” lo juzgue el

El ST abre camino a la llegada del RS, que no tardará

conductor y no el coche. Como punto intermedio, la electrónica también puede dejarse en el modo deportivo, para que entre solo cuando las cosas se ponen difíciles, pero si este resulta realmente interesante para los modelos de tracción trasera, en un coche tan noble como el ST no le daremos mucho uso. ON para ir a la oficina, OFF para pilotar.

En marcha

Al acercarte al ST la parrilla “Aston” impresiona, y la personalización estética, junto con los vivos colores de la carrocería, le hacen llamativo. Dentro, los asientos te abrazan como una novia cuando te dejas caer

en ellos, impidiendo cualquier movimiento indeseado del cuerpo, y arrancas pulsando un botón junto al volante.

El gorgoteo del 2.0 EcoBoost es magnífico, grave, y ha sido matizado mediante una caja de resonancia. El sonido se convierte en rugido al acelerar a fondo y fomenta las sensaciones. El ST de 2006 fue el primer compacto deportivo que empezó a cuidar de verdad el sonido, y no a considerarlo un mero resultante de la arquitectura del motor. Fue, en resumen, el primer concertista del grupo, siguiendo la estela de muchos Porsche, que varían su melodía desde hace tiempo utilizando mariposas en los escapes.

Al acelerar, el motor se percibe lleno de fuerza muy pronto, a partir de 2.500 rpm ya impresiona, y más allá de 3.500 es un continuo hasta el corte. Y sus 250 caballos son suficien-



Por primera vez hay un diésel ST, el 2.0 TDCi. Entrega 185 CV.

El motor EcoBoost 2.0 turbo gasolina mejora para adaptarse a la Euro 6: mantiene 250 caballos y baja los consumos.



Predecesores

Tres generaciones de ST



El Focus ST 170 de 2002 fue el primer miembro de la familia. Entregaba otros tantos caballos.

ST es abreviatura de Sport Technologies, y para ganarse tal apellido hay que pasar por el Team RS de Ford, el equipo que tradicionalmente gestiona la competición en la casa. Los ST están presentes en la gama Focus desde 2002, año del lanzamiento del Focus ST 170. Tales cifras hacían referencia a su nivel de potencia –170 caballos–, lo que suponía extraer un 30% más del motor 2.0 de 4 cilindros atmosférico que le daba vida. Sin embargo, su falta de prestaciones y la poca personalización general hicieron que pasase un tanto desapercibido a pesar de que su chasis mostraba buenas maneras. Todo cambió con la llegada del Focus II, que se tradujo en nueva versión



En 2006, los ST empezaron a parecerse al actual, salvo por el propulsor 2.5 de 225 CV y 5 cilindros.

ST en 2006 armado con motor 2.5 de 5 cilindros turbo de 225 CV, modelo que disfrutó de una evolución muy superior a la de su predecesor, y ya muy pareja a la del modelo actual. Él inició el tratamiento sonoro del motor, que sorprendió a la prensa especializada, además de por su excelente respuesta y tacto general.

El ST basado en el Focus III llegó en 2012, con filosofía continuista en todos los aspectos salvo en el *downsizing* del motor, que pasó a 2 litros y 4 cilindros con 250 CV, idénticos a los que ahora ofrece la versión que nos ocupa, actualización de este.



El Focus de 2012 mantuvo la filosofía del anterior, pero estrenó el motor 2.0 de 250 CV.



El tacto es firme, preciso, sin llegar a la radicalidad. La trasera es viva cuando la provocas, no va tan suelta como la de su hermano pequeño, el Fiesta ST.

Por vez primera hay ST diésel, de 185 caballos

tes para sentir que vuelas: las aceleraciones son trepidantes. La capacidad de tracción es generosa, pero echamos en falta un autoblocante en la lista de opciones, como tiene el Golf GTI. Verdaderamente, la mayoría de los conductores estará satisfecho con el sistema de control electrónico de estabilidad, tracción y par que hacen avanzar el coche por raíles –y que pasa casi desapercibido al actuar–, pero el cliente ST no es uno más de la mayoría. Afortunadamente, toda la electrónica puede desconectarse para obtener resultados más directos. Como avanzaba líneas atrás, el comportamiento del ST es tan noble que te invita a hacerlo: escaso subviraje y reacciones predecibles son características de su comportamiento, y la única travesura que propone es una zaga muy bien calibrada

que, sin ser tan viva como la de su hermano pequeño, el Fiesta ST –un verdadero demonio divertidísimo–, ayuda a redondear las curvas lentas cuando la fuerzas sin ponerte en apuros cuando no lo desees.

En cuanto a la firmeza general, responde a esa voluntad de encontrar un equilibrio entre diversión/sentido práctico, con lo que resulta dura, pero no “romperifiones”: puedes viajar con el ST sin problemas a cualquier parte, usarlo todos los días. Por comparación, tal equilibrio es similar al del Volkswagen Golf GTI o Seat León Cupra, y no llega tan lejos como los Renault Mégane RS con chasis Cup. Caja de cambios, tacto de freno o de dirección son más precisos que en los Focus convencionales sin llegar a mostrarse rudos, ni mucho menos. Todo lo expuesto no difiere apenas con mi recuerdo del Focus ST que se retira, con lo que el reajuste de la amortiguación ha sido moderado: necesitaría emparejarlos una mañana para poder con-



Los asientos deportivos, de serie, son de cuero y sujetan el cuerpo a la perfección.

tarte las sutiles diferencias del nuevo reglaje.

No tiene pegas por ninguna parte; estas solo aparecen cuando lo comparamos con lo mejor. Entonces podríamos añadir el citado autoblocante, suspensión de dureza variable, ya presente en varios competidores, un cambio de doble embrague o 100 kilos menos, que es lo que están reduciendo

el peso los nuevos modelos, cosa que no puede lograrse cuando simplemente se hace un *restyling*, como en este caso. Como ves, casi todas son cosas opcionales: en definitiva, el Focus ST es un deportivo brillante en eficacia, que puede ser tu único coche, muy divertido de conducir y que sueña como los ángeles, por tanto, recomendable. ◀

Los relojes sobre el salpicadero son una constante desde 2006. Los acabados son de calidad.



De serie, el ST calza llanta de 19 pulgadas.



Ford Focus ST Sportwagon

Mismo tacto, más polivalencia

No hay versión de 3 puertas, pues no existe en la gama Focus, pero sí contamos con ST Sportwagon o familiar, todavía escaso entre la competencia. Sus especificaciones son casi idénticas a las de la versión de 5 puertas; la diferencia estriba en el crecimiento de 20 centímetros del voladizo posterior para alcanzar los 4,56 metros de longitud –la batalla no cambia–, lo que conlleva alcanzar 476 litros de capacidad de maletero, frente a los 316 originales.



El ST Sportwagon cuesta 950 euros más, desde 32.525.

Ficha técnica

2.0 EcoBoost 2.0 TDCi

31.575 € 32.025 €

MOTOR

Emplazamiento:	delantero transversal	delantero transversal
Combustible:	gasolina	diésel
Nº de cilindros:	4	4
Cilindrada (cc):	2.000	1.997
Potencia máx. (CV/rpm):	250/5.500	185/3.500
Par máximo (Nm/rpm):	360/2.000-4.500	400/2.000-2.750
Alimentación:	inyección directa, turbo	inyección directa, turbo
Válvulas por cilindro:	4	4

TRANSMISIÓN

Caja de cambios:	manual, 6 vel.	manual, 6 vel.
Tracción:	delantero	delantero

SUSPENSIÓN

Delantera:	indep., McPherson	indep., McPherson
Trasera:	indep., multibrazo	indep., multibrazo

DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	4.563/1.823/1.486	4.563/1.823/1.486
Batalla/vía del.-tras. (mm):	2.648/1.550-1.534	2.648/1.550-1.534

PESO

En orden de marcha (kg):	1.437	1.461
--------------------------	-------	-------

PRESTACIONES

Velocidad máxima (km/h):	248	217
Acel. 0 a 100 km/h (seg.):	6,5	8,1

CONSUMO

Ponderado (l/100 km):	6,8	4,2
-----------------------	-----	-----

al volante

OPEL ADAMs

A falta de OPC, bueno es el S

Con un pequeño 1.4 turbo de 150 caballos y unos pocos retoques en el chasis y en la dirección, el Adam se convierte en un juguete más que divertido. Lo veremos en las calles a partir de la próxima primavera.





*Es deportivo, pero también tiene un
punto de elegancia que entronca con
la filosofía de toda la gama Adam,
muy, como ellos dicen, lifestyle.*



El Adam S tiene un aspecto más musculoso que el del resto de sus hermanos de gama, que se potencia con los faldones y el spoiler trasero.

Javier ARENAS

Desde que el Opel Adam empezó a rodar en 2013, siempre pensé que montaba un chasis preparado para aguantar mecánicas más potentes que las que tenía cuando daba sus primeros pasos. Ha pasado el tiempo y los motores atmosféricos ahora abren la puerta al 1.4 turbo de 150 CV que mueve al que, de momento, es su versión más deportiva: el Adam S.

La primera vez que lo pudimos ver en vivo fue en el último Salón de París, y ya desde entonces creció el interés por palpar un coche que, al fin y al cabo, tiene una estructura que compite en la categoría R2 de rallyes. “No es un extreme sport”, me dice Dieter Metz, el jefe de Ingeniería del Adam, para recalcar que no va en línea con los modelos OPC.

A pesar de ello, sí que se han retocado algunos componentes del chasis para ajustarlo al incremento de fuerza. Por ejemplo, se ha añadido una barra estabilizadora en el eje trasero de mayor diámetro para controlar la zaga. También se ha endurecido el tarado de las suspensiones, no tanto como en un OPC pero sí lo suficiente como para sostenerse más que cualquier versión del Adam. Esa mayor dureza y un ligero rebote se perciben enseguida al pasar por zonas bacheadas. Lo único que hereda de OPC, eso sí, es el conjunto de frenos del Corsa, con una medida de los discos de 308 mm en el eje delantero y 264 mm en el trasero; con pinzas de freno de color rojo, por cierto, para las llantas opcionales de 18 pulgadas.

La puesta a punto del chasis es específica, y el tarado de las suspensiones, más duro

Al acelerar se tiene perfectamente, nada de pérdidas de tracción en el eje delantero. Y eso que la primera velocidad es tan corta que a veces dan ganas de salir en segunda que, por cierto, tiene suficiente fuerza desde abajo como para salir sin problemas.

La caja de cambios manual de seis velocidades no es nueva pero sí el ratio de marchas, mucho más corto de lo habitual. El hecho de que el par se obtenga desde un bajo régi-

men hace que se pueda ir perfectamente en quinta y sexta por ciudad porque las recuperaciones son muy buenas. A veces, no sabes si vas en cuarta o en segunda de lo cortos que son los recorridos.

Me cuentan que han trabajado especialmente en la gestión del turbo, precisamente para poder obtener mucha fuerza desde abajo. Tiene también el Adam S un botón de desconexión del ESP situado al lado del volante, que se divide en dos modos (desconexión total y parcial), aunque siempre deja un margen de actuación por seguridad. Ahora es un rara avis en muchos coches, pero en este caso realza su carácter deportivo, por ejemplo, por si queremos entrar en un circuito en un *track day* para que nos deje “descolarlo” a placer.



Las sensaciones son muy gratas al volante. Es destacable cómo recupera, no en vano solo tarda 7,9 segundos en pasar de 80 a 120 km/h en quinta velocidad.



Se puede desconectar el control de estabilidad, en dos fases, mediante un botón situado entre el volante y la pantalla multimedia.



Equilibrado y consistente, este 1.4 turbo de 150 caballos le viene al Adam como anillo al dedo.

Versión OPC

No a la vista... de momento

Era una pregunta lógica, y no sólo en el momento de la presentación del Adam S, sino desde el Salón de París, cuando se presentó esta versión. Pero en la cena de la presentación del S en Cascais (Portugal), volvimos a preguntar sobre un futuro Opel Adam OPC. La respuesta no fue negativa, lo que, al menos, deja una puerta abierta a su posible producción. Más, si tenemos en cuenta las informaciones que venían de otros medios, ya desde hace algunos días, que casi afirmaban que esta posibilidad se había esfumado. Harald Hamprecht, director general de Producto y Comunicación Corporativa, sí que confirmó a AUTOhebdosport que ya hay aprobadas más versiones para el Adam en un futuro próximo. Ante esta afirmación, la pregunta sobre si una de ellas iba a ser el OPC, era evidente. Con un gesto de interrogación, quiso decir algo así como "quién lo sabe...". Esperemos pues, y teniendo en cuenta que el Adam ya es de por sí un producto bastante dinámico, que en un futuro podamos disfrutar de una versión, por qué no, cercana a los 200 caballos.



Desde Opel, ni se confirma ni se desmiente que vaya a haber un Adam OPC.



Detalles como el anagrama "S" o los logos en las alfombrillas y el pilar C marcan la diferencia con el resto de versiones.

Es como un pequeño cohete. Su alta relación caballos/litro y su bajo peso le permiten acelerar y recuperar más rápido de lo habitual

Otro de los puntos que se han tocado mediante *software* es la dirección, ligeramente endurecida con el objetivo de buscar una mayor efectividad, sobre todo cuando se trata de entrar en carreteras reviradas. A cambio, aunque apenas se percibe, pierde un poco de ligereza en ciudad y, por ejemplo, al aparcar. Pero qué importa cuando prima más la diversión.

Estética deportiva, pero no recargada

Como era de esperar, esta nueva acepción "S" tenía que desmarcarse de alguna manera del resto de la gama Adam. En general, se ve un coche más "gordo", pero sin llegar a extremos barrocos. Tanto el frontal

como toda la línea que rodea la carrocería da un aspecto más ancho por las estribas y el mayor tamaño de los paragolpes, y diferente también por las inserciones que imitan la fibra de carbono en la propia parrilla. Pero lo que más llama la atención, sin duda, es el *spoiler* trasero, que, me matizan, no es simplemente un elemento estético sino funcional, porque provee de carga aerodinámica a la zaga. Es una forma, junto con la barra estabilizadora específica, de reducir el nervio propio de un coche ya de por sí juguetón.

Uno de los temas en el que más insiste Opel con el Adam es en su amplia gama de personalización y, en este caso, no podía quedarse atrás. De por sí, esta versión ya viene con un equipa-



Los asientos deportivos Recaro, opcionales, son cómodos y se ajustan bien a la zona lumbar. Además, le dan un toque estético muy deportivo.

miento completo, pero se le pueden añadir elementos aún más diferenciadores, como el techo arlequinado. Merecen la pena los asientos semibacquet de Recaro, aunque sean opcionales, porque recogen el costado muy bien pero no son duros como para acabar siendo incómodos en largos recorridos. Además, no nos vamos a engañar, poten-

cian su estética deportiva de una forma muy notable.

No sabemos precio para el Adam S en España todavía, aunque sí en Alemania, donde arranca en 18.690 euros. A falta de correcciones comerciales en España, donde llegará más o menos en marzo, tendrá que enfrentarse directamente a rivales como el Abarth 500 o el Mini Cooper. <



Está disponible con diez colores diferentes para la carrocería y un alto nivel de personalización.



Opel Adam R2

Un proyecto con continuidad

Que en Opel España están contentos con el proyecto del equipo formado por Esteban Vallín y Borja Odriozola al volante del Adam R2 es algo que no se le escapa a nadie. Ya en la última prueba del Nacional de Rallyes de Asfalto en Madrid (Rallye CAM-RACE), Enrico de Lorenzi, director general de General Motors en España, se mostró muy satisfecho con el título en la categoría R2 y el segundo puesto en Dos Ruedas Motrices. Tanto es así, que no es la primera vez que De Lorenzi declara que el proyecto de Vallín y Odriozola va a seguir su camino esta temporada. A este coche es más que probable que se le una una segunda unidad, como también es más que posible que este segundo coche esté pilotado por una mujer (*se non é vero...*). Lo bien que hablan en la marca, en general, de este Adam de carreras, nos hace pensar que el medio plazo en competición está asegurado.



Esteban Vallín y Borja Odriozola se proclamaron campeones de la categoría R2 la pasada temporada en el Nacional de Rallyes de Asfalto.

Ficha técnica

**1.4 Turbo
ECOTEC 150 CV**

**18.690 euros
(en Alemania)**

MOTOR

Emplazamiento:	delantero
Combustible:	gasolina
Nº de cilindros:	4 en línea
Cilindrada (cc):	1.364
Potencia máxima (CV/rpm):	150/5.000-5.500
Par máximo (Nm/rpm):	220/3.000-4.500
Alimentación:	inyección directa
Válvulas por cilindro:	4

TRANSMISIÓN

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

SUSPENSIÓN

Delantera:	independiente, McPherson
Trasera:	independiente, eje torsional

DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	3.698/1.966/1.484
Batalla/vía del.-tras. (mm):	2.311/1.472-1.464
Maletero (litros):	170-663

PESO

En orden de marcha (kg):	1.178
--------------------------	-------

PRESTACIONES

Velocidad máxima (km/h):	210
Acel. de 0 a 100 km/h (seg.):	8,5

CONSUMO

Ponderado (l/100 km):	5,9
Emisiones CO ₂ (g/km):	139

Dinámicamente, el nuevo Aygo muestra más aplomo y consistencia gracias al refuerzo de la carrocería, con más puntos de soldadura.



TOYOTA AYGO

Para él, la ciudad

Hemos conducido el pequeño urbano de Toyota por las calles de Barcelona, pero también lo hemos sacado de su entorno natural para ver cómo se comporta, y es muy ágil. Ya está a la venta.

Javier ARENAS

Hace unos meses tuvimos la primera toma de contacto con el nuevo Toyota Aygo en Rotterdam (Holanda). El tráfico entre esta zona y las afueras de Ámsterdam era más que apropiado para ver el comportamiento del que Toyota presenta como el exponente de su nueva imagen de marca (más fresca y juvenil).

Ahora, con un poco más de conocimiento sobre el coche, y recién estrenada su comercialización, hemos vuelto a conducirlo, pero esta vez en Barcelona. La idea de mantener la base competitiva de la primera generación se potencia en esta segunda con un comportamiento más ágil. Su cota de longitud se ha incrementado muy

ligeramente (2,5 cm), pero la amplitud interior es mayor, al menos la percepción de espacio es más parecida a la de un segmento B que a la de un segmento A. También la capacidad del maletero, ahora con casi 30 litros más; importante en este tipo de coches en los que todo está medido al milímetro.

Como ya hemos dicho en repetidas ocasiones, el Toyota Aygo comparte plataforma con sus primos hermanos, el Citroën C1 y el Peugeot 108. Esta vez, sin embargo, todos han tratado de personalizar más sus estructuras, y en este sentido es Toyota la que ha puesto en escena una estética más arriesgada. Su diseño evoca un escenario más juvenil, enraizado con los cómics y el mundo manga, con

una gran "X" tanto en el frontal como en la trasera como símbolo distintivo.

Motor suave

Respecto a su mecánica, está disponible con el motor tricilíndrico de 1 litro VVT-i, el mismo que presta a sus familiares franceses. Es suave y gestiona bien la fuerza, sobre todo si hablamos de un uso meramente urbano. Cierro es que al salir de la ciudad y entrar en una zona de curvas como la de Vallvidrera, que rodea Barcelona, hay que utilizar más la caja de cambios (manual de 5 velocidades o automática x-shift) para buscar la fuerza en un régimen adecuado, pero no nos vamos a engañar, este no es un escenario habitual para este modelo.



El ambiente interior es colorido y desenfadado. Las plazas delanteras espaciaosas, con asientos originales que se suman al reposacabezas en una sola pieza.



Según Toyota, la versión más vendida será la de 5 puertas con acabado x-play, que tiene un precio de 10.600 euros.

A pesar de ello, sus 60 kg de menos se notan, como también el mayor aislamiento acústico en el interior. En todos los sentidos, es más coche.

El nuevo Aygo ya está disponible en versión de 3 y 5 puertas, con un precio de partida de 10.300 euros para la versión de 3 puertas (al que se le pueden restar 1.000 euros con el Plan PIVE) y tres acabados (x-play, x-cite y x-clusiv). Toyota propone, además, una cómoda opción de compra *pay per drive* (pago por uso del coche) con la que, cumplido un período de 3 años, se puede devolver el vehículo, pagando así solo la parte proporcional de esos primeros años. Algo que puede ocurrir, por ejemplo, si cambian las necesidades familiares. ◀

La personalización, tanto en el exterior como en el interior, es una de sus principales características.



Ficha técnica 1.0 VVT-i

Desde 10.300 euros

MOTOR

Emplazamiento:	delantero
Combustible:	gasolina
Nº de cilindros:	3 en línea
Cilindrada (cc):	998
Potencia máxima (CV/rpm):	69/6.000
Par máximo (Nm/rpm):	95/4.300
Alimentación:	inyección indirecta
Válvulas por cilindro:	4

TRANSMISIÓN

Embrague:	monodisco en seco
Caja de cambios:	manual, 5 velocidades
Tracción:	delantera

SUSPENSIÓN

Delantera:	independiente, McPherson
Trasera:	independiente, eje torsional

DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	3.455/1.615/1.460
Batalla/vía del.-tras. (mm):	2.340/1.425-1.420
Maletero (litros):	168

PESO

En orden de marcha (kg):	900
--------------------------	-----

PRESTACIONES

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

CONSUMO

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



8,0

▲ EXCLUSIVIDAD, MOTOR, PRESTACIONES Y COMODIDAD
▼ PRECIO PARA PUDIENTES

AUDI S8 4.0 TFSI QUATTRO TIPTRONIC

520 CV • 131.350 €

Coche de representación, rápido y de calidad



Oscar a la mejor berlina de lujo

No es casualidad que el nuevo Audi S8 con motor V8 de 4 litros y 520 caballos sea como es. Una auténtica berlina de lujo con ese toque deportivo que Audi marca con su “S”, indicando que es el más potente, el más rápido, el más caro, el más exclusivo, el más impactante y el más apasionante.

Juan Manuel GARCÍA RUBIO

Fotografía: Jorge BRICHETTE

Hay berlinas y berlinas. Y hay berlinas de lujo y berlinas de lujo. El S8 de Audi en su más reciente versión es todo eso y más: es una auténtica berlina deportiva de lujo. Corre como un avión, es casi tan grande como uno de ellos también, e igual de comfortable o más, porque el piloto eres tú.

Su V8 de gasolina y cuatro litros de cilindrada se exprime hasta conseguir los 520 caballos, que, junto a un chasis y suspensiones excelentes, te hacen sentir un rey o un jeque. Y aunque para muchos es un coche para que lo conduzca un chófer, para

Con el propulsor de ocho cilindros y sus más de 500 CV, este modelo empuja como pocos, sin lugar a dudas

nosotros es un deportivo de lujo para ser disfrutado conduciéndolo.

“Berlinón”

El S8 es el máximo exponente de la gama. Y ya sabemos cómo se las gasta Audi. Si lleva la denominación S es algo importante. Es cierto que por arriba están los RS dentro de la marca, y que en el A8 no existe esta versión, pero lo cierto es que este S8 es un maquinón –y a la vez un coche de lujo– tocado por la gracia del saber hacer de la firma en calidad, diseño y comportamiento.

Sus más de 5 metros de longitud dejan un espacio interior impresionante, tanto delante, como detrás, perfecto para quien quiera disfrutarlo como dueño y que lo conduzca un chófer. La calidad de los materiales salta a la vista y a los sentidos, porque aunque entres con los ojos cerrados percibes a través del tacto y las formas de este coche que se trata de algo especial. El puesto de conducción es perfecto, teniéndolo todo en equipamiento y en presencia. Desde el cuadro de man-

Ficha técnica

131.350 euros

MOTOR

Emplazamiento:	delantero longitudinal
Combustible:	gasolina
Nº de cilindros:	8 en V
Cilindrada (cc):	3.993
Diámetro x carrera (mm):	84,5 x 89,0
Relación de compresión:	9,3:1
Potencia máxima (CV/rpm):	520/6.000
Par máximo (Nm/rpm):	650/1.700-5.500
Caballos/litro:	130,0
Alimentación:	inyección indirecta, admisión variable, turbocompresor e intercooler
Distribución:	2 árboles de levas por culata
Válvulas por cilindro:	4

TRANSMISIÓN

Tracción:	integral
Embrague:	convertidor de par automático, 8 velocidades
Caja de cambios:	Desarrollo (km/h x 1.000 rpm)
Marcha	
I	8,7
II	13,1
III	19,5
IV	24,7
V	32,0
VI	41,4
VII	49,0
VIII	61,7

SUSPENSIÓN

Delantera:	independiente, paralelogramo deformable, amortiguadores neumáticos y barra estabilizadora
Trasera:	independiente, paralelogramo deformable, amortiguadores neumáticos y barra estabilizadora

DIRECCIÓN

Tipo:	cremallera eléctrica servoasistida
Vueltas al volante:	2,4
Diámetro de giro (m):	12,4

FRENOS

Delanteros/diám. (mm):	discos ventilados/400
Traseros/diám. (mm):	discos ventilados/365

RUEDAS

Llantas:	9,0J x 20"
Neumáticos:	265/40 R20

DIMENSIONES

Largo/ancho/alto (mm):	5.145/1.949/1.458
Batalla/Via del-tras. (mm):	2.995/1.630-1.625
Maletero (litros):	490

PESO

En orden de marcha (kg):	2.065
Rel. peso/potencia (kg/CV):	4,0

PRESTACIONES

Velocidad máxima (km/h):	250
Acel. de 0 a 100 km/h (seg.):	4,2

CONSUMO

Urbano (l/100 km):	14,4
Extraurbano (l/100 km):	7,6
Ponderado (l/100 km):	10,1
Emissiones CO ₂ (g/km):	235

EQUIPAMIENTO

Seguridad

Airbag cabeza/lateral:	serie/serie
Aire acond./climatizador:	-/serie
Alarma:	serie
Conexión luces automáticas:	serie
Control de tracción:	serie
Control de estabilidad:	serie

Funcional

Asientos deportivos:	serie
Asistente al aparcamiento:	serie
Detector de señales tráfico:	660
Navegador:	serie
Ópticas de xenón:	no disponible (led)
Ordenador de a bordo:	serie
Programador de velocidad:	serie
Equipo de sonido:	serie
Sensor de lluvia:	serie
Tapicería de cuero:	serie
Techo corredizo:	1.835

Otros

Pintura metalizada:	1.440
Llantas de aleación:	serie
Suspensión deportiva:	serie
Suspensión electrónica:	serie
Diferen. del./central/trasero:	serie/serie/serie
Control presión neumáticos:	serie
Bluetooth/Internet:	serie/opcional



La cabina es casi la de un avión. El puesto de conducción, intachable, lleno de botones, de máxima calidad, con toques exclusivos...

dos –casi casi un ordenador con multitud de datos– hasta la consola central –casi mejor que la de un avión, con monitor escamoteable–, apabulla por datos y prestaciones. Los asientos y el cuero de estos, junto con el resto de los detalles, rematan un interior pensado para agrandar y útil en el manejo.

En cuanto a equipamiento, lo tiene todo, o casi todo, y de igual forma, cuenta con un largo listado de opcionales siempre dispuestos a mejorar todavía más lo que parece insuperable, como la pintura metalizada o el propio techo corredizo. Este modelo ya incorpora de serie faros LED o suspensión deportiva, entre otras muchísimas cosas.

Rápido, cómodo... sedoso

Debajo del largo capó delantero se esconde uno de esos motores de Audi que



Una virguería. Además de esta presentación, la parte central del cuadro resulta prácticamente un auténtico ordenador personal.



El cambio Tiptronic no es como el de doble embrague, pero en este caso, con 8 marchas y una relación final muy larga, se hace perfecto.



Los detalles de aquí y de allá, sutiles, hacen que el S8 destaque entre el resto de los A8.



Qué maravilla de motor. Suave y portentoso, sus 520 caballos son fuente de inspiración también para el R8. Con eso queda dicho todo.



Sus dos toneladas parecen un saco de plumas con ese chasis con suspensión neumática. El comportamiento es asombrosamente bueno.



Los asientos guardan un buen compromiso entre sujeción y comodidad. También algo de deportividad, pero menos.

Es de esas berlinas potentes, lujosas, impresionantes, cómodas, hasta deportivas si se quiere, y que superan con creces los 100.000 euros

son la caña. Es el mismo del R8, y ese V8 con turbo y 4 litros entrega 520 caballos. Así empuja de bien este A8, que incluso superando las dos toneladas de peso a cuestras se lanza a coger velocidad como una gacela. La comodidad es absoluta, propia de una suspensión neumática y de los diferentes reglajes que podemos escoger con la función electrónica de la misma y sobre diferentes parámetros (dirección, acelerador, cambio, etc.). Ni en el modo más duro resulta un coche duro, sino simplemente firme. Es ágil, sí, ágil aun con esos 2.000 kilos

a cuestras, porque el cambio automático de 8 velocidades lo permite, porque el par de 650 Nm lo autoriza sin el más mínimo titubeo y porque dirección, acelerador y chasis son, sencillamente, fabulosos. Es como una perfecta máquina de relojería.

Es verdad que no es un deportivo al uso, por tamaño, peso y carácter, pero es verdad que supone una de las mejores berlinas de su clase por precio, lujo, prestaciones, comportamiento y representatividad. Sin duda alguna, un lujazo de coche, rápido, cómodo y espectacular. ◀

Precio



6

Hay dos formas de verlo. Que los casi 132.000 euros que cuesta son un pastón, que lo son, o que frente a un Serie 7 o un Mercedes Clase S, es decir, en su contexto real, es lo que tiene que ser.

Motor



9

Impresionante 4 litros que con 520 caballos y 650 Nm de par máximo es un auténtico caballo de Troya, con potencia a raudales y tirón para aburrir.

Prestaciones



9

Las frías cifras hablan por sí solas, y nos encontramos con que los 250 km/h de velocidad máxima son autolimitados (alcanzaría más con esa octava velocidad de 61,7 km por cada 1.000 vueltas) y que los poco más de 4,2" en el 0 a 100 km/h son de auténtico deportivo.

Conducción



9

Cómodo, placentero, perfecto para una conducción rápida, que no extremadamente deportiva. Pero a sus mandos parece que casi pilotas un avión, o cuando menos una avioneta.

Consumo



7,5

No es bajo, como no podía ser de otra manera, y menos si le metes caña y disfrutas de ese pedazo de motor. Pero tampoco es exagerado precisamente para su tamaño, peso y cilindrada.

Racing



8

Desde el puesto de vista racing, no es un deportivo puro. Desde el punto de vista de una berlina deportiva, el S8 conjuga todo el saber hacer de una berlina de lujo con la potencia, el chasis y las suspensiones de un coche de tinte deportivo.



1º S. Ogier
TIEMPO: 3.36.40.2

2º J.-M. Latvala
a 58.0

3º A. Mikkelsen
a 2.12.3



Tres en línea

El duelo que se esperaba entre los dos “Seb”, Ogier y Loeb, se quedó a medias en esta edición del Montecarlo, en la que el pleno fue para los pilotos de Volkswagen. Ogier, Latvala y Mikkelsen logran un triplete histórico en el inicio de la temporada.

LAS CLAVES

EL NUEVO ORDEN DE SALIDA

Mucho se está discutiendo el nuevo reglamento en cuanto al orden de salida en las diferentes etapas, que puede perjudicar al primero en salir dependiendo de la clasificación del campeonato. Digamos que Ogier se libró por los pelos en más de una ocasión. Ya veremos qué pasará en Suecia.

MECÁNICAS MÁS IGUALADAS

Ninguno de los equipos importantes ha perdido el tiempo en la intertemporada. Tanto VW como DS estaban en primera línea a la espera de lo que hagan MSport o Hyundai. Las mejoras se dejaron sentir, reflejadas tanto en los tiempos de Meeke y Loeb, como de Tanak y Kúbica, ambos sin el coche mejorado aún.

Javier BUENO. Fotos: Toño LUIS, McKLEIN, VW y GETTY IMAGES ■

No era necesario decir que todas las expectativas, morbo y atractivo de la cita monegasca, que abría la temporada 2015 del Mundial de Rallyes, se centraban en la presencia de Sébastien Loeb en su equipo de toda la vida.

Cuando Loeb recibió la proposición del equipo Citroën no se lo pensó dos veces y dijo sí a la primera. A partir de ahí se imponía una preparación previa después de haber estado un año sin subirse a un coche de rallyes, ya que su última participación en el Mundial fue en el Rallye de Francia de 2013, el de su despedida, que no fue precisamente sonada cuando, a poco del final, abandonaba por salida de carretera.

Este suceso le supuso una pequeña decepción, ya que además ocurría en su tierra natal de la Alsacia, pero en cualquier caso al nueve veces campeón del mundo se le podía perdonar cualquier despiste por decepcionante que pudiera ser.

Pues hasta hace unos días, ahí quedó la cosa. Loeb se dedicó al Campeonato de Turismos en el debut de Citroën en la categoría en donde con un tercer puesto en la clasificación final pudo considerarse un buen resultado para una primera temporada, aunque nos da que para un ganador nato como es él no le supo a mucho, una vez que, a igualdad de coches, "Pechi-



La visión de

Dani Sordo

“Estoy contento”

Para ser el primer rallye de la temporada, y tras el tropiezo del principio, creo que el resultado final no ha sido del todo malo. El quinto puesto que he disputado hasta el último metro, además contra mi compañero de equipo, me ha dado mucha satisfacción, aunque al final me haya ganado. Es más, me hace sentirme muy en forma y con ganas de pelear.

Salí con muchas ganas y atacando desde el principio. La pena es que en los primeros kilómetros, en una frenada larga, nos salimos, y aunque no hubo mayores desperfectos, entre poner el coche en la carretera, etcétera, el crono se nos fue y supuso un retraso que fuimos arrastrando durante todo el rallye.

Después, el planteamiento fue el de no tomar mayores riesgos, y viendo cómo se estaban desarrollando los acontecimientos, con las incidencias de Loeb, Meeke, Kubica, etc., casi sin querer fuimos ganando posiciones para llegar al último tramo con una diferencia mínima con Neuville, que nos fue recuperando terreno poco a poco.

Con los neumáticos en general creo que hemos acertado, aunque las condiciones eran muy cambiantes, sobre todo el segundo día, pero así es Montecarlo.

“Salí con muchas ganas, atacando desde el principio. La pena es que en los primeros kilómetros, en una frenada larga, nos salimos”

lo. En cuanto al coche, no hay nada nuevo, se ha mejorado todo un poquito a la espera de tener la nueva versión del i20, que tardará todavía algo en llegar, pero el equipo y nosotros estamos en la buena línea.

Pienso ya en Suecia, donde intentaré conseguir un buen resultado y cuando menos aportar puntos a la marca y no perder el tren de cabeza. En definitiva, creo que ha sido un buen inicio y que el resto de la temporada va a ser intensa y prometedora, aunque ya se sabe que meterse en el terreno de algunos rivales y ganarles no va a ser fácil, pero intentar lo voy a intentar, cueste lo que cueste.

Por último, ni que decir tiene que me ha seguido sorprendiendo el nivel de Loeb. Tras más de un año prácticamente sin montarse en un coche de rallyes, no ha perdido ni un ápice de lo mejor que siempre ha tenido, y de no haber sido por el incidente que tuvo creo que hubiera habido rallye hasta el final.



Dani Sordo realizó un buen rallye, aunque al final perdió el quinto puesto por solo 8 décimas.



to" López e Yvan Muller le ganaron, algo que quizá no entraba en sus planes.

Por ello, la posibilidad de volver al Mundial de Rallyes, y además en Montecarlo, con un DS3 WRC con no pocas mejoras, para enfrentarse al bicampeón del mundo "Seb" Ogier, en el terreno de este –como decíamos–, tenía un buen nivel de morbo.

Duras condiciones

Y así empezó todo, con un estado de las carreteras com-

La expectativa, morbo y atractivo de la cita monegasca que abría la temporada 2015 del Mundial fue la presencia de Sébastien Loeb

plicado, una vez que ni todo estaba nevado, ni helado, ni seco, ni mojado... En fin, el galimatías de Montecarlo, que tras casi un par de jornadas de relaciones sociales, tradicional foto de familia –se supone bien avenida–, podio de salida frente al Casino y entretelas varias, que derivaron en soberanos atascos para salir del Principado, se ponía en marcha el jueves 22 para abordar los dos

Latvala rodó todo el rallye sin inmutarse, a sabiendas de que no es este el rallye que mejor se le da.



Como todos los años, la foto de familia se realizó justo antes de empezar el Rallye de Montecarlo.



Con cuatro scratches, uno menos que Loeb, los tiempos de Kubica fueron espectaculares, pero no terminaba la carrera al salirse a poco del final.

5

minutos con...

...Francois Delecour



“Me faltan manos”

Nos quedamos con esta expresión después de charlar un rato con Delecour en la asistencia de Gap. Queríamos que nos hablara de sus impresiones con respecto al Porsche que pilotó en el rallye monegasco, cita en la que precisamente ganó en 1994 al volante de un Ford Escort RS Cosworth.

De aquella victoria con el Ford a esta participación con el Porsche hay diferencia, ¿verdad?

Como de la noche al día. Son otros tiempos, lo que no significa que sean mejores o peores, y otros coches, que están hechos para ganar, contando para ello con toda la tecnología del mundo en todos los órdenes. Esto, por supuesto, no significa que el Porsche no la tenga, pero es otra historia, por cierto muy divertida y no exenta de mucha exigencia al volante.

No debe ser fácil administrar los casi 400 CV que hay detrás...

Ahí está la diversión. Hay que jugar mucho con el acelerador, dosificando muy bien cuando se hunde el pie. Me refiero, obviamente, a unas condiciones como las de Montecarlo, un rallye en el que los tramos nunca están igual, ya que te puedes encontrar de todo. En cualquier caso, manejar el tren trasero no es problema: más o menos gas, y sales.

¿Dónde está la complicación?

Sin lugar a dudas, en el tren delantero, en las frenadas. En evitar que el coche subvire en exceso, porque inscribirlo en la buena trayectoria

puede ser difícil. Cuando era pequeño, me acuerdo de ver a Waldegard pilotando el 911 en el Turini, y pienso que, aun con mucha menos potencia que ahora, era más llevadero, quizá por la medida de los neumáticos, más estrechos, que se utilizaban entonces.

¿Ves interesante este Campeonato GT de la FIA para los rallyes?

¿Por qué no? De acuerdo que es una historia que poco tiene que ver con los WRC, pero que los GT estén en los rallyes no le viene mal a nadie, empezando por los espectadores, que pueden ver cómo hay que pelearse con el volante cuando las condiciones son complicadas. Para tener mejores prestaciones, en el caso del Porsche

“Para tener mejores prestaciones, en el caso del Porsche igual tendríamos que recurrir a uno de tracción total”

igual tendríamos que recurrir a uno de tracción total, pero por el momento está bien. Lo importante es que entren más marcas y que la categoría vaya creciendo poco a poco.

Pero la gente empieza a considerarla una categoría de carrozones...

Hombre, los tres pilotos que estamos aquí, Duez, Dumas y yo, puede que lo seamos, pero creo que en el Campeonato de España no pasa lo mismo; tengo entendido que allí se corre mucho, además con motores más potentes, sin brida y se compete para ganar rallyes y luchar por el título. En cualquier caso, y lo digo por propia experiencia, es más fácil conseguir un buen presupuesto para un Porsche que para un Fiesta, un Polo o un DS3.



únicos tramos nocturnos entre Montecarlo y Gap.

Por aquello del orden de salida (Real Decreto FIA, art. 33/2015), siguiendo la clasificación del Mundial 2014, a Ogier aparentemente le tocaba bailar con la más fea: tenía que abrir pista y rodar, por consiguiente, con cierta cautela, y no porque

A Ogier, aparentemente, le tocaba bailar con la más fea: tenía que abrir pista y rodar, por consiguiente, con aparente cautela

hubiera excesiva nieve o hielo. El hecho es que su crono aguantó el scratch hasta que se supo el de Ott Tanak, que le ganaba, para ser ya clamoroso el júbilo que mostró el personal con el tiempo de Loeb, y más que por el scratch, por la soba de medio minuto que le había infligido a Ogier.

La primera corta jornada terminaba, por consiguiente, con Loeb en cabeza, con cierta ventajilla sobre Ogier y Latvala, mientras que a partir de ahí destacaba Tanak y Evans por delante de Meeke y los chicos de Hyundai.



Sébastien Loeb sigue siendo un grandísimo piloto de rallyes. Sus prestaciones fueron increíbles hasta que tuvo un pequeño despiste.

En directo

En el Rallye de Montecarlo se dejaron ver algunos pilotos nacionales que veladamente nos dieron algunos detalles sobre su programa para 2015. Así pues, como ya informamos, Joan Font estará en el próximo Rallye de Suecia y tiene intención de correr otras dos pruebas del Mundial, entre las que podría estar Portugal y una tercera por determinar. De la misma forma, Xevi Pons cuenta ya con el Peugeot 208 R5 con el que participará en el WRC2 con el apoyo de ACSM y Hankook. Tanto Pons como Font contarán con Calm como responsable técnico de sus respectivos programas deportivos.

De los cinco Renault Clio R3T

inscritos en la cita monegasca, tres lo hacían bajo el paraguas de Renault Sport, donde sigue militando Josep María Ferrer como responsable de Rallyes. De los tres pilotos, destacaba la presencia de Stéphane Consani, que, habiendo ganado el volante de Jóvenes Promesas de la Federación Francesa, retornaba a la competición tras haber estado dos años sin licencia, cuando fue sorprendido reconociendo ilegalmente los tramos del Rallye de Francia de 2013.

Y por seguir con los pilotos de la Federación Francesa, uno de los elegidos por esta para participar en Montecarlo como premio a sus prestaciones en la temporada 2014



era la joven promesa **Yohan Rossel**, que también fue el único en recibir serias sanciones monetarias (1.700 euros) en el reconocimiento de los tramos por exceso de velocidad. En dos ocasiones el radar de la organización le cazaba a más de 110 km/h, cuando la velocidad máxima autorizada para los reconocimientos es de 90 km/h.

Las opiniones entre los diferentes pilotos de arriba en torno a la supresión de los *splits* eran para todos los gustos. Ogier no era muy partidario de su supresión. A Loeb digamos que ni le iba ni le venía, ya que de momento no sigue el certamen, pero de hacerlo hubiera preferido tenerlos. Sin ir más lejos, Dani Sordo no le daba mayor

importancia, y Meeke tampoco. Eso sí, lo que preocupaba a todos era la forma de controlarlo para no hacer trampas, vistas las múltiples posibilidades que hay hoy en día para comunicarse. En cualquier caso, las sanciones por la infracción de esta norma serán muy fuertes, llegando incluso a la exclusión del campeonato.

Muchas mejoras son las que se han introducido en algunos de los WRC. El VW Polo R, por ejemplo, contaba con un motor más ligero y con más par, una nueva caja de cambios, introduciéndose por primera vez el sistema hidráulico con levas en el volante, mientras que chasis y suspensiones se reto-



Martin Prokop rodó mucho más rápido que en otras ediciones del Montecarlo.



Henning Solberg, aunque corrió de forma muy privada, consiguió un buen puesto.

caban completamente con el fin de conseguir un coche más eficaz y fácil de pilotar. En Citroën se hacían también notables cambios, introduciendo el motor del Elysée del Mundial de Turismos y mejorando la suspensión y la aerodinámica. Por su parte, M-Sport también contará con evoluciones, que estarán en liza más entrada la temporada.

En su línea de seguir innovando, SIT Sports, responsable del cronometraje de los rallies del Mundial, instalaba ya en Montecarlo, al menos en los equipos oficiales, un sistema de alarma consistente en un chivato amarillo que cada piloto instala donde quiere -VW, en el display

que lleva el piloto justo delante, mientras que Hyundai y Citroën lo llevan en el salpicadero-. De uso exclusivo del director de carrera del rallye, actúa como si fuera una bandera amarilla en los circuitos y obliga al piloto a disminuir la velocidad. También se instalaba una palanquita tipo aviación, denominada "pánico" -que ya se utiliza en el Campeonato de España-, la cual, accionada por los pilotos o por el público en caso de accidente grave, emite una señal de alarma vía satélite a dirección de carrera.

Y hablando de SIT Sports, pudimos charlar ampliamente con quien ha sido, y es, todo un personaje por sus conocimientos y eficacia en el mundo de los rallies: **Tony García**. Varios años en el equipo Peugeot Sport España y también junto a Luis Monzón cuando el grancanario ganó con el Mini el Nacional de Asfalto en 2013, Tony es ahora el director de SIT Sports en el Mundial, encargándose directamente de todo lo que concierne a la empresa es-



pañola en el máximo certamen de los Rallyes.

En la búsqueda de una mayor notoriedad del WRC y que su seguimiento por parte de los aficionados sea más sencillo, el promotor del campeonato anunció que al menos 26 tramos serán retransmitidos en direc-

to este año. Una cobertura que arrancó en Montecarlo, con una especial el jueves y otras dos el domingo. En España, los directos se pueden seguir a través de Canal Plus, con los comentarios de Carlos del Barrio y Raúl Benito. La cadena de pago ofrece los lunes un programa especial tipo resumen presentado por José Antonio Ponseti y Santi Cañizares, con la presencia, entre otros, de Luis Moya y el propio Del Barrio. La cadena catalana TV3 ofreció resúmenes diarios de la carrera, y Teledeporte está aún negociando para poder continuar con la cobertura que realizaba del WRC estos años anteriores, pero no pudo llegar a tiempo para Montecarlo.

Ya en el segundo día la gresca siguió entre Loeb y Ogier, con ventaja para el primero, que se desenvolvía especialmente bien en la niebla, lo que ponía la diferencia entre ambos en más de 28 segundos y que a mitad de la jornada se acortaría sustancialmente, estrechándose a tan solo 3 segundos, cuando Ogier se beneficiaba de abrir carretera, algo que perjudicaba mucho a Loeb. *"He intentado sacar toda la nieve y barro posible al asfalto para poder compensar mi posición de*

"He intentado sacar toda la nieve y barro posible al asfalto para poder compensar mi posición de salida", declaraba Ogier

salida", declaraba Ogier, y eso es lo que precisamente perjudicaba a Loeb, que arrancaba desde la decimocuarta posición.

A esas alturas ya empezaban a sorprender los cronos tanto de Tanak como, muy especialmente, los de Kubica, que marcaba el primero de sus cuatro scratches. A esas alturas Dani Sordo, a pesar de haber tenido una escapada en

Mikkelsen no quiso meterse en problemas y poco a poco fue creciendo para cerrar un poderoso podio de la marca alemana.



En directo



La nueva Júnior WRC de la FIA, que desde el pasado año se disputa con el Citroën DS3 R3T, se va afianzando a pasos agigantados, ya que en Montecarlo –primera cita de las siete de la temporada y que tendrá su continuidad en Portugal, Polonia, Finlandia, Francia, España y Gran Bretaña– con-

taba con nada menos que 11 inscritos, a los que se sumarán más desde Portugal, ya que de las siete pruebas podrán seleccionarse los seis mejores resultados.

Precisamente en esta categoría de promoción de jóvenes valores Quentin Gilbert y Renaud Jamoul

han sido los primeros ganadores, imponiéndose a los alemanes Christian Riedemann y Michael Wenzel por 2'23" y a los noruegos Ole Christian Veiby y Anders Jaeger por 3'12". Gilbert ha ganado, asimismo, la categoría WRC3.

En Portugal debutará también la Fiesta Drive DMack, en la que ha habido 40 solicitudes de inscripción para un total de 16 plazas. Esta edición se disputará con el Fiesta EcoBoost con el motor turboalimentado de 1 litro de cilindrada, y el vencedor tendrá como premio la participación en 2016 en seis rallies del Mundial con el

Fiesta R5. En Montecarlo corrieron dos Fiesta R2 con especificaciones 2015, uno de ellos pilotado por Max Vatanen, quien ya participó en la Drive DMack en 2014.

Romain Dumas, recién llegado del Dakar, donde no tuvo mucha suerte, ya que abandonó pronto, participaba en este rallye con un Porsche 911 GT3 en la categoría RGT. El francés acabó en la 26ª posición, como informamos en uno de los recuadros de este reportaje, pero la noticia estaba en que quiso homenajear al recientemente fallecido Bjorn Waldegard, llevando los mismos

colores con los que el sueco había decorado su Porsche en 1970.

Un pequeño incendio en la centralita electrónica del Hyundai de Sordo casi provoca que el español perdiera más posiciones, pues por solventar el problema penalizó 8 minutos (1.20 reales). Después, una reclamación por parte del equipo hizo que la penalización fuese retirada. Al parecer, la causa del problema estaba relacionado con las cámaras de televisión del interior del coche, algo totalmente ajeno al piloto y al equipo, y razón por la que prosperó la reclamación.



Marc Duez fue el tercero en discordia entre los Porsche de la categoría RGT, en la que también estaban Delecour y Dumas.



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

la primera crono, se mantenía entre los diez primeros de la general, a la espera de acontecimientos que no tardaron en llegar.

Loeb y Meeke, con problemas

Iba a ser en la octava crono donde el rallye hizo estragos y perdió prácticamente gran parte de interés, aunque una parte la había perdido ya al paso por el tramo de Aspres-Les Corps, en el que Meeke había tenido

Los cronos, tanto de Tanak como, muy especialmente, de Kubica, que marcaba el primero de sus cuatro scratches, causaban bastante sorpresa

un despiste dañando la suspensión trasera, lo que le obligaba a abandonar.

Fue al tramo siguiente, en Les Costes, donde el rallye perdía a Loeb, que tras un pequeño impacto, según el piloto, en la parte trasera izquierda, hizo que algún trapecio de la suspensión quedara dañado, dejando la rueda trasera izquierda totalmente fuera de juego. Loeb llegaba al fi-

Bryan Bouffier, siempre arriba en este rallye y con buenos resultados, abandonó esta vez en el segundo tramo.



El vencedor de la categoría Júnior 2014, Lefebvre, saldó con un espectacular triunfo su debut en WRC2 a los mandos de un R5.

Ogier



Impecable el rallye que protagonizó el campeón. El francés dejó entrever cierta tensión con la presencia de Loeb, la cual, en el buen sentido, calentó el ambiente competitivo que siempre ha habido entre ambos campeones del mundo.

Latvala



Simplemente se dejó querer, destacando especialmente por la regularidad y por la ausencia de riesgo que se impuso a sí mismo. Parece que las consignas de equipo se las dieron ellos solos: "Ogier, tú tira y yo te sigo".

Mikkelsen



Actuó de forma similar a Latvala, pero el noruego de VW tuvo que controlar a su compatriota Mads Ostberg para que no amargara el factible 1,2,3 de la marca, que vale lo suyo en un rallye como el de Montecarlo.

Meeke



La verdad es que nos gustó mucho su forma de desenvolverse en los primeros compases de la prueba. Él sabía que podía haber muchos cambios si no se precipitaban los acontecimientos. Una lástima que una placa de verglás le dejara fuera del podio.

Loeb



Sin lugar a dudas, fue el más seguido y admirado, y aunque su posición de salida le favorecía unas veces más y otras menos, su presencia se dejó sentir desde el primer tramo con el medio minuto que le endosó a Ogier.

ASÍ ESTUVIERON



También destacó sobremanera el rallye del estonio Ott Tanak, que con el Fiesta oficial de M-Sport se mostró más rápido que nunca.

Kubica



Sigue estando en su línea habitual: no se corta y va a por todas, y más esta temporada con un equipo propio. Algunos cronos fueron espectaculares y otros se tradujeron en andanzas por la cuneta.

Tanak



Durante la primera parte del rallye destacó por su acometividad, llegando a rodar en los primeros puestos de la clasificación. Posteriormente, y en su afán de superación y recuperación, algunos contratiempos le retrasaron.

Sordo



Si exceptuamos la salida en el primer tramo tras una frenada errada que le costó más de medio minuto, el resto del rallye lo manejó con inteligencia y algún que otro crono destacable. Al final, puntos importantes para la marca.

Neuville



Tras haber abandonado por accidente en todas las ediciones anteriores en las que había participado, el belga decidió tomárselo con calma y, como él mismo ha dicho, "aprender" un rallye que no había tenido oportunidad de conocer.

Lefebvre



El piloto francés, vencedor de la FIA Júnior WRC en 2014, protegido además de Sébastien Loeb, llevó a cabo un rallye perfecto con el DS3 R5. Fue casi siempre el más rápido y no cometió ni un solo error. Tiene futuro.

ASÍ ESTUVIERON

nal de tramo declarando que había impactado contra un muro pero que no le había parecido lo suficientemente fuerte como para casi perder la rueda. De esta guisa se producía el abandono del piloto de Citroën, que, como Meeke, se quedaban totalmente descolgados de la clasificación, aunque iban a intentar remontar todo lo que pudieran para, cuando menos, poder coger unos puntos para la marca, ya que ambos,

En el tramo de Les Costes el rallye perdía emoción cuando Loeb, en su lucha con Ogier, dañaba la suspensión trasera de su DS3 WRC

Loeb y Meeke, habían sido los nominados para este menester.

Ese octavo tramo también sería "maldito" para Kubica, cuando tenía una escapada a alta velocidad que casi lo mandó para casa. Esa fue la primera, de la que los espectadores le salvaban, pero unos kilómetros más allá, en un cruce, perdía de nuevo el control, dándose de bruces contra un árbol y dañando todo



Kris Meeke también sacó un gran partido a las nuevas evoluciones de su DS3 WRC.

GUERRA DE NEUMÁTICOS

Pirelli sorprendió

En Montecarlo, el tema de los neumáticos, mucho más que en otros rallyes, está siempre a la orden del día, ya que las condiciones tan cambiantes exigen un buen número de unidades de diferentes compuestos, carcassas, bandas de rodadura, etcétera.

En el Mundial no hay un neumático monomarca, ya que normalmente están, además de Michelin, que es la que lleva la voz cantante, Hankook y DMack, mientras que Pirelli, que nunca ha dejado de estar presente, lo ha hecho solapadamente con algunos equipos privados.

Pero en este Montecarlo surgió la sorpresa cuando empezaron a verse los cronos de Kubica, así como de Martin Prokop e incluso Lorenzo Bertelli en la categoría WRC, y también destacaron en WRC2 Julien Maurin con un Fiesta R5 y, sobre todo, Armin Kremer con un Skoda S2000.

Pirelli contaba con cuatro compuestos con denominación RK, que abarcaba duro, blando y superblando, y la denominación Sottozero, claveteados o sin clavos. Por hacer un poco de balance, Kubica fue el piloto que, con cuatro, más scratches consiguió, exceptuando a Loeb, que logró cinco.



En los buenos cronos de Kubica, como de algunos otros, tuvo mucho que ver el buen hacer de los Pirelli.

el frontal, aunque lo peor era el pinchazo que se producía en el impacto, que le obligaba a rodar más de 10 kilómetros en esta situación para alcanzar el final de tramo.

En el segundo día, por consiguiente, hubo bastante limpia, pero sobre todo el rallye perdía casi toda la emoción, una vez que los tres coches del equipo VW se situaban ya en cabeza, aunque el de Mikkelsen se veía amenazado

Los dos pilotos de Hyundai iban a ser protagonistas el último día de rallye, ya que el quinto puesto estaba en juego entre Sordo y Neuville, que al final fue para el belga

por un rapidísimo Ott Tanak que estaba sorprendiendo a todos, por delante de Evans, su compañero de equipo en MSport.

Lardier y Sisteron mandan

El sábado fue el día más fuerte del rallye, aunque finalmente se saldaba sin mayores contratiempos. En esa jornada había

La Júnior WRC fue para Quentin Gilbert con el DS3 Max.



El jovencito Elfyn Evans sorprendió en muchos tramos por sus buenos cronos, aunque Tanak a veces le superó.

En la recién estrenada categoría GT, el dominio de Delecour fue incuestionable.



que abordar los tramos Lardier-Faye, con 51 kilómetros, y el célebre Sisteron, con 36, al que se unía el de Prunières, que en su primera pasada era suspendido por la mala ubicación del público.

La sorpresa la daba de nuevo Kubica, cuando ganaba favorecido por salir detrás, tanto como Meeke y Loeb, que se situaban en las primeras posicio-

En Sisteron sorprendió la victoria de Meeke por delante de Kubica. En este tramos los cronos fueron variopintos, en lo que tuvieron mucho que ver los neumáticos

nes, y con un buen crono de Sordo, entre los cinco primeros. No iba bien esta crono para Tanak, que se salía y continuaba, pero perdía 14 minutos.

De ahí a Sisteron, en donde sorprendía la victoria de Meeke por delante de Kubica. En este tramo los cronos fueron muy variopintos, en lo que tuvo mucho que ver la monta de neumáticos,



Con un Citroën DS3 WRC, Sébastien Chardonnet realizó algunos cronos interesantes.



Yuriy Protasov también tuvo algunos problemas que le alejaron de las primeras diez plazas.



CATEGORÍA RGT

Un estreno complicado

El Mundial de GT arrancaba en Montecarlo con tres coches inscritos, que no eran sino tres Porsche 911 pilotados por los franceses Delecour y Dumas y exmundialista de los años 90 que corrió con Mazda, el belga Marc Duez.

Delecour ganó prácticamente todos los tramos, aunque su liderato peligró a mitad de rallye a raíz de un pinchazo, momento en el que Dumas, recién llegado del Dakar, estuvo a punto de alcanzarle. Durante las dos primeras etapas los tres coches acusaron el estado del asfalto, con condiciones muy cambiantes que no les permitían explotar al máximo sus prestaciones. Ya en la etapa final, y salvando algunos kilómetros del Turini, los tres 911 consiguieron mejores resultados en las dos pasadas por el Col de St. Jean, la última, el Power Stage, con el piso bastante más seco. Por el momento, ninguno de los tres pilotos ha confirmado su participación en Suecia, en donde las condiciones pueden ser menos favorables que en Montecarlo. También en los próximos rallyes se espera que algún Toyota GT se incorpore al Mundial una vez que ya está homologado y a la venta.





Con su cuarto puesto, el noruego Mads Ostberg salvó los papeles a Citroën-DS, aunque no dio puntos para la marca.



Dumas realizó algún crono bueno, pero la veteranía de Delecour en Montecarlo le pudo.

ESTADÍSTICAS DE MARCAS

En no pocas ocasiones, el Rallye de Montecarlo marcaba un poco la pauta de la posible participación en el Mundial, no solamente en la cita monegasca, sino en lo que queda de temporada. Centrándonos en las marcas que cuentan con WRC, y al margen de los equipos oficiales, ya hay otros muchos coches en esta categoría que en plan privado o semiprivado abordan el Campeonato del Mundo. La inscripción monegasca, con 96 coches, de los que salieron 94, puede considerarse muy buena. Como se puede ver en esta estadística, las marcas francesas empiezan a empujar fuerte, frente a Ford, que, eso sí, ha batido ya el récord de unidades fabricadas del R5, con 100. Y a partir de Portugal, Ford verá incrementadas sus huestes con la Fiesta Drive DMack, que contará con otros 16 coches. Por el momento, esto es lo que hubo en el Rallye de Montecarlo.

Citroën

DS3 WRC	5
DS3 R5	4
DS3 R3T Max	14
DS3 R1	1
C2-R2	4
Total	28

Ford

Fiesta WRC	7
Fiesta R5	7
Fiesta RRC	1
Fiesta R2	2
Total	17

Renault

Clio R3T	5
Clio R3	5
Twingo R2	3
Twingo R1	3
Total	16

Peugeot

208 R5	2
208 R2	7
207 S2000	4
Total	13

Mitsubishi

Evo X	3
Evo IX	1
Total	4

VW

Polo R WRC	3
Total	3

Porsche

911 RGT	3
Total	3

Skoda

Fabia S2000	3
Total	3

Hyundai

i20 WRC	2
Total	2

Abarth

500 R3T	2
Total	2

Alfa Romeo

147 N	1
Total	1

Honda

Civic R3	1
Total	1

Subaru

Impreza N	1
Total	1

Suzuki

Swift N	1
Total	1

pero en definitiva la clasificación no cambió nada, salvo ver cómo Loeb y Meeke seguían subiendo posiciones.

Sordo se mantenía por delante de Neuville para abordar una última jornada, en la que los dos pilotos de Hyundai iban a protagonizar la atención, ya que el quinto puesto estaba en juego, que finalmente fue a parar a manos de Neuville por tan solo 8 décimas.

También se estuvo muy atento para ver quién se hacía con la victoria en el Power Stage, que fue para Kris Meeke por delante de Loeb y Latvala. Montecarlo 2015 es ya Historia, tanto como el triplete de VW, que no se igualaba desde 2003, en donde lo consiguió Citroën con el Xsara, pódium formado por Loeb McRae y Sainz. ◀

En un rallye que nunca había terminado, Neuville finalmente lograba hacerlo, y además con un quinto puesto que le arrebató a Sordo.



TRAMO A TRAMO

TC-1: Entrevaux-Rouaine (21,31 km)

1. S. Loeb-D. Elena (Citroën DS3 WRC), a 15.53.5. 2. O. Tanak-R. Molder (Ford Fiesta RS WRC), a 22.0. 3. S. Ogier-J. Ingrassia (Volkswagen Polo R WRC), a 30.9. 4. K. Meeke-P. Nagle (Citroën DS3 WRC), a 32.6. 5. M. Ostberg-J. Andersson (Citroën DS3 WRC), a 36.1. 6. T. Neuville-N. Gilsoul (Hyundai i20 WRC), a 37.6. 7. B. Bouffier-X. Panseri (Ford Fiesta RS WRC), a 41.7. 8. J.-M. Latvala-M. Anttila (Volkswagen Polo R WRC), a 43.0. 9. H. Solberg-I. Minor (Ford Fiesta RS WRC), a 44.9. 10. E. Evans-D. Barritt (Ford Fiesta RS WRC), a 46.1. 11. R. Kubica-M. Szecepaniak (Ford Fiesta RS WRC), a 47.9. 12. M. Prokop-J. Tománek (Ford Fiesta RS WRC), a 53.4. 13. A. Mikkelson-O. Floene (Volkswagen Polo R WRC), a 53.9. 14. S. Lefebvre-S. Prevot (Citroën DS3 RS), a 1.03.0. 15. Q. Giordano-V. Serraud (Citroën DS3 RS), a 1.08.2. 16. D. Sordo-M. Martí (Hyundai i20 WRC), a 1.11.4. 17. L. Bertelli-G. Bernacchini (Ford Fiesta RS WRC), a 1.14.1. 18. M. Koci-L. Kostka (Ford Fiesta RS), a 1.14.9. 19. Y. Protasov-P. Cherepin (Citroën DS3 WRC), a 1.31.8. 20. A. Kremer-K. Wicha (Skoda Fabia S2000), a 1.53.3. 21. F. de la Haya-D. Mezzy (Ford Fiesta RS), a 1.56.4. 22. O. Burri-F. Gordon (Ford Fiesta RS), a 2.05.5. 23. H. Lategan-B. White (Skoda Fabia S2000), a 2.05.8. 24. C. Breen-C. Martin (Peugeot 208 T16 RS), a 2.13.4. 25. J. Maurin-N. Klingner (Ford Fiesta RS), a 2.16.7. 26. J. Hirschi-V. Landais (Peugeot 208 T16 RS), a 2.17.4. 27. M. Margallan-M. Margallan (Skoda Fabia S2000), a 2.18.3. 28. D. McKenna-A. Grennan (Citroën DS3 R3T), a 2.25.9. 29. M. Gamba-N. Arena (Ford Fiesta RS), a 2.31.3. 30. J. Raoult-X. Escartefigue (Ford Fiesta RS WRC), a 2.32.0. 31. F. Folb-F. le Floch (Citroën DS3 R3T), a 2.37.2. 32. S. Tempestini-M. Chiarocci (Citroën DS3 R3T), a 2.41.4. 33. Q. Gilbert-R. Jamoul (Citroën DS3 R3T), a 2.43.7. 34. N. Latil-R. Roche (Peugeot 207 S2000), a 2.49.3. 35. J. Serderidis-W. Mergny (Citroën DS3 RS), a 2.56.7. 36. F. Delecour-D. Savignoni (Porsche 911 GT3), a 3.07.7. 37. E. Boland-M. Morrissey (Subaru Impreza N), a 3.16.8. 38. R. Dolce-J. Ayasse (Citroën DS3 R3T), a 3.20.2. 39. O. Veiby-A. Jaeger (Citroën DS3 R3T), a 3.25.0. 40. C. Riedemann-M. Wenzel (Citroën DS3 R3T), a 3.33.9. 41. F. Re-M. Bariani (Citroën DS3 RS), a 3.35.2. 42. M. Silva-G. Pina (Ford Fiesta RS), a 3.37.6. 43. C. Arnaud-S. Arnaud (Renault Clio R3T), a 3.39.4. 44. C. Althaus-J. Bayard (Peugeot 208 R2), a 3.40.0. 45. J. Keferbock-H. Grundlinger (Peugeot 207

S2000), a 3.44.8. 46. L. Vukasovic-S. Groux (Ford Fiesta RS), a 4.00.6. 47. J. Taormina-C. Sery (Peugeot 208 R2), a 4.07.5. 48. C. Carret-O. Mathias (Peugeot 207 S2000), a 4.12.3. 49. M. Vatanen-J. Renucci (Ford Fiesta R2), a 4.14.7. 50. A. Foulon-G. Delarche (Mitsubishi Lancer Evo X N), a 4.21.8. 51. F. Picchioni-T. Borel (Peugeot 208 R2), a 4.29.5. 52. W. Ihle-A. Stein (Citroën DS3 R3T), a 4.30.0. 53. R. Dumas-D. Giraudet (Porsche 911 GT3), a 4.31.1. 54. F. Sias-J. Gastinel (Renault Clio R3T), a 4.42.2. 55. A. Re-G. Clucci (Citroën DS3 R3T), a 4.44.0. 56. M. Duez-S. Vyncke (Porsche 911 GT3), a 4.44.5. 57. F. Joly-P. Melchiorri (Citroën C2 R2), a 4.53.7. 58. K. Lukacs-M. Mesterhazi (Citroën DS3 R3T), a 5.01.2. 59. N. Ressegaire-J. Arnaud (Renault Clio R3T), a 5.03.9. 60. C. Garcin-S. Porcher (Suzuki Swift N), a 5.04.5. 61. Y. Galleano-C. Mallet (Renault Clio R3T), a 5.08.3. 62. L. Valle-M. Ghirardello (Renault Clio R3T), a 5.12.9. 63. S. Mettiffot-P. Mettiffot (Peugeot 208 R2), a 5.13.8. 64. M. Rada-J. Jugas (Alfa Romeo 147 N), a 5.18.4. 65. E. Camilli-B. Veillas (Ford Fiesta RS), a 5.19.9. 66. S. Marchetti-G. Cresta (Renault Clio R3T), a 5.30.5. 67. S. Coudert-J. Lapendine (Citroën C2 R2), a 5.31.5. 68. L. Jaussaud-C. Jausaud (Renault Twingo R2), a 5.50.5. 69. P. Tanc-C. E. Martini (Peugeot 208 R2), a 5.52.8. 70. S. Brunier-S. Ferre (Renault Twingo R1), a 5.58.4. 71. J. Meizner-A. Schwallie (Citroën C2 R2), a 6.03.6. 72. P. Baffouin-O. Saget (Renault Clio R3T), a 6.06.8. 73. D. Drivakos-E. Bante (Honda Civic R3), a 6.13.5. 74. S. Consani-M. Vilnot (Renault Clio R3T), a 6.21.0. 75. N. Pavlidis-A. Harryman (Citroën DS3 R3T), a 6.36.6. 76. V. Cuguiere-D. Smid (Renault Twingo R1), a 6.43.9. 77. Y. Rosell-B. Fulcrand (Citroën DS3 R3T), a 6.45.8. 78. A. Marchetti-M. Scalmani (Peugeot 207 S2000), a 6.50.5. 79. M. Vallario-A. Pascale (Mitsubishi Lancer Evo X N), a 6.54.4. 80. C. Dalmasso-M. Delon (Citroën DS3 R3T), a 6.56.5. 81. J. Cretien-X. Rouchouze (Peugeot 208 R2), a 7.00.8. 82. C. Cornuz-J. Robert (Ford Fiesta R2), a 7.03.5. 83. C. Covi-G. Campesan (Mitsubishi Lancer Evo IX N), a 7.06.9. 84. D. Berard-J. Boussit (Citroën DS3 R1), a 7.20.9. 85. A. Coreanu-V. Cosma (Peugeot 208 R2), a 7.24.7. 86. M. Dessi-V. Dessi (Renault Twingo R2), a 7.36.6. 87. L. Fabiani-C. Amoros (Renault Twingo R2), a 7.39.8. 88. J. Mondet-L. Thomas (Mitsubishi Lancer Evo X N), a 8.13.1. 89. S. Gragnola-M. Maiffret (Renault Twingo R1), a 8.45.5. 90. C. Bensimon-A. Spitalotto (Citroën C2 R2), a 9.17.7. 91. M. Brera-P.

Forestier (Abarth 500 R3T), a 10.20.2. 92. S. Chardonnet-T. de la Haya (Citroën DS3 WRC), a 12.07.1. 93. G. di Luigi-B. Diodato (Abarth 500 R3T), a 13.18.6. 94. L. Reuche-J. Deriaz (Renault Clio R3T), a 25.15.6.

TC-2: Norante-Digne Les Bains (19,68 km)

1. S. Ogier-J. Ingrassia, a 13.57.1. 2. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 10.7. 3. S. Loeb-D. Elena, a 17.6. 4. E. Evans-D. Barritt, a 18.3. 5. A. Mikkelson-O. Floene, a 23.6. 6. D. Sordo-M. Martí, a 31.1. 7. O. Tanak-R. Molder, a 34.2. 8. M. Prokop-J. Tománek, a 43.1. 9. K. Meeke-P. Nagle, a 44.8. 10. T. Neuville-N. Gilsoul, a 46.8.

CLASIFICACIÓN 1ª DIA

1. S. Loeb-D. Elena, a 30.08.2. 2. S. Ogier-J. Ingrassia, a 13.3. 3. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 36.1. 4. O. Tanak-R. Molder, a 38.6. 5. E. Evans-D. Barritt, a 47.4. 6. K. Meeke-P. Nagle, a 59.8. 7. A. Mikkelson-O. Floene, a 59.9. 8. T. Neuville-N. Gilsoul, a 1.06.8. 9. M. Ostberg-J. Andersson, a 1.08.7. 10. H. Solberg-I. Minor, a 1.17.6... 12. D. Sordo-M. Martí, a 1.24.9.

TC-3: La Salle en Beaumont-Corps 1 (15,84 km)

1. S. Loeb-D. Elena, a 10.23.9. 2. S. Ogier-J. Ingrassia, a 15.0. 3. E. Evans-D. Barritt, a 22.7. 4. A. Mikkelson-O. Floene, a 22.8. 5. M. Ostberg-J. Andersson, a 30.6. 6. O. Tanak-R. Molder, a 31.4. 7. M. Koci-L. Kostka, a 31.6. 8. T. Neuville-N. Gilsoul, a 33.3. 9. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 35.0. 10. K. Meeke-P. Nagle, a 35.5. 11. D. Sordo-M. Martí, a 37.3.

TC-4: Aspres Les Corps-Chauffayer 1 (25,81 km)

1. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 15.27.0. 2. S. Ogier-J. Ingrassia, a 3.0. 3. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 5.3. 4. S. Loeb-D. Elena, a 7.0. 5. O. Tanak-R. Molder, a 15.4. 6. K. Meeke-P. Nagle, a 17.3. 7. E. Evans-D. Barritt, a 20.6. 8. M. Ostberg-J. Andersson, a 23.0. 9. T. Neuville-N. Gilsoul, a 28.4. 10. A. Mikkelson-O. Floene, a 30.0... 12. D. Sordo-M. Martí, a 35.2.

TC-5: Les Costes-St. Julien en Champsaur 1 (25,40 km)

1. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 15.13.2. 2. S. Ogier-J. Ingrassia, a 0.8. 3. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 15.7. 4. S. Loeb-D. Elena, a 22.1. 5. K. Meeke-P. Nagle, a 25.3. 6. A. Mikkelson-O. Floene, a 27.8. 7. M. Ostberg-J. Andersson, a 27.9. 8. D. Sordo-M. Martí, a 36.1. 9. O. Tanak-R. Molder, a 38.7. 10. S. Chardonnet-T. de la Haya, a 40.4.

TC-6: La Salle en Beaumont-Corps 2 (15,84 km)

1. S. Loeb-D. Elena, a 10.26.1. 2. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 3.5. 3. S. Ogier-J. Ingrassia, a 3.6. 4. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 4.6. 5. K. Meeke-P. Nagle, a 8.0. 6. A. Mikkelson-O. Floene, a 10.3. 7. S. Chardonnet-T. de la Haya, a 16.0. 8. T. Neuville-N. Gilsoul, a 19.2. 9. M. Prokop-J. Tománek, a 19.7. 10. E. Evans-D. Barritt, a 20.4... 15. D. Sordo-M. Martí, a 36.7.

TC-7: Aspres Les Corps-Chauffayer 2 (25,81 km)

1. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 14.36.1. 2. S. Ogier-J. Ingrassia, a 1.3. 3. K. Meeke-P. Nagle, a 13.4. 4. D. Sordo-M. Martí, a 13.7. 5. S. Loeb-D. Elena, a 15.9. 6. O. Tanak-R. Molder, a 18.8. 7. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 18.9. 8. A. Mikkelson-O. Floene, a 19.3. 9. M. Ostberg-J. Andersson, a 20.4. 10. T. Neuville-N. Gilsoul, a 23.2.

TC-8: Les Costes-St. Julien en Champsaur 2 (25,40 km)

1. S. Ogier-J. Ingrassia, a 15.15.9. 2. S. Chardonnet-T. de la Haya, a 14.7. 3. M. Ostberg-J. Andersson, a 19.1. 4. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 20.2. 5. A. Mikkelson-O. Floene, a 21.7. 6. T. Neuville-N. Gilsoul, a 26.9. 7. O. Tanak-R. Molder, a 30.0. 8. D. Sordo-M. Martí, a 36.1. 9. E. Evans-D. Barritt, a 39.3. 10. M. Prokop-J. Tománek, a 51.3.

CLASIFICACIÓN 2ª DIA

1. S. Ogier-J. Ingrassia, a 1.52.07.4. 2. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 1.45.4. 3. A. Mikkelson-O. Floene, a 2.34.8. 4. O. Tanak-R. Molder, a 2.44.4. 5. M. Ostberg-J. Andersson, a 3.02.9. 6. E. Evans-D. Barritt, a 3.15.2. 7. T. Neuville-N. Gilsoul, a 3.29.9. 8. D. Sordo-M. Martí, a 4.03.0. 9. M. Prokop-J. Tománek, a 4.59.6. 10. H. Solberg-I. Minor, a 6.38.9.

TC-9: Prunières-Embrun 1 (19,93 km) Cancelado.

TC-10: Lardier et Valença-Faye (51,70 km)

1. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 30.41.9. 2. K. Meeke-P. Nagle, a 33.4. 3. S. Loeb-D. Elena, a 41.2. 4. A. Mikkelson-O. Floene, a 1.04.1. 5. D. Sordo-M. Martí, a 1.08.8. 6. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 1.09.0. 7. E. Evans-D. Barritt, a 1.10.2. 8. M. Ostberg-J. Andersson, a 1.14.7. 9. S. Ogier-J. Ingrassia, a 1.49.5. 10. T. Neuville-N. Gilsoul, a 1.58.1.

TC-11: Prunières-Embrun 2 (19,93 km)

1. S. Loeb-D. Elena, a 10.42.4. 2. R. Kubica-M.

Szecepaniak, a 1.8. 3. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 5.3. 4. K. Meeke-P. Nagle, a 5.6. 5. S. Ogier-J. Ingrassia, a 7.4. 6. M. Ostberg-J. Andersson, a 7.6. 7. A. Mikkelson-O. Floene, a 9.1. 8. D. Sordo-M. Martí, a 9.6. 9. T. Neuville-N. Gilsoul, a 17.0. 10. O. Tanak-R. Molder, a 18.7.

TC-12: Sisteron-Thoard (36,85 km)

1. K. Meeke-P. Nagle, a 24.32.9. 2. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 8.5. 3. T. Neuville-N. Gilsoul, a 11.1. 4. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 18.4. 5. D. Sordo-M. Martí, a 30.0. 6. O. Tanak-R. Molder, a 36.3. 7. A. Mikkelson-O. Floene, a 37.1. 8. S. Ogier-J. Ingrassia, a 38.4. 9. S. Loeb-D. Elena, a 48.3. 10. M. Ostberg-J. Andersson, a 52.9.

CLASIFICACIÓN 3ª DIA

1. S. Ogier-J. Ingrassia, a 3.00.39.9. 2. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 4.28. 3. A. Mikkelson-O. Floene, a 1.49.8. 4. M. Ostberg-J. Andersson, a 2.42.8. 5. D. Sordo-M. Martí, a 3.16.1. 6. T. Neuville-N. Gilsoul, a 3.20.8. 7. E. Evans-D. Barritt, a 4.51.7. 8. M. Prokop-J. Tománek, a 8.17.5. 9. S. Loeb-D. Elena, a 9.02.2. 10. K. Meeke-P. Nagle, a 10.06.0.

TC-13: Col St. Jean-St. Laurent 1 (10,16 km)

1. K. Meeke-P. Nagle, a 6.33.7. 2. S. Loeb-D. Elena, a 1.1. 3. D. Sordo-M. Martí, a 1.8. 4. T. Neuville-N. Gilsoul, a 3.8. 5. S. Ogier-J. Ingrassia, a 4.0. 6. M. Ostberg-J. Andersson, a 6.0. 7. A. Mikkelson-O. Floene, a 6.9. 8. S. Chardonnet-T. de la Haya, a 7.2. 9. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 8.6. 10. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 8.8.

TC-14: La Bollène Vésudie-Sospel (31,66 km)

1. S. Loeb-D. Elena, a 22.27.3. 2. M. Ostberg-J. Andersson, a 8.8. 3. T. Neuville-N. Gilsoul, a 11.8. 4. D. Sordo-M. Martí, a 18.3. 5. S. Ogier-J. Ingrassia, a 22.1. 6. R. Kubica-M. Szecepaniak, a 28.1. 7. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 33.5. 8. A. Mikkelson-O. Floene, a 40.0. 9. E. Evans-D. Barritt, a 40.6. 10. O. Tanak-R. Molder, a 43.4.

TC-15: Col St. Jean-St. Laurent 2 (10,16 km) (Power Stage)

1. K. Meeke-P. Nagle, a 6.30.5. 2. S. Loeb-D. Elena, a 0.2. 3. J.-M. Latvala-M. Anttila, a 1.9. 4. S. Ogier-J. Ingrassia, a 2.7. 5. A. Mikkelson-O. Floene, a 4.4. 6. T. Neuville-N. Gilsoul, a 4.5. 7. S. Chardonnet-T. de la Haya, a 5.4. 8. D. Sordo-M. Martí, a 5.5. 9. O. Tanak-R. Molder, a 7.3. 10. E. Evans-D. Barritt, a 8.3.

CLASIFICACIÓN FINAL

Or.	Piloto-Copiloto	Vehículo	Grupo	Tiempo
1	S. Ogier-J. Ingrassia	Volkswagen Polo R WRC	RC1	3:36.40.2
2	J.-M. Latvala-M. Anttila	Volkswagen Polo R WRC	RC1	a 58.0
3	A. Mikkelsen-O. Floene	Volkswagen Polo R WRC	RC1	a 2:12.3
4	M. Ostberg-J. Andersson	Citroën DS3 WRC	RC1	a 2:43.6
5	T. Neuville-N. Gilsoul	Hyundai i20 WRC	RC1	a 3:12.1
6	D. Sordo-M. Martí	Hyundai i20 WRC	RC1	a 3:12.9
7	E. Evans-D. Barritt	Ford Fiesta RS WRC	RC1	a 5:23.7
8	S. Loeb-D. Elena	Citroën DS3 WRC	RC1	a 8:34.7
9	M. Prokop-J. Tománek	Ford Fiesta RS WRC	RC1	a 9:54.8
10	K. Meeke-P. Nagle	Citroën DS3 WRC	RC1	a 10:55.6
11	H. Solberg-I. Minor	Ford Fiesta RS WRC	RC1	a 12:07.4
12	S. Lefebvre-S. Prevot	Citroën DS3 R5	RC2	a 12:56.5
13	C. Breen-C. Martin	Peugeot 208 T16 R5	RC2	a 15:10.5
14	A. Kremer-K. Wicha	Skoda Fabia S2000	RC2	a 15:23.5
15	E. Camilli-B. Veillas	Ford Fiesta R5	RC2	a 17:56.2
16	Y. Protasov-P. Cherepin	Citroën DS3 WRC	RC1	a 18:46.0
17	M. Margailan-M. Margailan	Skoda Fabia S2000	RC2	a 18:49.3
18	O. Tanak-R. Molder	Ford Fiesta RS WRC	RC1	a 19:49.3
19	J. Hirschi-V. Landais	Peugeot 208 T16 R5	RC2	a 22:49.3
20	J. Raoux-T. Escartefigue	Ford Fiesta RS WRC	RC1	a 27:40.7
21	Q. Giordano-V. Serraud	Citroën DS3 R5	RC2	a 30:13.5
22	Q. Gilbert-R. Jamoul	Citroën DS3 R3T	RC3	a 31:52.5
23	F. Delecour-D. Savignoni	Porsche 911 GT	RG1	a 33:21.4
24	C. Riedemann-M. Wenzel	Citroën DS3 R3T	RC3	a 34:16.2
25	O. Veiby-A. Jaeger	Citroën DS3 R3T	RC3	a 35:23.9
26	R. Dumas-D. Giraudet	Porsche 911 GT	RG1	a 36:13.6
27	S. Tempestini-M. Chiarocci	Citroën DS3 R3T	RC3	a 37:20.9
28	F. Re-M. Bariani	Citroën DS3 R5	RC2	a 37:58.8
29	F. Sias-J. Gastinel	Renault Clio R3T	RC3	a 40:15.3
30	M. Silva-G. Pina	Ford Fiesta R5	RC2	a 40:46.7
31	S. Consani-M. Vilmot	Renault Clio R3T	RC3	a 41:17.4
32	C. Arnaut-S. Arnaud	Renault Clio R3T	RC3	a 41:39.6
33	Y. Rossel-B. Fulcrand	Citroën DS3 R3T	RC3	a 43:20.2
34	M. Vatanen-J. Renucci	Ford Fiesta R2	RC4	a 43:45.4
35	A. Re-G. Ciucci	Citroën DS3 R3T	RC3	a 43:57.0
36	C. Althaus-J. Bayard	Peugeot 208 R2	RC4	a 44:47.6
37	J. Keferbock-H. Grundlinger	Peugeot 207 S2000	RC2	a 45:07.4
38	F. Joly-P. Melchiorri	Citroën C2 R2	RC4	a 47:39.6
39	Y. Galleano-C. Mallet	Renault Clio R3T	RC3	a 47:54.5
40	M. Duez-S. Vyncke	Porsche 911 GT	RG1	a 49:37.4
41	L. Vukosovic-S. Groux	Ford Fiesta R5	RC2	a 49:45.8
42	F. lo Fiego-D. Mezzy	Ford Fiesta R5	RC2	a 50:45.4
43	K. Lukacs-M. Mesterhazi	Citroën DS3 R3T	RC3	a 51:54.9
44	N. Latil-R. Roche	Peugeot 207 S2000	RC2	a 52:56.6
45	J. Mondet-L. Thomas	Mitsubishi Lancer Evo X N	RC2	a 53:48.7
46	J. Taormina-C. Sery	Peugeot 208 R2	RC4	a 55:19.9
47	S. Chardonnet-T. de la Haye	Citroën DS3 WRC	RC1	a 58:01.6
48	A. Marchetti-M. Scalmani	Peugeot 207 S2000	RC2	a 58:25.2
49	P. Baffoun-O. Saget	Renault Clio R3T	RC3	a 58:37.2
50	N. Ressegaire-J. Arnaud	Renault Clio R3T	RC3	a 59:39.5
51	L. Vialle-M. Ghirardello	Renault Clio R3T	RC3	a 1:00:54.6
52	R. Dolce-J. Ayasse	Citroën DS3 R3T	RC3	a 1:02:16.8
53	J. Cretien-X. Rouchouse	Peugeot 208 R2	RC4	a 1:03:36.6
54	S. Metiffiot-P. Metiffiot	Peugeot 208 R2	RC4	a 1:03:39.8
55	F. Picchioni-T. Borel	Peugeot 208 R2	RC4	a 1:04:25.4
56	P. Tanc-E. Martini	Peugeot 208 R2	RC4	a 1:07:33.3
57	J. Meinzer-A. Schwallie	Citroën C2 R2	RC4	a 1:09:09.8
58	C. Cornuz-J. Robert	Ford Fiesta R2	RC4	a 1:10:11.0
59	M. Rada-J. Jugas	Alfa Romeo 147 N	RC4	a 1:10:43.5
60	L. Jaussaud-C. Jaussaud	Renault Twingo R2	RC4	a 1:10:43.5
61	C. Dalmaso-M. Delon	Citroën DS3 R3T	RC3	a 1:11:02.9
62	N. Pavlidis-A. Harryman	Citroën DS3 R3T	RC3	a 1:11:55.7
63	L. Reuche-J. Deriaz	Renault Clio R3T	RC3	a 1:14:18.2
64	C. Covi-G. Campesan	Mitsubishi Lancer Evo IX N	RC2	a 1:14:29.6
65	C. Garcin-S. Porcher	Suzuki Swift N	RC5	a 1:15:00.1
66	A. Foulon-G. Delarche	Mitsubishi Lancer Evo X N	RC2	a 1:15:35.7
67	S. Marchetti-G. Cresta	Renault Clio R3T	RC3	a 1:17:15.4
68	L. Bertelli-G. Bernacchini	Ford Fiesta RS WRC	RC1	a 1:19:17.6
69	L. Fabiani-C. Amoros	Renault Twingo R2	RC4	a 1:20:03.1
70	V. Cuguiere-D. Smid	Renault Twingo R1	RC5	a 1:21:28.3
71	W. Ihle-A. Stein	Citroën DS3 R3T	RC3	a 1:23:13.9
72	D. Drivakos-E. Bante	Honda Civic R3	RC3	a 1:25:48.7
73	D. Berard-J. Boussit	Citroën DS3 R1	RC5	a 1:28:08.9
74	S. Gragnola-M. Maiffret	Renault Twingo R1	RC5	a 1:37:00.1
75	M. Vallario-A. Pascale	Mitsubishi Lancer Evo X	RC2	a 1:38:04.1
76	S. Brunier-S. Ferre	Renault Twingo R1	RC5	a 1:38:06.9
77	A. Coreanu-V. Cosma	Peugeot 208 R2	RC4	a 1:42:27.3
78	M. Dessi-V. Dessi	Renault Twingo R2	RC4	a 1:52:27.1

FICHA TÉCNICA

83° RALLYE DE MONTECARLO

Fecha: Del 22 a 25 de enero de 2015.

Puntuabilidad: Primer rallye puntuable para el Campeonato del Mundo WRC 2015 (Pilotos y Constructores), Producción, WRC2, WRC3 y FIA Júnior.

1ª ETAPA

Jueves, 22 de enero

Montecarlo-Gap.

Salida a las 18:30; llegada a las 23:16.

Kilómetros totales: 263,63.

Kilómetros cronometrados: 40,99.

Nº de tramos: 2.

2ª ETAPA

Viernes, 23 de enero

Gap-Gap.

Salida a las 8:10; llegada a las 17:04.

Kilómetros totales: 393,32.

Kilómetros cronometrados: 134,10.

Nº de tramos: 6.

3ª ETAPA

Sábado, 24 de enero

Gap-Montecarlo.

Salida a las 8:10; llegada a las 18:58.

Kilómetros totales: 555,88.

Kilómetros cronometrados: 128,41.

Nº de tramos: 4.

4ª ETAPA

Domingo, 25 de enero

Montecarlo-Montecarlo.

Salida a las 7:30; llegada y fin de rallye a las 13:23.

Kilómetros totales: 190,25.

Kilómetros cronometrados: 51,98.

Nº de tramos: 3.

Kilómetros totales de rallye: 1.403,08.

Total kilómetros cronometrados: 355,48.

Total nº de tramos: 15.

Tramo más largo: TC-10: Lardier et Valença-Faye (51,70 km).

Tramo más corto: TC-13 y TC-15: Col St. Jean-St. Laurent (10,16 km).

Pilotos inscritos: 96.

Pilotos que tomaron la salida: 94.

Pilotos clasificados: 78.

ABANDONOS DESTACADOS

TC-1: B. Bouffier-X. Panseri (Ford Fiesta RS WRC), accidente.

TC-14: R. Kubica-M. Szczepaniak (Ford Fiesta RS WRC), accidente.

EN CABEZA

TC-1 a TC-6: S. Loeb.

TC-7 a TC-15: S. Ogier.

MEJORES RESULTADOS

	1º	2º	3º	4º	5º
S. Ogier	2	4	2	1	3
S. Loeb	5	2	2	2	1
J.-M. Latvala	-	2	4	2	-
K. Meeke	3	1	1	2	2
O. Tanak	-	1	-	-	1
T. Neuville	-	-	2	2	-
R. Kubica	4	1	-	1	-
M. Ostberg	-	1	1	-	-
D. Sordo	-	-	1	2	2
A. Mikkelsen	-	-	-	2	3
G. Evans	-	-	1	1	-
S. Chardonnet	-	2	-	-	-

CAMPEONATOS

	MONTECARLO 22-25/1	ESPAÑA 23-25/2	MEXICO 6-8/3	ARGENTINA 24-26/5	PORTUGAL 22-24/6	ITALIA 12-14/6	POLONIA 3-5/7	FINLANDIA 5-7/2/8	ALBANIA 27-29/8	AUSTRIA 11-13/9	FRANCIA 24-26/10	ESPAÑA 30-01/11	GERMANY 04-06/11	TOTAL
PILOTOS														
1. Sébastien Ogier	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
2. Jani-Matti Latvala	18+1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
3. Andreas Mikkelsen	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
4. Mads Ostberg	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
5. Thierry Neuville	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
6. Dani Sordo	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
7. Elfyn Evans	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
8. Sébastien Loeb	4+2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
9. Kris Meeke	1+3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
10. Martin Prokop	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
MARCAS														
1. VW Motorsport	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
2. Hyundai Shell WRC	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
3. VW Motorsport II	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
4. M-Sport WRT	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
5. Citroën Total	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
WRC2														
1. S. Lefebvre, 25. 2. C. Breen, 15. 3. A. Kremer, 15. 4. E. Camilli, 12. 5. J. Hirschi, 10...														
WRC3														
1. Q. Gilbert, 25. 2. C. Riedemann, 18. 3. O.C. Veiby, 15. 4. S. Tempestini, 12. 5. S. Consani, 10...														
JUNIOR														
1. Q. Gilbert, 25. 2. C. Riedemann, 18. 3. O.C. Veiby, 15. 4. S. Tempestini, 12. 5. Y. Rossell, 10...														

El transponder
Protimer Elite Pro
es el más potente
y exacto de esta
gama.



- Identificación automática del piloto
- 8 Días de autonomía
- Modo "Standby" automático
- Velocidad hasta 500 km/h



TAG Heuer Professional Timing
C / San Mateo 31 3º - 4
28041 - Madrid

Tel. 91 500 28 34
Fax 91 500 18 30

Email: info@tagheuer-timing.es
http://www.tagheuer-timing.es/

ESPAÑOLES EN EL PRINCIPADO

Ellos estuvieron allí

¿Qué tiene el Rallye de Montecarlo que todos los pilotos quieren estar allí? Sin duda, es el rallye de los rallyes, con sus defectos y virtudes, de todos los que componen el calendario del Mundial. Su dificultad estriba en sobrevivir a cada una de las trampas que surgen en un recorrido incierto por la nieve, el hielo y las humedades.

Sainz, Puras, Pons, Sordo... Estos son ahora los nombres que más nos suenan de los que han estado en las últimas ediciones del Rallye de Montecarlo. Ellos fueron, y algunos todavía serán, los que han mantenido vivo el interés de los españoles por este rallye. Pero no son los únicos, también ha habido pilotos menos conocidos que también han estado allí, incluso otros también muy conocidos que estuvieron antes e hicieron grandes resultados, como Antonio Zanini o Salvador Servià.

Los rallyes de Montecarlo han dado mucho de sí en toda su historia. No es para menos, porque más de 100 años dan para mucho, aunque en muchos de esos años la prueba no se disputara por conflictos tales como las dos grandes guerras mundiales, la del Sinaí o la Crisis del Petróleo. En total serán 83 ediciones las que se habrán disputado cuando la del 2015 haya acabado en los 104 años de vida de la carrera.

La prueba monegasca también tiene mucha historia para los pilotos españoles. Sin lugar a dudas, dos de

las figuras más grandes en el rallye del Principado fueron Salvador Servià y Antonio Zanini, de los que se recuerdan innumerables anécdotas. Una de ellas la protagonizó Servià en su primer Montecarlo (1972), al que iba recién casado, cuando en la etapa común se quedaba bloqueado por la nieve con su Seat 1430, no pudiendo llegar a la salida. Servià aseguró que el "Monte" no le gustaba más que otros rallyes, pero era el que más cerca le quedaba de casa. El piloto de Pals terminó en puestos de honor dos años: 7º en 1977 con el Seat privado preparado por Juncosa y con 370.000 pesetas de presupuesto; tres años después terminaba 9º, una posición más valorada por el catalán, ya que lo consiguió con un Ford Fiesta y, sobre todo, porque el rallye lo acabaron muchos más pilotos.

Por parte de Antonio Zanini, cada participación estaba adornada por una anécdota, a cuál más insólita. En uno de sus Montecarlo llevó al jefe de personal de Seat, porque los mecánicos estaban de huelga y no querían llevar las latas de gaso-



Servià fue uno de los pioneros en hacer esta prueba.

lina. Pero al margen de esto, a Zanini se le recordará en el "Monte" por su fantástica carrera en 1977, cuando era piloto oficial de Seat junto a Salvador Cañellas, y ambos lograron terminar en puestos de honor: tercero y cuarto absolutos.

Triunfo de Sainz

En la época "moderna", y con Carlos Sainz dentro del equipo oficial Toyota desde 1989, llegaron las victorias para nuestro país. Como no podía ser de otra forma, fue el madrileño el encargado de enarbolar la bandera rojigualda en lo alto del podio por primera vez en 1991, con el Toyota Celica GT Four. Después vendrían sus triunfos en 1995

y 1998 con los Subaru Impreza y el Toyota Corolla, respectivamente, a la par que nuestros representantes en la Copa Cinquecento, Vidal y Arche, disfrutaban de la experiencia de correr una prueba del Mundial, y Oriol Gómez y Luis Climent probaban suerte con el Seat Ibiza Kit Car y un Mitsubishi Lancer Evo III.

Entre ambos triunfos, y más allá del último, el cántabro Jesús Puras intentó cumplir su sueño de realizar un buen Montecarlo, pero ni con un Mazda oficial, en 1991, ni con el Seat Ibiza Kit Car, conseguiría acabar. De hecho, la única vez que el santanderino logró terminar la prueba fue en 1994 con un Ford Escort de Grupo N, con el que finalizó en una excelente 9ª posición.

El valenciano Luis Climent fue otro de nuestros pilotos que consiguieron un volante oficial, en su caso con Skoda, y regresó al Montecarlo en el año 2000, después de su visita en el 98 y el 99. Con el Octavia oficial tuvo mejor fortuna que en las dos ediciones anteriores, y consiguió llevar hasta la meta en 10º lugar un vehículo que estaba muy por debajo de las prestaciones de la competencia.

Por el Col del Turini, Sisteron, etc. también pasaron Marc Blázquez, Salvador Cañellas Jr., Dani Solà, Albert Llovera, Xevi Pons, hasta llegar al año 2004, cuando Carlos Sainz tenía su última aparición en la prueba que había conquistado en tres ocasiones. Justo coincidiendo con



Sainz ganó tres veces la cita inaugural de la temporada.



Vidal-Piñerel estuvieron en 1995 dentro del Trofeo Cinquecento.



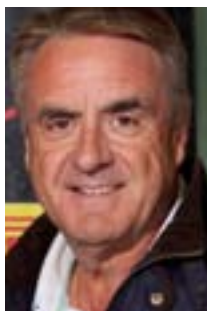
Con un Mazda 323 4WD, Puras se estrenó en Montecarlo.



Oriol Gómez acabó 15º en 1997 con un Ibiza Kit Car oficial.

RESULTADOS DESDE 1985

- 1985** Gros-Melgrosa (Ford Fiesta XR2), abandono
- 1986** Servià-Sabater (Lancia 037), 7º
Sunsundegui-Sáez de Buruaga (Lancia Delta S4), ab.
- 1987** Juvé-Freginals (Fiat Uno Turbo), abandono
- 1988** Juvé-Freginals (Renault 5 GT Turbo), abandono
Canal-Alfaro (Ford Fiesta XR2), abandono
Luengo-Alonso (Lancia Delta 4WD), 82º
- 1989** Sainz-Moya (Toyota Celica), abandono
Rioja-Mancha (Ford Fiesta XR2), abandono
Ormo-López Fernández (Ford Fiesta XR2), ab.
Merce Martínez-Rita Doroteo (Citroën AX), ab.
Juvé-Freginals (Renault 5 GT Turbo), abandono
Masdeu-Manchó (Ford Fiesta XR2), 81º
- 1990** Sainz-Moya (Toyota Celica), 2º
Alfaro-Piñeiro (Renault 5 GT Turbo), 52º
Masdeu-Manchó (Renault 5 GT Turbo), 55º
Guinovart-Jaura (Renault 5 GT Turbo), 65º
Ruiz-Giménez-Ramírez (Lancia Delta Integrale), 67º
Carrera-Pérez (Renault 11 Turbo), abandono
Pérez-Valdaura (Fiat Uno Turbo), abandono
- 1991** Sainz-Moya (Toyota Celica GT Four), 1º
Puras-Arrate (Mazda 323 4WD), abandono
Pérez-Valdaura (Lancia Delta Integrale), 38º
- 1992** Sainz-Moya (Toyota Celica Turbo 4WD), 2º
- 1993** Sainz-Moya (Lancia Delta HF Integrale), 14º
- 1994** Sainz-Moya (Subaru Impreza), 3º
Puras-Romani (Ford Escort Cosworth), 9º
- 1995** Sainz-Moya (Subaru Impreza), 1º
Ana Barbero-Ana Arche (Fiat Cinquecento), fuera de la última etapa
Vidal-Piñerel (Fiat Cinquecento), fuera de última etapa
- 1996** Puras-Del Barrio (Seat Ibiza KC), abandono
Ana Arche-Ariela Tramont (Fiat Cinquecento), 55º
Cueto-Iglesias (Fiat Cinquecento), 62º
- 1997** Sainz-Moya (Ford Escort Cosworth), 2º
Gómez-Martí (Seat Ibiza KC), 15º
Porto-Rodríguez (Fiat Cinquecento), 65º
Ponce-León (Toyota Celica), abandono
- 1998** Sainz-Moya (Toyota Corolla WRC), 1º
Gómez-Martí (Seat Ibiza KC), abandono
Climent-Romani (Mitsubishi Lancer Evo III), abandono
San José-Gutiérrez (Fiat Cinquecento), abandono
- 1999** Sainz-Moya (Toyota Corolla WRC), abandono
Puras-Martí (Citroën Saxo KC), abandono
Climent-Romani (Mitsubishi Lancer Evo III), abandono
- 2000** Sainz-Moya (Ford Focus WRC), 2º
Climent-Romani (Skoda Octavia WRC), 10º
- 2001** Sainz-Moya (Ford Focus WRC), 2º
Puras-Martí (Citroën Saxo KC), abandono
- 2002** Sainz-Moya (Ford Focus WRC), 3º
Blázquez-Julía (Ford Puma KC), abandono
Solá-Romani (Citroën Saxo S1600), abandono
Llovera-Corral (Fiat Punto S1600), abandono
- 2003** Sainz-Moya (Citroën Xsara WRC), 3º
Cañellas-Amigo (Suzuki Ignis S1600), abandono
- 2004** Sainz-Martí (Citroën Xsara WRC), abandono
Pons-Amigo (Fiat Punto S1600), abandono
- 2005** Sordo-Martí (Citroën C2 S1600), 15º
Pons-Julía (Peugeot 206 WRC), abandono
- 2006** Sordo-Martí (Citroën Xsara WRC), 8º
Pons-Del Barrio (Citroën Xsara WRC), 9º
Martínez Saco-Marchena (Subaru Impreza), 38º
- 2007** Sordo-Martí (Citroën C4 WRC), 2º
Pons-Amigo (Mitsubishi Lancer Evo WRC), 25º
Font-Barrabés (Subaru Impreza), 9º Gr.N
- 2008** Sordo-Martí (Citroën C4 WRC), 11º
Font-Velasco (Mitsubishi Lancer Evo IX), 21º
- 2009** Valedero para el IRC. No hubo ningún español
- 2010** Valedero para el IRC. No hubo ningún español
- 2011** Gracia-Sanjuán (Mitsubishi Lancer Evo X), abandono
- 2012** Sordo-Del Barrio (Mini JCW WRC), 2º
Castro-Tramont (Mitsubishi Lancer Evo X), 40º
- 2013** Sordo-Del Barrio (Citroën DS3 WRC), 3º
Font-Velasco (Mitsubishi Lancer Evo X), 26º
Pérez Fojón-Cué (Mitsubishi Lancer Evo X), 33º
- 2014** Sordo-Martí (Hyundai i20 WRC), abandono
- 2015** Sordo-Martí (Hyundai i20 WRC), 6º



LA OPINIÓN TÉCNICA por Julián PIEDRAFITA

Los chasis de los WRC

Los chasis de los actuales WRC derivan de las carrocerías de los vehículos de serie de los cuales proceden. Estos vehículos de serie no son cuatro ruedas motrices, lo cual obliga a instalar un túnel que permita pasar la transmisión central y el escape, para convertirlos de 2WD a 4WD. Todo el diseño de modificaciones y refuerzos se hace con programas de dibujo en 3D tipo Catia y los cálculos de esfuerzos con programas de elementos finitos, tipo Ansys.

La carrocería se recibe en los departamentos sin ningún tipo de tratamiento o imprimación, con objeto de evitar peso y que esto permita soldar y reforzar fácilmente.

Posteriormente, se sube y se fija a una bancada de chasis, la cual tiene todos los puntos importantes de suspensión, dirección, soportes de motor, puentes delanteros y traseros. En esta bancada, una vez perfectamente sujeta la carrocería, se comienza a desmontar, los paneles laterales, techo, pases de rueda, etcétera, con objeto de eliminar los elementos que no cumplen ninguna función para la competición y se

procede a reforzar zonas críticas, mediante soldaduras y aportación de chapas de refuerzo.

Según las zonas a reforzar, a veces se utilizan soldadura por puntos, MIG o TIG, con aportación de argón para evitar oxidación. El chasis está compuesto de chapas de acero de diferentes calidades, aunque la mayoría son aceros de baja aleación y muy plásticos que permiten su fácil estampación y adecuados para degradación de energía en los impactos. Sin embargo, los aceros en chapa o tubos que se aportan para reforzar son del tipo aeronáutico, muy aleados y con resistencias superiores a los 1.200 N/mm, casi tres veces los usados en la carrocería de serie. Finalmente, se integra al chasis una estructura tubular de calidad aeronáutica que se suelda al chasis y conforma una célula de supervivencia para los pilotos y refuerza todo el chasis. Los ingenieros tienen que tomar decisiones de compromiso, ya que por un lado interesa que el chasis sea infinitamente rígido y por otro que en caso de impacto la estructura se deforme para que absorba energía y evite deceleraciones brutales que pongan en peligro la vida de los pilotos.

Los valores que se consiguen una vez reforzado el chasis superan entre tres y cuatro veces los de una carrocería de serie. Los puntos de suspensión se calculan para superar esfuerzos de más de 50 KN. La rigidez torsional que se consigue en el chasis una vez reforzado e instalada la estructura tubular supera los 15.000 Nm/grado.

En los últimos años, la FIA ha aumentado las medidas de seguridad en los chasis. Obliga a que la distancia entre la parte exterior de la puerta y los pilotos tenga un mínimo de 200 milímetros. Las puertas llevan en su parte interior unos 60 litros de foam, que absorbe impactos laterales. También los refuerzos tubulares de las puertas, que se realizan con tubos cruzados en equis, se construyen hacia la parte exterior con objeto de romper la planitud y ganar eficacia en los impactos laterales degradando más energía.

Los puntos de suspensión se calculan para superar esfuerzos de más de 50 KN



Los coches del WRC tienen un chasis entre tres y cuatro veces más fuerte que los de serie convencionales.



Los rallyes, sobre todo en pruebas tan duras y cambiantes como Montecarlo, resultan exámenes muy duros para la fiabilidad de los chasis.

El regreso de Sébastien Loeb



Junto a su equipo de siempre, y en esta ocasión con el Citroën C4 WRC, el alsaciano sumaba su tercera victoria en 2007, un poco antes de que el Montecarlo se fuera al IRC.

El campeón de campeones, Sébastien Loeb, volvía al Mundial de Rallyes coincidiendo con el inicio de la temporada 2015 en una prueba, el Montecarlo, de la cual está "enamorado".

Quizá sea por coincidencia, quizá de manera premeditada, Sébastien Loeb decidía volver al WRC en el Rallye de Montecarlo, justo cuando se cumplen 60 años de la firma DS, y después de un año 2014 en el que se batió el cobre en el Mundial de Turismos con sus compañeros López y Muller dentro del equipo Citroën.

El francés compitió con su equipo de siempre, Citroën, y con el coche que ahora mismo la marca francesa tiene en activo, el DS3 WRC. Loeb había dejado de lado el Mundial de Rallyes después de conseguir nueve títulos, y se despidió de una manera sutil en 2013 realizando cuatro pruebas del calendario. Ese año consiguió su último triunfo en el WRC, en el Rallye de Argentina, unos meses después de haber vencido por séptima vez en el Rallye de Montecarlo, su prueba predilecta.

En este período de pausa en el WRC, el alsaciano ha visto las dificultades de la competición en Circuitos dentro del WTCC, y ha sido superado continuamente por sus compañeros en Citroën: José María López y Yvan Muller. Quizá por eso también Loeb echaba de menos la adrenalina de los rallyes y, por qué no, el sabor de la victoria en una prueba del Mundial de la especialidad.

"Seb" eligió volver al Montecarlo hace unos meses, y se preparó para ello disputando el Rallye du Var junto a su esposa, Séverine, ganando con facilidad. Decidió que estaba listo y en condiciones para volver al Montecarlo,



El francés ha demostrado que sigue muy en forma en "su Montecarlo". Aquí le vemos en el shakedown de esta edición, charlando con el presidente de la FIA, Jean Todt.

lo, su prueba fetiche, y con el beneplácito de la cúpula mayor de Citroën se inscribió con el segundo DS3 WRC oficial, el primero lo pilotaba Kris Meeke. Queda como anécdota, pero el rallye empezó mal para el francés, ya que sufrió una ligera salida de carretera por una placa de hielo durante los reconocimientos a bordo de uno de los Mitsubishi utilizados por Citroën Racing para esa labor. Después y hasta su accidente, sus scratch demostraron que está totalmente en forma.

Siete victorias

El idilio de Loeb con Montecarlo, cuna de príncipes y princesas, data del año 2003, cuando conseguía su primera victoria con un Citroën Xsara WRC. Con el mismo coche se alzó con el triunfo los dos años siguientes, sumando tres a su cada vez más abultado palmarés.

Solamente en 2006, cuando Citroën no estuvo presente en el Mundial de manera oficial, sino con su equipo "satélite" Kronos Total Citroën WRT, se alejó del triunfo. Esa temporada la victoria en Montecarlo fue para Marcus Gronholm y su Peugeot 206 WRC.

Sébastien Loeb ganó de nuevo en 2007 y 2008 con el Citroën C4 WRC, justo antes de que la prueba monegasca renunciara al Mundial y a favor de sus principios. Tres años después el Montecarlo volvía a la escena mundialista, y como no podía ser de otra manera, el gran dominador de los rallyes estaba allí para aumentar su leyenda. Dos victorias más con el novedoso Citroën DS3 WRC en 2012 y 2013, el año de su retirada, le valían para llegar a los 7 triunfos y proclamarse, definitivamente, Príncipe de Montecarlo.

Con el Xsara WRC, Sébastien Loeb y Daniel Elena ganaban en 2003 su primer Rallye de Montecarlo, dando comienzo a una época de dominio del francés en el WRC.



ANTONIO ZANINI Y XEVI PONS

Dos épocas, dos visiones

Antonio Zanini, en los años 70, y Xevi Pons, en los 2000, son dos hombres que vivieron en primera persona el Rallye de Montecarlo. Uno con los coches de tracción trasera de la época, como el Seat 124, el otro con WRC, como el Citroën Xsara, el Peugeot 206 y el Mitsubishi, estuvieron disputando los difíciles tramos del rallye monegasco con diferentes visiones de lo que era la prueba. En esta entrevista nos cuentan algunos detalles de aquellos años.



Antonio Zanini

“Bajar el Turini con el Seat era emocionante”

Uno de los hombres con más bagaje y más anécdotas que contar en el mundo de los rallyes es Antonio Zanini. Con más de 60 años a sus espaldas, sigue teniendo claro lo que se ha perdido de la filosofía inicial de la prueba, y cómo los coches han perdido el atractivo de antaño.

Se ha escrito mucho sobre el Montecarlo de tiempos pasados, ¿era todo tan bonito como lo cuentan, en aquellos años 70?

El rallye era excepcional, no tenía nada que ver con lo que es ahora. Todo era diferente, los tramos, la noche, los coches de dos ruedas motrices, incluso las princesas estaban mucho más jóvenes y bonitas. Ahora, los coches pasan a 150 km/h y el público les tira bolas de nieve, o se encuentran con hielo y reducen a 30 para no salirse.

Tú fuiste uno de los primeros pilotos españoles en llegar al

Montecarlo con posibilidades de luchar por un buen puesto, ¿sentiste mucha presión por ello?

En realidad, el primero que llegó con buen material fue Reverter, pero está claro que nosotros estábamos en un equipo oficial y teníamos la posibilidad de acabar en un buen puesto. El segundo año acabamos terceros y conseguimos cinco segundos puestos en los tramos; la presión que teníamos era positiva y no teníamos que ir al psicólogo ni al gimnasio para competir.

¿Cuándo fue la última vez que has estado en el rallye y por qué?

Tengo que echar mano de la memoria para recordarlo, pero, si no me falla la cabeza, creo que en la época de Luis Climent con Terra y Mar, que llevaba un Mitsubishi y a Álex Romani de copiloto. Debía ser 1998 cuando fui por última

vez de manera profesional y como coordinador del equipo.

Muchos aficionados se quejan de que los coches ahora no se mueven, ¿te parece que es así?

Básicamente, es un problema de estrategia. Ahora, los pilotos quieren asegurar, parece que hay menos nieve y ponen neumáticos de asfalto, así que cuando llegan a la nieve o el hielo pasan a 20 km/h porque si no se salen. Luego está el apartado técnico, con coches muy evolucionados de chasis, amortiguación y que traccionan de maravilla con motores muy pequeños y poco potentes. Es evidente que no ofrecen mucho espectáculo.

En los años en los que tú competiste, ¿qué primaba más dentro del coche, el espectáculo, el crono o llegar a la meta?

Nosotros corríamos en 1976 y 1977 como pilotos oficiales de una marca española que lo que nos pedía era que llegáramos a la meta. Para un piloto español, pilotar en nieve casi por primera vez era lo máximo, y quería divertirse y hacerlo lo mejor posible, pero terminando. Era emocionante estar dentro del coche con todas aquellas dificultades, y nos olvidábamos un poco del

crono. A pesar de todo esto, hice un scratch y cinco segundos scratch, pero me lo pasé mejor con el volante que viendo el crono.

¿Qué cambiarías en los coches de ahora para hacerlos, a la vez que seguros, rápidos y divertidos?

A día de hoy, aún no sé qué se podría hacer para hacerlos más divertidos. Estoy esperando que me llame Volkswagen para probar un Polo R WRC y sentirme como Ogier, porque de momento en lo más parecido que me he montado es en un Seat Córdoba WRC. Ese coche ya se veía que exigía menos físicamente al piloto, pero las características de estos les hacen tener unos límites altísimos. Creo que un coche de rallyes debería avisar más de lo que va a hacer, con ruedas más estrechas y otras cosas que lo hicieran más predecible.

¿Con qué te quedarías de los años 70, qué es lo que recuerdas con más emoción/nostalgia?

Hay muchas cosas, pero una por encima de todas ellas es la emoción de llegar a Montecarlo, con todo tan bien preparado y ordenado. Pero también bajar el Turini con los frenos de un Seat. Es lo que teníamos por entonces.





Xevi Pons

“Ahora es aburrido para el espectador”

Uno de los pocos pilotos españoles que ha conducido un WRC en el Rallye de Montecarlo ha sido Xevi Pons, aunque su última aparición por el Principado se remonta a 2007. Un año antes logró su mejor resultado con un Citroën Xsara WRC, con el que acabó en novena posición.

¿Cuándo fue la primera vez que oíste hablar del rallye?

¡Buf! Ni me acuerdo... seguramente fuera en la época en la que Carlos Sainz comenzó a correr en el Mundial con el Toyota, pero no estoy seguro. Han pasado muchos años y por en-

tonces no estaba muy metido en los rallyes.

¿Y cuándo pensaste por primera vez que debías ir allí?

Seguramente fuera en el mismo momento en el que empecé a participar en pruebas con vehículos de cuatro ruedas. En 2002 comenzamos una aventura en el mundo de los rallyes con mucha ilusión, y lo que queríamos conseguir era llegar a lo máximo que se pudiera.

¿La consideras la prueba más emblemática del Mundial?

Sí, así es. Debe ser por todo en general, pero sobre todo por el ambiente, por el lugar, el *glamour* del Principado y los príncipes, la historia que rodea a la prueba, la noche del Turini. A todos los pilotos les gusta mucho, y yo no soy una excepción, aunque, sinceramente, tengo otras preferencias.

¿Estás de acuerdo en que la prueba ganó su prestigio antaño, con su configuración histórica y salida desde varias ciudades europeas?

Creo que sí. El rallye tenía otra dimensión que la que tiene ahora, aunque en estos momentos y unos años atrás esté en la máxima categoría. Cuando de verdad cogió esa fama fue cuando se hacían las eta-

pas comunes desde ciudades muy distantes entre sí, porque a los pilotos y a la gente les gustaba mucho. El ganar la prueba o hacerlo bien era lo de menos, primaba el estar presente en la salida. Aun así, personalmente a mí me gustan más otros rallyes como Suecia y Nueva Zelanda.

¿Recuerdas algo de los coches de antes, los Gr.B y anteriores?

Tampoco mucho, la verdad. Tan solo lo que he visto en vídeo, y se aprecia enseguida la diferencia de potencia con los actuales WRC. Sin embargo, se aprecian más otros aspectos, como la situación del público y la se-

guridad. Aquella fue una época bonita, pero también peligrosa.

¿Con qué te quedarías de aquellos vehículos?, ¿qué te gustaría que no se hubiera perdido?

Con la potencia, sobre todo con la potencia, porque creo que te permitía sacar el coche de muchos apuros a base de acelerador. Ahora es otra historia. Los WRC actuales tienen un motor pequeño que a veces no te permite evitar que el coche se salve de ciertas situaciones. La espectacularidad de aquellos Gr.B, e incluso de vehículos anteriores de tracción trasera, es algo que se ha perdido y que no tenemos hoy en día.

¿Crees que los actuales WRC son aburridos para el piloto? ¿Y para el espectador?

Para el espectador sí. Ven pasar a un coche muy avanzado tecnológicamente, pero con poca potencia y que se mueve muy poco. Desde fuera no se aprecia que transmitan velocidad ni incluso ruido de competición. El piloto sí se lo pasa bien. Tiene su trabajo y no se puede permitir cometer errores llevando siempre al límite el coche.

¿Qué cambiarías?

Un motor más grande, con más potencia, no vendría nada mal. Es posible que en determinadas circunstancias el coche patinara más de la cuenta, pero por lo general sería más vivo y rápido y transmitiría buenas sensaciones a piloto, copiloto y aficionados.



ENTREVISTA **Surhayen Pernía**



“Si fuera necesario, volvería a una Copa monomarca”

Representante de la nueva generación de pilotos del Nacional de Rallyes, Surhayen Pernía es, a sus 25 años, un valor en alza. Su triunfo en el Rallye Sierra Morena de 2013 con un Mitsubishi del equipo RMC afianzó su relación con la formación leonesa, equipo al que vincula su futuro.

J.M. FERNÁNDEZ PELLÓN. Fotos: David PÉREZ MAZA

El soberbio reportaje estadístico sobre el ranking de victorias en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto, elaborado por nuestro compañero Javi Figueiredo y publicado en el número 1.512, me recordó que tenía esta entrevista pendiente.

En los últimos años, varios pilotos jóvenes se han incorporado a este listado de vencedores de carreras del Nacional. Estamos hablando de Alberto Meira, Enrique Cruz, José Antonio “Cohete” Suárez, Víctor Senra y Surhayen Penía.

La “saga” Pernía es muy conocida en mi tierra, Cantabria, y a él lo he tratado desde que debutó en el Nacional disputando la Copa Suzuki. Es más, en el verano de 2012 Surhayen puso a disposición de la revista el Ford Fiesta R2 con el que disputó la Beca RMC en una comparativa con un Renault Twingo R2 y un Citroën DS3 R3T en la que el probador fue Miguel Fuster. Como, aparte de en aquella prueba, realmente nunca había tenido la oportunidad de charlar con él largo y tendido, ya que nuestros encuentros no pasaban de meras conversaciones en los parques de asistencia, tenía

muchas ganas de sentarme con él y comprobar en persona lo que mucha gente me había dicho: que es un chico encantador y con la cabeza muy bien amueblada.

El primer recuerdo que tengo de verte en acción es a los mandos de un Citroën C2 con la “L” de principiante en el cristal trasero, sin embargo, antes de esto ya te habías iniciado, ¿cuándo debutaste realmente?

Mis primeros pasos fueron en el Karting ya en el año 1998, con 9 años. Tuve que esperar a tener 16 para debutar en Rallyes en el Regional. Lo hice a los mandos de un Peugeot 206 XS de Gr.N que había cambiado mi hermano Javier por el coche con el que había corrido en el Desafío Nacional. Efectivamente, el año siguiente, ya con 17, afrontamos la Challenge Citroën de Cantabria, certamen que había montado Auto Gomas y donde estuve encuadrado 3 años, el primero sin carné y el segundo ya con la “L” a la que te referies.

¿Cómo diste tu salto al Nacional?

Era el paso lógico. Si en la época de la Challenge Citroën mis batallas con Víctor Pérez, mi gran rival, fueron al segundo, luego el Nacional, en la Suzuki, fue otro gran paso adelante de aprendizaje. Salir al Nacional

fue un gran desafío, y máxime hacerlo con unos medios limitados, pero ¡vaya si mereció la pena! Siempre se lo aconsejo a los pilotos que corren el Regional y quieren progresar en este mundo.

“No tengo más que palabras de agradecimiento hacia Roberto Méndez y RMC, ya que lo que está haciendo por mí es impagable”

En 2012 ganaste la Beca RMC. ¿Qué recuerdo tienes de esa temporada?

Ha sido el mejor año de mi trayectoria deportiva. Llegué a ella muy en forma, ya que las temporadas anteriores había aprendido mucho al rodar siempre al límite. Tenía muchas ganas de hacerlo bien, pues tanto el calendario, con pruebas tanto de asfalto como de tierra, como el coche, el Ford Fiesta R2, me parecían muy atractivos. Y así fue al final. El vehículo me encantó, tiene un chasis excepcional y es muy de carreras. Le tengo mucho cariño por todo lo que me dio, ya que de todas las carreras que corrí con él aquel año, unas 18,

tan solo abandoné en una, por la rotura de un palier.

En 2013 conseguiste un hito para la carrera deportiva de un piloto, ganar tu primera carrera del Nacional, ¿cómo se vive un momento así?

Como ganador de la Beca, Roberto Méndez me dio la oportunidad de disputar ya en 2012 el Sierra Morena, donde acabamos quintos de la general y primeros de los Mitsubishi. Desde ese momento, Roberto se volvió conmigo, y desde entonces mi trayectoria está vinculada a su equipo. Con él gané en 2013 el Sierra Morena, y su implicación fue mayor incluso el pasado año. Ganar fue algo especial, un sueño, además hacerlo tan joven y después de tan poco tiempo en el Nacional es increíble. Sergio Vallejo me felicitó y me dijo unas palabras que me hicieron mucha ilusión al indicarme que tenía mucho camino por delante.

Un pequeño bajón

Tras convertirse en una revelación en 2013 con su triunfo en Córdoba, tanto Surhayen como RMC se prepararon a conciencia para dar en el clavo al año siguiente. Sin embargo, en 2014 las cosas no salieron como les hubiera gustado a ambos. Empezaron con muchísimas ganas, de hecho pudimos ver a través de las redes sociales cómo “Surha” se preparó muchísimo durante el invierno, conviviendo, por ejemplo, con el equipo en Caboalles haciendo jornadas de mecánica.

¿Qué paso en 2014?

Empezamos muy bien, logrando la tercera posición en Canarias, y en Sierra Morena hicimos otro tercero; todo marchaba bien



Andrés BUENO

En la temporada 2012 disputó y ganó la Beca RMC. Además de ser el año de su debut en la Tierra, fue el momento en el que su carrera se vinculó al equipo de Roberto Méndez.



Surhayen tiene las ideas muy claras y es un gran interlocutor. Vista su trayectoria, estamos seguros de que seguirá trabajando para afianzarse dentro del mundo de la competición.

“Salir al Nacional fue un gran desafío, y máxime hacerlo con unos medios limitados, pero ¡vaya si mereció la pena!”

de cara a una posible lucha por el campeonato. Pero luego llegaron las carreras gallegas y todo fue abandono tras abandono, y eso nos fue lastrando de cara al certamen. No obstante, también hubo otras carreras buenas, como fueron El Bierzo o Madrid, donde acabamos segundo y tercero, respectivamente.

¿Cuántos de tus abandonos se

debieron a averías y cuántos a errores de pilotaje?

En el Rías Baixas el error lo tuve yo. Tuve una salida de carretera y nos caímos a una cuneta, y fue imposible seguir. En el resto los problemas han sido mecánicos. Cuanto más nos esforzábamos por que todo estuviera revisado al 100% –y sé que Roberto y su equipo, unos chicos fabulosos, así lo hacían–, más nos sorprendían los problemas. Creo que la conclusión que sacamos es que es un coche muy potente, muy bien preparado, pero que tiene sus limitaciones. Quizá los pilotos que lo llevamos hemos sido muy ambiciosos con él, y ese llevarle al límite no nos ha beneficiado. Es un gran vehículo, pero hay que saber sus límites, y está claro que está un paso por detrás del Porsche y del R5. Un

rallye te puede salir bien, pero no puedes ser regular, porque el fallo puede llegar en algún momento. Es un coche de carreras derivado de uno de serie, con una potencia muy alta y muy trabajado, al que se le exige mucho, y a la larga algo puede fallar.

¿Crees que fue una buena idea el salirse de las normas FIA para permitir, entre otros, este tipo de R4 Plus?

Fue algo adecuado en su momento. Permitted abrir el abanico de coches que podían ganar carreras, además vehículos cuyo coste era abordable para los pilotos y equipos. Sin embargo, ahora creo que es el momento de dar un paso atrás. Pienso que la normativa FIA ofrece actualmente un panorama de coches muy amplio, recogiendo in-

cluso a los GT, ahora dentro de la categoría RGT. Los Mitsubishi, por ejemplo, deberían retornar a ser R4 a secas o Gr.N FIA. Con respecto a los Porsche, se ha visto el pasado año que el 80% de los rallyes del Nacional les eran favorables, lo que realmente condiciona la existencia de los nuevos R5, modelos de marcas que podrían plantearse entrar, o regresar a la competición, si sus coches fueran competitivos en nuestro Nacional. Hay que ver los pros y los contras de todo esto, y si es necesario llegar a un punto medio si no se puede llegar a un reglamento FIA pleno.

¿Piensas que los R5 y los GT pueden competir entre ellos?

Sí, al menos creo que corriendo ambos bajo normas FIA, como se ha visto por ejemplo en el Rallye de Francia donde corrió Delecour con un 911 hicieron carreras. Y eso que pienso que aquel rallye es menos favorable a los Porsche que los de aquí.

Un piloto vocacional

Nacido en una familia cien por cien carrerista, el de Cóbreces demuestra en cada respuesta que es un deportista nato, y no lo digo porque esa sea su titulación académica, profesor de Educación Física. Lo digo porque quiere hacerse un hueco en este mundo, aunque para ello tenga que dedicarle mucho esfuerzo.

¿Qué relación mantienes con Roberto Méndez?

Para Roberto solo tengo buenas palabras por todo lo que

Surhayen

Un nombre peculiar para una familia especial

Nuestro protagonista viene de una familia en la que la excepción es no haber corrido en algún momento de su vida. Su padre, Javier, ha estado corriendo rallyes durante más de 30 años. Ahora, es el presidente de la Federación Cantabria, tarea que compatibiliza con su negocio, una panadería, donde también trabaja “Surha”. Su hermano Javier corrió en el Desafío. Sus primos, hijos de Francisco, que también compitió, también corrieron: Fran disputó la Copa Hyundai de Circuitos, y sus hermanos Pablo e Ignacio probaron fortuna, juntos, en el Desafío con un 106. Al final, Pablo lo dejó e Ignacio siguió, como copiloto, siendo el navegante de Jonathan de Miguel en su época como oficial en Peugeot tras ganar el Desafío. En total son siete personas del mismo apellido las que han corrido, incluido otro primo que ha participado en slaloms: “Es la consecuencia de lo que nos inculcaron tanto mi tío como mi padre, y que se vive en el ambiente de la región”.

Muchos se preguntan cuál es el origen de su nombre, algo de lo que yo me enteré hace relativamente poco tiempo: “Mi padre, en el año 1987, participó en el Rallye Príncipe de Asturias, y en aquella edición también corrió el piloto de los Emiratos Árabes Mohammed Bin Sulayem. Como recordaréis, iba a bordo de un Ford Sierra Cosworth pintado de Marlboro, igual al de Carlos Sainz. Cuando dos años después nació yo, mi padre quiso ponerme su nombre, ya que él también tiene ciertos rasgos árabes en su físico. Hubo que adaptarlo un poco y añadirme otro nombre por delante, Alejandro, ya que por entonces todo esto no era un asunto tan fácil”.



La entrevista tuvo lugar en el Hotel Costa Esmeralda Suites de Suances, un lugar en el que los amantes del automovilismo nos encontramos en nuestra salsa.



está haciendo por mi trayectoria deportiva. Desde que empecé a participar en la Beca él siempre me estuvo ayudando, tanto a mí como al resto de pilotos que la siguieron. Una vez dado el paso de ganarla me proporcionó un Mitsubishi para competir cual piloto oficial, y juntos hemos vivido muy buenos momentos y otros no tan buenos, como el incendio del coche en el Rallye de Orense. Fue un momento crítico en el que pensé que se había acabado mi temporada, pero él siguió apoyándome y encima re-

doblando su esfuerzo en 2014, donde he seguido siendo piloto oficial, digámoslo así, a un 90%. No tengo más que palabras de agradecimiento hacia él, y se lo tendré que agradecer toda la vida, ya que lo que ha hecho y está haciendo por mí –sigue involucrado al 100% en el proyecto de este año– es impagable.

¿Qué proyectos tienes para esta temporada 2015?

El abanico es muy amplio. Incluso antes de quedarme parado, si fuera necesario volvería a



Su inicio en los Rallyes se produjo con un Peugeot 206 XS cuando tenía 16 años. Al año siguiente, y por tres temporadas, pilotó un C2 dentro de la Challenge Citroën de Cantabria.

“El pasado año se vio que el 80% de los rallyes del Nacional eran favorables a los Porsche”

una Copa de promoción, que es donde empecé. Es muy importante seguir en activo, nunca detenerse. Por lo que respecta a los planes concretos, tengo ilusión por luchar por el Campeonato de España; lo que varía en función del presupuesto es el tipo de coche con el que pueda hacerlo. No me doy por vencido, y si hay que correr en Circuitos, pues se corre. Todo por mantener viva esa pasión por competir. Al final el esfuerzo siempre suele tener su recompensa, y el ejemplo lo hemos tenido aquí muy cerca con Esteban Vallín, que ha trabajado muy duro y ha llegado a ser piloto oficial de Opel.

Hemos hablado contigo mucho del Asfalto, ¿qué hay de la Tierra?, ¿qué piensas de ella?

Tuve la oportunidad de probarla en 2012, cuando corrí la Beca. Me parece algo fundamental en la formación de un piloto, y además es un firme muy divertido para conducir. Estos últimos años ha estado un poco olvidada, pero ahora vuelve a recuperar esa fuerza de antaño. Gestos como el que hizo RMC al tener un calendario mixto son fundamentales. Una Beca, por cierto, que fue una pena que desapareciera, ya que el año pasado, sin ir más lejos, contó con una participación excepcional de nueve pilotos, todos ellos entre 18 y 22 años, pero ya se sabe, sin el apoyo suficiente RMC no podía seguir tirando del carro en solitario.

¿Es el Mundial una meta para ti?

Soy consciente de mis limitaciones económicas, pero, lógicamente, llegar al Mundial siempre es un objetivo para todo piloto. He presentado proyectos y el pasado año estuvimos trabajando para dar el salto en la Júnior, pero al final no pudo ser. Tengo mucha



Persona de carácter afable, Surhayen posee una filosofía de las carreras que tiene mucho que ver con la actitud trabajadora de su padre.

La victoria en el Rallye Sierra Morena de 2013 junto a Juan Luis García le permitió acceder al restringido grupo de pilotos ganadores de una prueba del Nacional.



Palmarés

Nacido el 18 de mayo de 1989 en Torrelavega (Cantabria).

- 1998 Debut en Karting
- 2006 Debut en el Regional de Rallyes de Cantabria con un Peugeot 206 XS
- 2007 Participa en la Challenge Citroën de Cantabria con un C2
- 2008 Tercero en la Challenge Citroën de Cantabria con un C2
- 2009 Subcampeón de la Challenge Citroën de Cantabria con un C2. Campeón Júnior de Cantabria
- 2010 Quinto clasificado en la Copa Suzuki Swift. Subcampeón de España Júnior.
- 2011 Cuarto clasificado en la Copa Suzuki Swift. Campeón de España Júnior.
- 2012 Campeón de la Beca RMC para Ford Fiesta R2. Campeón de España R2
- 2013 Ganador del Rallye Sierra Morena con Mitsubishi Lancer
- 2014 Séptimo clasificado del Nacional

Agradecimiento al Hotel Costa Esmeralda Suites

Queremos dar las gracias a los responsables del Hotel Costa Esmeralda Suites de Suances por haber puesto sus instalaciones a nuestra disposición para la realización de este reportaje. Este soberbio establecimiento de 5 estrellas tiene la peculiaridad de que todo en él gira en torno al mundo del automóvil, pudiendo incluso contratar rutas a bordo de exclusivos Ferrari. Para mayor información: www.costaesmeraldasuites.com.

ilusión por estar en el Mundial, aunque sean pruebas sueltas, y estos últimos años siempre he luchado por salir al RallyRACC. A ver si esta temporada puede ser...

¿Por qué está costando tanto que las nuevas generaciones de pilotos os afiancéis en el Nacional?

Creo que por unas circunstancias u otras no ha existido una promoción estos últimos años. Por ejemplo,

cuando un piloto de la Copa Suzuki lo hace bien y gana, no le sirve prácticamente de nada de cara a su trayectoria. Es de agradecer el esfuerzo que hace Suzuki por estar en las carreras, y más montando una Copa que permite a los jóvenes descubrir el Nacional, como fue mi caso. Pero esa es la realidad. Es lícito que Suzuki quiera manejar su equipo oficial como quiera, y que si está contento con sus pilotos siga con ellos, pero entonces falta

un paso. Roberto dio el paso intermedio con la Beca y, sin ayudas prácticamente, hizo esa labor de promoción del que yo soy uno de sus beneficiarios. Antaño existió el Desafío Peugeot, que sacó adelante a numerosos pilotos.

¿Hasta dónde te gustaría llegar en tu trayectoria deportiva?

Se trata este de un asunto que últimamente he hablado mucho con Carlos del Barrio, que

me ha acompañado en las últimas carreras y quien me está enseñando mucho. Me gustaría probar fortuna alguna vez en algún certamen de altura, como el Mundial o el Europeo, aunque fuera en una Copa dentro de él, para poder medirme a nivel internacional y no quedarme con esa espina clavada. Sin embargo, dada mi situación económica y la del país, soy consciente de que el Campeonato de España es mi sitio. ◀

Sus ídolos

Senna, Loeb y Sordo

Resulta curioso ver cómo Surhayen luce los colores de Ayrton Senna en su casco. Al cántabro la personalidad del brasileño le pareció arrolladora: "Era un niño cuando tuvo su accidente mortal, lo que le encumbra a la categoría de mito, pero a mí lo que realmente me impresiona es su modo de entender el automovilismo".

Es extraño que a alguien cuya vocación son los rallyes tome a Senna como referente: "Loeb es mi gran ídolo de los rallyes. He vivido mi adolescencia y juventud viendo cómo dominaba el Mundial". En el ámbito más cercano, Pernía tiene a Sordo como espejo en el que mirarse: "Su padre y mi padre formaron equipo hace unos años y nos conocemos perfectamente. De hecho, el Karting La Roca es uno de mis patrocinadores desde que di el salto al Mitsubishi, y sus instalaciones son mi base de entrenamiento. Son un gran apoyo para mí. Por lo que respecta a Dani, su trayectoria, primero en el Regional, luego en el Nacional y después su llegada al Mundial, es un ejemplo de cómo un piloto con talento puede progresar en este deporte".



Es habitual ver a Pernía rodando con su kart en el Karting La Roca de la familia Sordo. El apoyo que recibe tanto de Daniel padre como de su hijo es fundamental.

FÓRMULA 1 Actualidad



En noviembre vimos el McLaren con motor Honda por vez primera, pero no era el definitivo ni Alonso estuvo al volante.

Grandes expectativas

Después de dos meses de paréntesis, sin actividad aparente, la Fórmula 1 se prepara para levantar el telón el domingo en Jerez, donde arrancará una pretemporada que ha generado grandes expectativas con el debut de Fernando Alonso con McLaren y el de Sebastian Vettel con Ferrari.

Josep VIAPLANA. Fotos: SUTTON

Mercedes dominó con una autoridad suprema la temporada 2014, y el dominio ejercido por Lewis Hamilton y Nico Rosberg amenaza con prolongarse. ¿Podrá alguien romper la tiranía de la marca de Stuttgart? Pronto empezaremos a salir de dudas, puesto que el domingo arranca la pretemporada en el Circuito de Jerez, aunque el potencial de unos y otros no se desvelará por completo hasta que el próximo 15 de marzo se alce el telón en Australia a una temporada cargada con 20 Grandes Premios.

Pese a que Mercedes inicia el camino siendo señalados como los grandes favoritos, la pretemporada empieza con la esperanza de que haya más lucha en la pista y no vuelva a ser un paseo para Hamilton y Rosberg, limitándose nuevamente a una

lucha entre ambos. Hay ciertos aspectos que nos invitan a pensar que la batalla será más igualada, entre otras cosas porque el margen de mejora de las "flechas de plata" es menor, teóricamente, que el de sus rivales.

Renault y Ferrari han trabajado mucho en mejorar sus motores, y la llegada de un nuevo fabricante como Honda, especializado en tecnología híbrida, puede contribuir a que se cambie el orden establecido. Por otro lado, se espera con impaciencia el debut de

Fernando Alonso con McLaren y el de Sebastian Vettel con Ferrari, dos pilotos que han marcado la pauta las últimas temporadas y que han cambiado de aires en busca de nuevos alicientes. Todas las miradas estarán puestas en ellos, desde el primer momento, siendo objeto de un seguimiento pormenorizado, aunque tampoco nos tenemos que olvidar del debut de Carlos Sainz y del holandés Max Verstappen, que solo cuenta con 17 años, con Toro Rosso.

A diferencia de hace un año, en el que todo era nuevo y los primeros ensayos sirvieron para ensamblar los mo-

ttores con el chasis, provocando un sinfín de problemas, la mayoría derivados de la electrónica, a partir del domingo en Jerez se va a trabajar ya en la puesta a punto de los monoplazas, validar muchas

piezas y entender si el camino escogido para el desarrollo aerodinámico es el correcto para la optimización de las prestaciones del coche.

McLaren, pese a que ya pudo rodar dos días en Abu Dhabi con un monoplaza híbrido equipando una versión del motor Honda, es quien a priori tiene más trabajo por delante y debe perder tiempo, algunos días de entrenamiento, para ordenar todos los factores del coche antes de empezar a trabajar en su desarrollo y evolución.

Tras una dura negociación, la FIA ha autorizado a Honda a introducir cambios en su motor una vez iniciada la temporada



Los motores y la polémica

Uno de los aspectos en los que más se ha centrado la atención esta temporada ha sido que la FIA envió una carta a los motoristas autorizándoles a modificar durante el año el motor, algo absolutamente prohibido en 2014. Charlie Whiting considera que hay un hueco legal. Mientras el año pasado se especificaba que el propulsor debía ser homologado antes del 28 de febrero, para el presente ejercicio *"no se indica específicamente. Cuando una unidad de potencia puede ser modificada de acuerdo con el apéndice 4 (de los reglamentos técnicos), consideramos que los elementos ponderados (32 en este caso) se pueden introducir en cualquier momento durante 2015"*, aclaró el director



Alonso y Button llevarán todo el peso en McLaren, en detrimento de Magnussen.

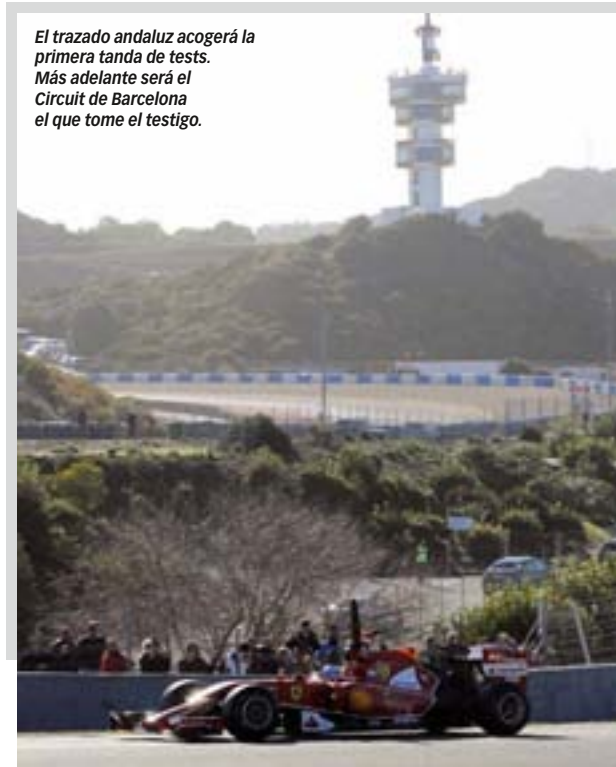


Quedan menos de dos meses para que todo el espectáculo del Mundial de Fórmula 1 vuelva a ponerse en marcha.



Lewis Hamilton portará de nuevo el número 44, ya que ha renunciado a llevar el 1 de campeón del mundo.

El trazado andaluz acogerá la primera tanda de tests. Más adelante será el Circuit de Barcelona el que tome el testigo.



Tests de pretemporada

Jerez levanta el telón

El Circuito de Jerez abrirá el próximo domingo, día 1 de febrero, la pretemporada 2015 de Fórmula 1. Como viene siendo habitual, y por las espléndidas condiciones que ofrece este trazado, el circuito andaluz acogerá las cuatro primeras jornadas de pruebas, que este año han despertado un gran interés por el debut de Fernando Alonso con McLaren, el de Sebastian Vettel con Ferrari y el de Carlos Sainz con Toro Rosso en su estreno oficial como piloto de la máxima categoría. Serán cuatro días intensos, del 1 al 4 de febrero, en los que todas las escuderías tratarán de validar las nuevas especificaciones de cara a la confección del coche que de-

butará el 15 de marzo en Australia. La pretemporada, como en años anteriores, constará de tres tandas de cuatro días cada una. La gran novedad este año, con respecto a 2014, es que la F1 regresará al Circuit de Barcelona-Catalunya para las dos siguientes tandas después de que la experiencia de Bahrein no funcionara. El trazado de Montmeló dispondrá de un total de ocho jornadas de entrenamientos de pretemporada, del 19 al 22 de febrero y del 26 de febrero al 1 de marzo, a las que habrá que unir las dos jornadas que ya se han programado después de la celebración del Gran Premio de España (12-13 de mayo).

Presentaciones

Williams y Force India, en avanzadilla

Mientras los equipos grandes han dejado para esta semana la presentación de sus monoplazas para 2015, lejos de las pompas del pasado y dentro de la política de reducción de costes, Williams y Force India ya mostraron la pasada semana los coches con los que van a competir esta temporada. De todas formas, el segundo ya ha advertido que el bólido no estará en los tests de Jerez porque prefieren horas de túnel de viento a kilómetros en pista.

El FW37 que pilotarán Felipe Massa y Valtteri Bottas fue el primer monoplaza que vio la luz, y en él llama poderosamente la atención la anchura del morro delantero, mientras que mantiene la punta que lucía el coche del año pasado, pero mucho más achatada. Williams, que fue la revelación de la pasada temporada, confía en consolidar su posición entre los equipos punteros de la F1. Por otro lado, Force India presentó la decoración del monoplaza en el Museo Soumaya de la Ciudad de México, con la presencia de sus pilotos, Sergio Pérez y Nico Hulkenberg. El nuevo diseño destaca por su color plateado junto al negro y el naranja, en sustitución del tradicional blanco que acompañaba a la escudería de Vijay Mallya. El coche que pudimos analizar no tiene nada que ver con el que correrá en 2015, todavía en fase de construcción, y probablemente era la última versión del usado en 2014.



Williams confía en seguir progresando como lo hizo el año pasado.

Próximas fechas

29 de enero	McLaren (online)
30 de enero	Ferrari (online)
31 de enero	Toro Rosso (Jerez)
1 de febrero	Mercedes (Jerez)



Force India presentó su monoplaza, mejor dicho, los colores de su coche de 2015, en México.



Ferrari espera mucho de Sebastian Vettel, pero el año se plantea como muy difícil para ambos.

El equipo Mercedes parte como favorito, pero la pretemporada empieza con la esperanza de que haya más lucha en la pista

de los Grandes Premios a los equipos.

Mercedes, Renault y Ferrari ya están trabajando para optimizar durante el curso sus unidades de potencia, mientras que Honda ha mantenido una discusión con la Fede-

ración porque la FIA entendía que ellos debían homologar el motor el 28 de febrero y no tocarlo. Whiting, al respecto, añadió que "en la medida en que los fabricantes se vieron obligados a homologar sus unidades de energía el 28 de febrero de 2014, parecería justo y equitativo pedir a un nuevo fabricante homologar su unidad de energía antes del 28 de febrero. Por lo tanto, consideramos que se trata de un requisito para un nuevo fabricante de unidad de potencia".

Honda, después del jarro de agua fría, presionó a la FIA para no ser el único fabricante que no pueda mejorar el motor a lo largo de la temporada, y después de muchas discusio-



Honda podrá introducir mejoras en su unidad de potencia según un complicado baremo.

BREVES

Los aficionados que tengan una entrada para el GP de España de F1 podrán presenciar, por el mismo precio, las dos tandas de tests que habrá en Montmeló durante la pretemporada y también los dos días de pruebas posteriores al Gran Premio (12 y 13 de mayo). Por otro lado, el Circuit de Barcelona recuerda a aquellos aficionados que aún no hayan adquirido sus entradas para el GP de España que tienen tiempo hasta el 27 de febrero para comprarlas con un 10% de descuento.

Tras coronarse campeón de la GP2 junto a DAMS, Jolyon Palmer ha dado un paso más hacia la Fórmula 1 al firmar un acuerdo con Lotus para ser durante la temporada 2015 el piloto reserva y de pruebas de los de Enstone. El británico se centrará en el desarrollo del nuevo E23 en el simulador, aunque también está previsto que se suba al monoplaza en alguna jornada de tests e incluso en

varias sesiones de entrenamientos libres de los viernes.



McLaren y CNN International han unido sus fuerzas y la cadena de noticias internacionales se ha convertido en patrocinador del McLaren Techno-

logy Group tras firmar un acuerdo de larga duración por el que el logo de la CNN aparecerá en los endplates del alerón delantero del McLaren-Honda MP4-30.

La FIA ha adelantado una hora los Grandes Premios de Australia, Malasia, China, Japón y Rusia después de recibir una petición expresa de los organizadores tras el accidente de Jules Bianchi en Japón, ya que una de las causas fue la falta de visibilidad.

Williams ha anunciado un nuevo acuerdo de varios años con Hackett, famosa compañía de moda británica, que se ha convertido en proveedor oficial de la escudería de Grove y socio oficial del equipo. Su logo aparecerá en el morro del Williams FW37 y en las camisetas del personal del equipo, los monos de competición y las gorras de sus pilotos.

nes se ha alcanzado un pacto por el que McLaren-Honda podrá desarrollar en parte su motor durante el año. La fórmula, sin embargo, es complicada.

Su evolución estará delimitada por lo que hagan los demás equipos, y en función de lo que hagan o cambien Renault, Ferrari y Mercedes del 48% que la FIA les permite modificar a lo largo de la temporada, se les autorizará a ellos introducir las modificaciones. Podrán hacerlo mientras sus rivales no aprovechen al completo ese 48% que pueden retocar del motor antes de la primera carrera de Australia. Lo que dejen suelto de los 32 elementos modificables en 2015 será lo que Honda pueda tocar el resto del año. Si uno se deja un 10% para más adelante, otro un 20% y otro un 30%, entonces Honda tendría opción a mejorar un 20%, la media de lo que se dejen los otros tres. En definitiva, tremendamente complicado.

El motor está formado por 66 piezas, *tokens*, y durante 2014 cinco de estos *tokens* eran inmodificables, aunque sí se podían mejorar los 61 restantes, eso sí, teniendo en cuenta que el número máximo de cambios permitidos es el del 48%. Porcentaje que se irá reduciendo con los años, así pues, en 2016 solo se podrá modificar el 38%, el 30% en 2017, el 23% en 2018 y el 5% en 2019 y 2020. <



Carlos Sainz estrenará por fin su nuevo monoplaza, el Toro Rosso STR10, en los tests de Jerez.



Con algunas restricciones, finalmente los equipos de la parrilla podrán evolucionar el motor durante toda la temporada.



El año 2014 ya es historia, pero el duelo entre los pilotos de Mercedes puede volver a producirse.



Tras su paso por HRT, Cuquerella estuvo en BMW en el DTM. Ahora regresa a la F1 de la mano de Ferrari.

Toni Cuquerella

Fichaje estrella de Ferrari

Ferrari se sigue reforzando en su intento de retomar el camino del éxito en 2015. La Scuderia, que ha remodelado completamente su departamento técnico, ha incorporado a sus filas al ingeniero Toni Cuquerella, que estaba trabajando con BMW en el DTM alemán.

El rol del valenciano, que ya estaría trabajando en Maranello, podría ser el de coordinar en los Grandes Premios el trabajo de los ingenieros de pista después de que Sebastian Vettel y Kimi Raikkonen hayan incorporado dos técnicos nuevos este año. Riccardo Adami (ex Toro Rosso) se hará cargo del coche de Vettel después de que Andrea Stella haya seguido a Fernando Alonso en su aventura por McLaren. Por otro lado, Raikkonen decidió cambiar a Antonio Spagnolo por David Greenwood, quien el año pasado

estaba en Marussia, tras la pésima existencia que vivió en 2014, en el que nunca se sintió cómodo con el coche. Jock Clear, el inglés que Ferrari ha "robado" a Mercedes, es el director de Ingeniería, asumiendo el trabajo que la pasada temporada hacía Pat Fry, pero podría delegar en el organigrama de Maranello algunas áreas.

Toni Cuquerella, natural de Gandia, se formó en el Mundial de Rallyes de la mano de la cantera de Seat Sport, pasando posteriormente a la Fórmula 1 en las filas de Super Aguri, que le abrió las puertas de BMW. Su última experiencia en la F1 llegó con HRT, siendo director técnico del equipo español de noviembre de 2009 hasta su retirada a finales de 2012. Tras el cierre de HRT, regresó a BMW para ser el director técnico del equipo MTEK en el DTM.

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, elevelunas, 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



Alguna unidad ya se probó el año pasado con óptimo resultado.



Promoción Stark Box

Regresan los Seat Marbella

De indudable éxito, ya antes de comenzar, se debe calificar la iniciativa puesta en marcha por Marcos Fernández a través de sus empresas Marvic Sport y RMO Parts. El conocido preparador ourensano, especialista en Clásicos Deportivos, tuvo la idea el año pasado de idear una Copa monomarca reciclando los ya veteranos Seat Marbella, aunque este no será el mismo modelo que se había utilizado en la Copa Nacional, sino que se recurre a los fabricados a partir de 1993, con una preparación mucho más básica.



De modo opcional se puede adquirir la parrilla de faros y los dos cuneteros.



La terminación interior es muy aceptable, con todos los elementos de seguridad incluidos.



Las barras están firmadas por Vimesa y van atornilladas a la carrocería.

DE hecho, el ritmo de trabajo en Marvic Sport está siendo frenético durante los dos últimos meses para poder atender todos los pedidos, pues el número de los mismos se ha desbordado con respecto a lo que estaba previsto. Cada unidad, que en su momento se sorteo entre los que abonaron los 1.500 euros iniciales a modo de fianza, tiene un precio final de 5.000 euros. Casi todo es de serie, pues apenas se modifica nada. Únicamente se cambia de forma opcional la junta de la culata, aunque sí se montan amortiguadores y muelles delanteros nuevos de la marca portuguesa Jorge, así como tacos de ballesta específicos para la suspensión trasera, colectores y línea de escape de Vimesa, palieres,

embrague, discos y pastillas de freno, rótulas, filtros, aceite y latiguillos metálicos, además de realizar una profunda revisión del motor.

Lógicamente, las medidas de seguridad van incluidas en la presentación definitiva del coche, con barras antivuelco atornilladas a la carrocería, arneses de 6 puntos, pedales, volante, reposapiés para el copiloto, instalación del cortacorriente y un extintor de 6 kg, pues no llevan extinción automática. Todo es muy básico y sencillo, con caja de cambios también de serie y un motor que va totalmente precintado que otorga una potencia aproximada de 48 CV, cuyas revisiones deberán hacerse obligatoriamente en Marvic Sport. Las llantas son las originales

de chapa y los neumáticos comerciales de la marca Kingstar. Lo que no va incluido es el cubrecárter (150 €), la parrilla de faros (350 €), los cuneteros (175 €) y los espárragos de cada rueda (65 €).

No obstante, el mayor atractivo del éxito de esta Copa reside en los premios en metálico que se otorgarán en cada una de las pruebas puntuables, gracias a la aportación de varios patrocinadores y donde el principal es Stark Box, teniendo mucho que ver en ello el piloto Toño Villar, quien llegó a competir con un Seat Marbella a principios de los años 90. Así, en los cinco rallyes puntuables (Noia, Eurocidade Tui-Valença, Torre de Hércules, San Froilán y Ribeira Sacra), el ganador se llevará 800 euros y dos neumá-

Marvic Sport

Marcos Fernández, gerente de la empresa ourensana, y Eduardo Paz, son los principales artífices de sacar la Promoción Stark Box adelante. Es Marcos el que nos detalla algunos aspectos acerca de la misma.

¿Cómo surgió la idea de crear la Copa?

Quise organizar algo que estuviese al alcance de todos, que volviera a dar a los rallyes esa alegría que siempre tuvieron para los que no están peleando por una posición entre los mejores de la clasificación general, por lo que pienso que va a ser una Copa espectacular.

¿Por qué elegiste el Seat Marbella y no un Peugeot 106 o un Citroën Saxo, por ejemplo?

De estos dos modelos en concreto ya hay demasiados. El Marbella es un coche que fue mítico en su época, al margen de que su mantenimiento es mucho más básico, pues no se necesita un presupuesto demasiado elevado con respecto a aquellos, sobre todo si te das un golpe, donde la reparación es bastante más cara.

¿Aguardabas este éxito de participantes?

La verdad es que no, ya que la idea inicial pasaba por una decena, lo que hubiera sido un logro, pero las expectativas se duplicaron, lo que nos hace estar un poco más apretados de lo previsto para tener todas las unidades listas de cara al Rallye de Noia, la primera prueba del certamen.

¿Dónde reside el éxito de la misma?

Indudablemente en los premios que se otorgan en cada carrera para lo que supone competir con este coche. Durante las pruebas que hicimos en algún rallye, estimamos que el gasto se reduce a un juego de neumáticos y a la gasolina, que no pasa de 30 euros. Dependiendo de lo que se estire cada piloto, en un rallye se pueden gastar entre 700 y 900 euros.

¿Qué servicios vais a ofrecer en cada prueba?

Llevaremos recambios para el que tenga que adquirirlos por rotura o desgaste. Además, nosotros tenemos un equipo con dos unidades en alquiler, aunque también le haremos la asistencia a alguno de los participantes.



Marcos Fernández, a la izquierda, y Eduardo Paz, son los responsables de la nueva Promoción Stark Box.

“Me considero un piloto bastante autodidacta”

A sus 19 años de edad, el piloto de Pontevedra, conocido ya en el ambiente de la montaña gallega por ser el hijo de Vicente Viéitez, debutó la temporada pasada con notables resultados, quizá impropios de alguien que por primera vez pilota un fórmula en las diversas pruebas del Campeonato de Galicia.

¿CÓMO comenzaste a competir?

Ya sabéis que mi padre Vicente lleva 10 años corriendo en Montaña de forma habitual, así que viene por ahí. Él siempre tuvo un negocio de compra-venta de coches, por lo que ya me crié en ese ambiente. De hecho, desde que comenzó a participar en subidas nunca falté a ninguna carrera, siendo él quien me animó a competir, aunque a mi madre no le ilusionaba demasiado la idea. Mi afición era el karting, pero nunca llegué a inscribirme en una competición oficial. Simplemente lo hacía para divertirme hasta que en 2014 surgió la oportunidad, que en principio iba a ser con el Legend Car de mi padre, aunque finalmente decidimos adquirir un Fórmula Outeda.

¿No te habías planteado nunca participar en carreras de Karting?

La verdad es que sí, pero es una especialidad bastante más cara que la Montaña, aun realizando campeonatos regionales, pues solo para el mantenimiento del mismo ya es necesario un presupuesto mucho mayor.

Tu primera carrera en la Subida a Pontevedra fue una sorpresa para todos.

Las sensaciones iniciales resultaron muy raras, pues aún tenía poca experiencia con el fórmula, que solo había probado en circuito, y la carretera es algo muy diferente. Reconozco que sí estaba algo nervioso, ya que mi padre tenía miedo a que el estreno fuese en la carrera de casa, pues hemos visto en muchas ocasiones que al estar los amigos en la cuneta siempre te exiges más de lo que realmente puedes dar. Pero ya visteis que me lo tomé con calma y me fue bien.

¿Qué esperabas del resto de la temporada?

Tras finalizar cuarto en Pontevedra con la mecánica que llevaba al principio, me quedó una buena sensación, así que era optimista de cara al resto del año, aunque la rotura del motor en el Furriolo trastocó un poco los planes. En ese momento estaba a un buen nivel, porque aunque no podía rodar en los tiempos de los pilotos de cabeza, sí lograba colocarme por delante de otros con más experiencia que yo.

¿Crees que tienes todavía margen de mejora?

Estimo que sí. Recibo muchos consejos de mi padre, veo vídeos, pero al final tampoco les hago demasiado caso porque soy bastante autodidacta, suelo seguir mis propias trazadas. Pienso que este año irá mejor, porque ya conozco las subidas e iré con un motor algo más evolucionado.

¿Cuál es la prueba que más te gusta?

A Pontenova por su trazado, además de que fue la primera carrera en la que luchamos por un puesto en el podio. También Pontevedra, por ser la de casa.

“Creo que el Karting es más caro que la Montaña”

¿Y tu mejor momento de la temporada?

La última carrera en Oia, a la que en principio no iba a ir. Me encontraba sin ganas, pero finalmente terminé logrando la tercera plaza, aunque he de reconocer que me beneficiaron algunos abandonos, si bien por mi parte también tuve que correr mucho. Llevábamos dos subidas intentando alcanzar un podio y finalmente lo conseguimos.

¿Y el peor?

En Chantada, donde estrené un nuevo motor, pero tuvimos un problema con el aceite y no logramos que fuese bien en todo el fin de semana, al margen de que la electrónica tampoco estaba en su punto más óptimo.



El piloto de Pontevedra quiere seguir progresando este año en una modalidad a la que se ha adaptado muy bien.

¿Acabarás retirando a tu padre?

No, que va. Seguiremos los dos, pero sí me dice que hay que correr un poco menos y que lo pase bien, que es lo que realmente importa.

¿Qué planes tienes para esta temporada?

Quiero intentar luchar por el campeonato con alguna mejora que hemos realizado. Estos fórmulas van muy bien y cuentan con un paso por curva excelente. Son muy homogéneos, por lo que, según he podido ver, creo que son algo mejores que las barquetas CM.

¿Qué patrocinadores están contigo en esta aventura?

Pues Cafés Arume es el que nos apoya, siendo el único con el que contamos.

¿Te gustaría probar en otras modalidades?

La verdad es que sí. Tengo ganas de participar en un rallye, así como en Autocross con un Car Cross. Me va mucho lo de derrapar, aunque también probaría en la Montaña con otro tipo de coche. Me gusta bastante la conducción de la Silver Car, pues creo que se adapta muy bien a mis características como piloto, ya que me siento muy cómodo cuando desliza bastante para que derrape de atrás. Aunque trato de ser fino, a la vez también prefiero que haya un poco de espectáculo para el que lo ve desde fuera.



Alexis Viéitez debutó en 2014 con un Fórmula Outeda, logrando notables resultados en la Montaña gallega.



El motor es completamente de serie, además de ir precintado.



ticos, mientras que al segundo clasificado le corresponderán 700 y un neumático, que también reciben el tercero y el cuarto, más 500 y 350 euros, respectivamente. Del quinto al octavo los premios son de 250, 200, 150 y 50 euros, a lo que se suma la cantidad de 100 euros para el piloto que realice más scratches. Además, habrá dos pruebas puntuables de Montaña, Pontevedra y Chantada, donde los premios se reducen, con una cuantía de 400, 250, 125 y 75 euros para los cuatro primeros clasificados.

Un total de 21 unidades se han solicitado a Marvic Sport, algunas de ellas por parte de algún equipo con el objetivo de ser alquiladas o rotarlas entre varios pilotos, como puede ser el caso de All Rally, Perfect Cars, PTC Escuela, la Fundación Estanislao Reverter o Marvic Sport, contando estos con las dos primeras, que ya salieron a rodar en alguna prueba el año pasado. De hecho, uno de los que tiene previsto participar de forma esporádica es el asturiano Pelayo Fernández, un piloto de indudable nivel, junto a otros como Pedro Freire, Iago Silva o el berciano “Pakito”. A ellos se unen dos procedentes del Karting y que debutan, como César Cabarcos y Daniel Berdomás, a los que se añaden para completar la lista de inscritos Óscar Fernández, Jesús Redondo, Roberto Ponce, Iván Cid, Juan Gándara, Avelino Basanta, César Díaz, Jorge Coca, Francisco Cendán, Juan Carlos Castro y Rubén Puime.

Javier FIGUEROA



Fernando CRESPO

RALLYE REYES CLÁSICO. El evento de Regularidad Histórica más antiguo de Galicia tras el Ourense de Clásicos se volvió a celebrar en una fría y lluviosa mañana de domingo. Llegaba a su 16ª edición, en la cual los nada menos que 62 participantes inscritos se iban a enfrentar a seis sectores de regularidad y 107 controles de paso, con un total de 154 km de recorrido por las carreteras ourensanas, ya sin la nieve que había caído un par de días antes en algunos puntos. Con salida desde el Restaurante Cid de O Curmial, los coches se dirigieron hacia San Cibrao das Viñas, pasando posteriormente por los municipios de Barbadás, Ourense, Toén, A Merca, Allariz, Rairiz de Veiga, A Bola, Celanova y Muíños, para finalizar en el restaurante Novaiño de Sandiás con la tradicional degustación de un cocido. Miki Caldas y Diego López (BMW 2002) fueron los ganadores con una penalización de 253 puntos, por delante de Víctor Figueroa-Fernando Losada (BMW 2002), con 280, y Adolfo Rodríguez-Adolfo González, que completaban un podio monopolizado por BMW, con otro 2002 y 289 puntos.

Aunque la misma semana que publicamos el calendario de las pruebas gallegas en el número 1.513 ya hubo cambios, el más importante que no quedó reflejado afecta a la que será la primera cita de la temporada, concretamente en la modalidad de Autocross, ya que la prueba de O Castro se adelanta del 7 de marzo al 28 de febrero, por lo que será la primera carrera de 2015.

El domingo 18 de enero fallecía a la edad de 94 años Antonio Fraga Fernández, quien fuera presidente de Escudería Ourense desde octubre de 1981 hasta agosto de 1982. Había recogido el testigo de Estanislao Reverter para dejarle tras su renuncia a la presidencia a Gonzalo Belay Pumares. Se le había nombrado también Presidente de Honor de la entidad ourensana, a la que estuvo vinculado desde su creación en 1968. Además, recibió la Medalla al Mérito Deportivo de Galicia, distinción que la Xunta de Galicia instituyó a partir de 2011, siendo uno de los galardonados en su primera edición, pues no solo estuvo vinculado al automovilismo, sino que dejó un gran recuerdo en otros deportes, como el hockey en sala, de cuya federación local también fue presidente.

Javier FIGUEIREDO

Muchas novedades

Preparando la temporada que está a punto de comenzar, vamos a dar un repaso a los acontecimientos que se esperan en breve por orden cronológico y cuáles serán las novedades, principalmente la creación de tres nuevos clubes.

LA primera prueba que abrirá el calendario será de Karting, ya que el próximo 1 de febrero se disputará en las instalaciones del Karting Lucas Guerrero, en Chiva, el segundo *round* de la I Hivern Karting, siguiendo este Trofeo de Invierno después del primer *meeting* celebrado a finales del pasado año. Un Trofeo que seguirá a principios de este año a modo de pretemporada.

Una semana después, concretamente el día 7, se celebrará la Asamblea General en el Circuito Ricardo Tormo a partir de las 10 de la mañana, donde se aprobarán el calendario, los reglamentos y el presupuesto para el presente año. Y para dar por concluida la temporada 2014, el día 14 se celebrará la Gala de Entrega de Premios en el Museu Faller de Gandia a partir de las 6 de la tarde. Para ir calentando motores, el día 21 de febrero se llevarán a cabo los exámenes para oficiales,

también en las instalaciones del Circuito Ricardo Tormo.

Y entrando ya en materia de carreras, el A.C. Costa Blanca ya tiene colgado en su web (www.rallyemarina.baixa.com) el reglamento para el primer rallye de la temporada, que se disputará los días 6 y 7 de marzo en la localidad alicantina de La Nucia. Visto el precalendario que adjuntamos en esta crónica, el certamen de Rallyes está bien pertrechado, ya que con esta prueba serán ocho las calendadas, con varias novedades, como esta cita de La Nucia organizada por el recién creado A.C. Costa Blanca. También debutarán en el campeonato el de Xixona, con otro nuevo club como es el C.A. Xixona Sport, y el de Alicante, a manos del C.A.R.R. Alicante, que ha solicitado preinspección para el Nacional.

Todos los rallyes, menos el Cerámica, puntuarán también para el Campeonato de Regularidad, así como el

Rallye Costa Azahar Classic, que se disputará el día 25 de abril en tierras castellonenses. En esta misma provincia se celebrará el 27 de septiembre la única prueba para el Nacional de Rallyes Ecológicos con la disputa del Eco Rallye de la Comunitat Valenciana.

En cuanto a esta especialidad y la de Rallysprints, destacar la reincorporación de la Copa Carimagén, que repartirá premios en metálico, así como descuentos en las compras efectuadas a esta marca. El neumático será obligatorio de la marca Kumho, patrocinadora también de esta Copa.

Por lo que respecta a los Rallysprints, vuelve al calendario el de Picassent, prueba que estará organizada por la Escudería Fórmula 1. Y en Montaña, perdemos la prueba de Co-frentes, que tan buen sabor de boca dejó a pilotos y aficionados con el nuevo trazado.

Los Slaloms siguen con tan solo tres pruebas, mientras que el Karting cuenta con seis citas, dos de ellas a disputar en el nuevo trazado de Lucas Guerrero.

Como se puede comprobar, un calendario muy completo que espere-mos que se pueda completar y no se produzcan anulaciones.

Javier PENADÉS

Fotos: Pablo SOLER



A falta de aprobar el calendario, los Rallyes podrían tener hasta tres Copas de Promoción.

CALENDARIO PROVISIONAL

RALLYES

7 de marzo	Marina Baixa-La Nucia
11 de abril	Costa Blanca-Onil
16 de mayo	Marina Alta-Xaló
6 de junio	Mutxamel
19 de septiembre	Gandia
17 de octubre	Xixona
14 de noviembre	Cerámica
28 de noviembre	Alicante

RALLYSPRINTS

16 de mayo	Marina Alta-Xaló
6 de junio	Mutxamel
27 de junio	Atzeneta
18 de julio	Picassent
5 de septiembre	Llucena

MONTAÑA

10 de mayo	Utiel
24 de mayo	Guadalest
14 de junio	Onil-Canalis
4 de octubre	Busot
13 de diciembre	Garbí

SLALOMS

26 de julio	E.C. Luis Climent
25 de octubre	C. Lucas Guerrero
6 de diciembre	Feria Valencia

KARTING

22 de febrero	Oropesa
29 de marzo	Chiva
26 de abril	Albaida
14 de junio	Cheste
12 de julio	Chiva
27 de septiembre	Villena



Los pilotos de los Clásicos volverán a animar los Rallyes, tanto en Regularidad como en Sport y en la Copa Legend.



Los Rallyes van a ser los protagonistas de la temporada, mientras que la Montaña retrocede en cuanto al número de pruebas.

Más pruebas



Asistentes a la Asamblea de la FAA en Granada, momentos antes de comenzar.

EL sábado 10 de enero se celebró en el Hotel Camino de Granada, como en años precedentes, la Asamblea General de la Federación Andaluza de Automovilismo, con la presencia de la mayor parte de sus miembros. En primer lugar, el presidente, Francisco Melero, informó sobre el desarrollo de la pasada temporada, con unas medias de participación similares a las de 2013.

Después se debatió y aprobó el calendario de la presente temporada, en el que habrá nuevas pruebas, como el Rallye Valle del Almanzora, que se disputará en febrero, y la recuperada Subida a Montoro, en junio. Además de las pruebas que aparecen en el calendario adjunto, podría haber un rallye más en el mes de noviembre, una subida en mayo, una cronometrada en agosto y uno o dos slaloms más. Por otra parte, el Campeonato de Circuitos

está pendiente de coordinar con el promotor, y las pruebas posibles serían en Monteblanco (abril), Ascari (junio), Cartagena (julio), Almería (septiembre), Guadix (noviembre) y Jerez, los días 7 y 8 de noviembre. También están pendientes de coordinar con los organizadores otras pruebas de Autocross en Chaparral, Consuegra, Casabermeja, Lucena e Hinojosa del Duque. Lo mismo sucede con el Karting, en el que habrá pruebas en Campillos (2), Alcalá del Río y Cartaya.

A continuación se debatieron algunas modificaciones en los reglamentos de las distintas especialidades, siendo la más discutida la del Campeonato de Cronometradas, quedando aprobado que los vehículos de más de 2.500 cc de cilindrada podrán participar en las pruebas, pero sin puntuar para el certamen.

J.J. MEDINA

CALENDARIO 2015

RALLYES

20-21 de febrero Valle del Almanzora
20-21 de marzo Sevilla
9-10 de mayo Sierra Morena
29-30 de mayo Costa Almería
18-19 de sept. Sierra de Cádiz
16-17 de octubre Pozoblanco
21-22 de nov. Ugijar

MONTAÑA

14-15 de marzo Algar
11-12 de abril Estepona
25-26 de abril Ubrique
6-7 de junio Montoro
20-21 de junio Colmenar
4-5 de julio Lanjarón
5-6 de septiembre La Mota
3-4 de octubre Vejer
24-25 de octubre Macael
14-15 de nov. Trassierra

RALLY-CRONOS

14 de marzo Cantoria
16 de mayo Lijar
14 de junio RS Sport
12 de septiembre Berja
6 de noviembre "Hereje"

CRONOMETRADAS

19 de abril Cortes
2 de mayo Villaviciosa

12 de julio La Rábida
9 de agosto Somontín
12 de septiembre Cabezas Rubias
1 de noviembre Siero
6 de diciembre Laroya

TODO TERRENO

14-15 de febrero Taberno
18-19 de abril Baja Almanzora
30-31 de mayo Baja Andalucía
31 de oct.-1 de nov. Tierras del Sur
28-29 de nov. Serón

RALLYES DE TIERRA

14-15 de febrero Taberno
25-26 de sept. Rallysprint de Jerez
11 de octubre Rallysprint de Villablanca
7-8 de noviembre Málaga

SLALOMS

8 de marzo Punta Umbría
28 de marzo Prado del Rey
1 de mayo Puerto Real
14 de junio Algar
22 de agosto San Fernando
10 de octubre Nerva
28 de noviembre Jerez

AUTOCROSS

27 de septiembre Benamejí

Curso decisivo

El pasado sábado 17 de enero tuvo lugar la Asamblea General de la FADA, que en esta ocasión ha sido doble. En una primera convocatoria extraordinaria, para aprobar los nuevos estatutos, y en segunda convocatoria ordinaria, para hacer balance de la temporada 2014 y afrontar los cambios en la actual. Veintiséis asambleístas se dieron cita, con alguna cara nueva y varias ausencias, para debatir los asuntos de la Federación.

TRAS la aprobación de los nuevos estatutos, presentados con muy poco tiempo y todavía pendientes de repasar matices en su redacción, se procedía a repasar los datos de 2014. En la parte deportiva, se procedió a aprobar las clasificaciones de los distintos certámenes. Se puso de manifiesto que el número de pruebas se mantuvo y el de licencias incluso subió en 10, de 911 a 921, pero el número de deportistas se ha reducido alarmantemente, siendo 46 menos los que tuvieron licencia en 2014. En lo positivo, se contó con dos nuevos clubes organizadores, 974 Sport, en Huesca, y Moto Club Scape, en Daroca, destacando también el regreso de Survival Aragón, tras tres años sin actividad. Además, las cuentas, gracias a la contención en el gasto, presentaron superávit un año más.

Pocas novedades para este año

De cara a la nueva temporada, el primer punto a tratar fue la presentación de los presupuestos, manteniendo el equilibrio registrado en 2014, aunque con un ligero descenso, tanto en el capítulo de gastos como en el de ingresos. En la parte deportiva, destaca la crea-

ción de la figura del director deportivo, con la que hasta el momento no se contaba. Entre las novedades en cuanto a certámenes, cabe destacar la aprobación de la puesta en marcha de la Copa de Aragón de Automodelismo (Radiocontrol). Por especialidades, las principales modificaciones son el arranque de una Copa lanzada por un promotor, la Copa Mecánica TJM, abierta a los Renault Clio Sport 2 en el Campeonato de Aragón de Rallyes, la admisión en Tramos de Tierra de los Car Cross 600 y de Turismos sin copiloto en Copas independientes y la creación de la Copa 974 Sport, abierta a los Car Cross, combinando tres pruebas de Autocross y otras tantas de Tramos de Tierra. En el Autocross, se volverá a contar con una sola final por división, mientras que las mangas clasificatorias pasan a ser dos, en lugar de una. Sigue desarrollándose la idea de formar una Escuela de Karting, y se realizará una nueva Selección de Slaloms.

Para cerrar la jornada, se presentó el calendario, en el que se han programado más citas que la pasada temporada. Se pasará a contar con 40 si se celebran todas las solicitadas por los

distintos clubes. Los certámenes que suben son los Tramos de Tierra, que pasan de tres a seis, el Slalom, que cuenta con dos más, siete en lugar de cinco, el Autocross, que también sube dos, pasando de cuatro a seis pruebas, y la Velocidad, que este año tiene previstas cinco citas, por las cuatro de 2014. La única que baja en el número de pruebas convocadas es la Copa de Karting, que se reduce en una, con un total de cuatro solicitadas.

En cuanto al resto de carreras, Aragón tiene previsto acoger cuatro citas internacionales y seis nacionales, cifra que podría verse incrementada a lo largo del año. Un año más, se mantiene la puntuabilidad de los pilotos con licencias de otras territoriales mediante inscripción, sin perder además los diferentes Open para los pilotos foráneos que deseen seguirlos, y los certámenes de Velocidad y Karting visitarán comunidades limítrofes, con citas de Velocidad en Navarra y Catalunya y de Karting en los circuitos de Recas (Toledo) y Valencia. Y un año más no se consiguen avances para poder homologar los vehículos de Rallyes en la comunidad.

EMEB



Las instalaciones del Circuito Internacional de Zuera acogieron la reunión federativa.

Brillante punto final

LA sala La Capilla del Hotel Pamplona Catedral fue, por segundo año consecutivo, el luminoso escenario elegido por la Federación Navarra de Automovilismo para cerrar la temporada 2014 con el siempre popular acto de entrega de trofeos.

Bajo la dirección de su presidente, Nacho Calvo, el *speaker* Juan Mari Guajardo

dio paso con presteza a los galardonados, contando para la entrega de galardones en el estrado con personalidades del mundo deportivo como Pedro Arozarena, subdirector general de Deporte del Gobierno navarro; Ángel Gurrutxaga, presidente de la Federación Vasca; Manel Muñoz y Javier Iribarren, representantes del Circuito de

Navarra; Xabier Arzamendi y Luis Murguía, del RACVN, o Marc Blázquez, bicampeón mundial de la especialidad de Bajas.

Cerró el acto un surtido ágape en cuyos corrillos no se habló de otra cosa que de los proyectos para la temporada 2015, que dará comienzo en menos de dos meses.

Jorge ELÍAS PALACIOS

CUADRO DE HONOR

RALLYES

Pilotos: 1. M. Villares. 2. J.J. Sanz. 3. R. Ramírez.
Copilotos: 1. A. Blas. 2. J. Goikoetxea. 3. O. Domínguez.

FÓRMULA LIBRE

Pilotos: 1. I. Oskoz. 2. I. Alegria. 3. A. Irigoien.
Copilotos: 1. L. Zabalza. 2. A. Blas. 3. J. Arregui.

JÚNIOR

Piloto: 1. I. Jarauta.
Copiloto: 1. R. Guerrero.

RALLYES DE TIERRA

Pilotos: 1. I. Oskoz. 2. P. Cortázar. 3. J. Leyún.
Copilotos: 1. I. Ruiz. 2. J. Bidegain. 3. N. Manero.

MONTAÑA

Pilotos: 1. A. Ordoki. 2. P. Egozkue. 3. I. Jarauta.

VELOCIDAD

Pilotos: 1. M. Azkona. 2. J. Garde. 3. R. Garriz.

KARTING

Cadete: 1. A. Goñi. 2. A. Mastral.
Alevín: 1. E. Zabala.

AUTOCROSS

División I: 1. R. Bermejo. 2. M. Cano. 3. L. Gonzaga.
División II: 1. E. González. 2. I. de Arriba. 3. G. Nieto.
División III: 1. L.A. Muñoz. 2. G. Lucio. 3. Y. Llorente.
División IV: 1. A. Elizondo. 2. J. Aramendia. 3. I. Ayensa.

CHALLENGE RALLYCAR NAVARRA

Pilotos: 1. G. López. 2. I. Tolosa. 3. A. Lozano.

COPA FOCUS RACVN

Pilotos: 1. E. Mújika. 2. P. Cortázar. 3. I. Ubiria.

ESCUDEIRÍAS

1. Escudería San Fermín.



Arkaitz Ordoki y Pantxo Egozkue, campeón y subcampeón de Montaña.



Luis Ángel Muñoz e Igor Ayensa ya están preparando la temporada 2015.



Los vencedores de la Copa RACVN de Tierra celebraron su triunfo.



Los más pequeños disfrutaron del podio.

Nuevas incorporaciones

SI hace unas semanas damos cuenta de la incorporación de José M. Barea al Regional de Rallyes, hoy el número de pilotos que se incorporan es mucho mayor y las perspectivas para la próxima temporada son excelentes en Rallyes y Montaña. Varios BMW M3 E30 se están restaurando y pronto los podremos ver en acción. Agustín Bellafont ya lo tiene casi acabado y tiene previsto salir a mediados de 2015. Carlos Perelló ejercerá las funciones de copiloto, y precisamente él está restaurando otro M3, aunque tardará un poco más en ver la luz.

En cuanto a cambios, tenemos varios de importancia. Así, Ángel Verger, tras vender su Citroën AX, seguirá fiel a la marca de los dos chevrones y competirá con el Citroën Saxo de Grupo A que fuera de Bujosa. Pero sin duda quien más llamará la atención será Toni Roca.

El piloto de Son Sardina acaba de adquirir el Porsche 911 GT3 de Josep Maria Membrado, que acaba de proclamarse por octava vez campeón de Cataluña de Rallyes. De esta forma, Roca puede ser el piloto a batir en cuantas pruebas tome parte.

También contamos con varios pilotos que tras ejercer de coche 0 en 2014 debutarán en competición la próxima temporada. Entre ellos están Agabo Palenzuela-Pedro José Fernández, con un Renault Clio de Grupo A; Cristian Chicano-Javier Aldana, con el Peugeot 206 GTi Grupo A ex Óscar Fernández; Xim Ramón-Sandro Rasshofer, con un GT Turbo; Pablo Serrano-Alba Candela, con el Citroën AX GTi ex Ángel Verger, o Alejandro Fornés, con un Citroën Saxo VTS de Grupo A.

FERBIS



Sin duda alguna, el Porsche 911 GT3 de Toni Roca causará admiración y puede ser un serio candidato al scratch en cuantas pruebas participe.

En breve

Cuando ya ha transcurrido más de la mitad de la legislatura de Rafel Abraham, se han producido algunos cambios en la Junta Directiva de la FAIB. Así, tras la salida de Jordi Santandreu, pasa a formar parte de la misma Carlos Montaner, todo un veterano del mundo del Karting y comisario técnico de la Federación.

La FAIB ya está trabajando con los nuevos reglamentos de 2015, puesto que el tiempo apremia con la primera carrera programada para mediados de febrero. Por todo ello, ha convocado la Asamblea para el sábado 31 de enero. Dicha Asamblea tendrá lugar en la sala de prensa del Palma Arena.

El equipo Ausio Sport está trabajando a tope para regresar a la competición. Tras destrozarse un Peugeot 106 en el pasado Rallye Dijous Bo, Adrián Ausio y Estefanía Serra ya están montando otro 106 que podría estar listo a finales del primer trimestre. Para no perder ritmo, podremos verlos ejerciendo de coche 0 en el próximo Rallye Sol de Ponent.

Ahora toca aprender...

El de enero tradicionalmente es un mes escaso de noticias en el apartado de la competición. Un mes donde los equipos están intentando completar sus presupuestos para afrontar una temporada en la que todos, del piloto más puntero hasta el más modesto, tienen puestas muchas ilusiones.

SIN embargo, en Cantabria ya se empiezan a registrar movimientos o actividades relacionadas con la competición, siendo ahora tiempo para aprender.

Cursos de conducción

Ángel Torio, conductor del programa "WRMix" que todos los jueves se emite en Radio Mix, ha puesto en marcha un atractivo curso en colabora-

ción con la Escuela Cántabra de Conducción que gestionan nombres que a todo buen aficionado a las carreras les sueñan, caso de Capi Saiz, Ignacio Arrarte o Javier Carbajo, tres personas que conocen a fondo el mundo de las carreras y que imparten unos cursos de conducción con una gran profesionalidad.

Estos cursos se han realizado en tres fines de sema-



Foto de familia de uno de los grupos del curso de la Escuela Cántabra de Conducción.



El ejercicio con los "patines" en el tren trasero es, sin duda, el que más llama la atención a los alumnos.

na diferentes, siendo en total 30 alumnos los que han tenido la opción de participar y entrar en una selección en la que el ganador recibirá como premio un Citroën Saxo VTS para participar en el Campeonato de Cantabria de Slalom.

También para copilotos

Por otro lado, y en este caso organizado por los copilotos Borja Odriozola y Rodolfo del Barrio, el próximo 21 de febrero se pondrá en marcha la quinta edición de este curso que tradicionalmente organizan estos dos copilotos que cuentan con una amplia experiencia.

Este curso está estructurado en dos apartados muy diferentes: por la mañana será impartida la teórica, en el que se analizarán aspectos básicos pero de gran importancia, como reglamentos, la correcta utilización del roadbook y carné de control, cómo preparar

una buena carrera, preparación física o alimentación, así como enseñar la manera correcta de actuar en caso de pinchazos, accidentes, incendios o neutralizaciones.

Por la tarde se contará con la presencia de Jonathan de Miguel y Surhayen Pernía, ya que la actividad estará centrada en las notas, qué material utilizar o cómo usar los diferentes tipos de notas de la manera más correcta.

De todos los alumnos, el mejor será seleccionado para asistir a unos test previos de temporada dentro del equipo Kia Numar Motor. Para más información, contactar con el teléfono 671 83 97 59 (tar-des) o en el email rodelba21@hotmail.com.

Copa Michelin

La Federación Cántabra de Automovilismo ha anunciado la puesta en marcha esta temporada de la Copa Michelin en

colaboración con Neumáticos Hoznayo. Solo se han dado a conocer las líneas generales, esperando que el reglamento se presente en próximas fechas.

Lo que sí se conoce, es que esta nueva Copa Michelin estará abierta a todo tipo de vehículos que monten neumáticos Michelin de competición adquiridos en Neumáticos Hoznayo.

También se ha avanzado que se repartirán 1.200 euros en todas las pruebas puntuables del Campeonato de Rallyes para los cinco primeros clasificados, así como un premio final de 2.000 euros.

Este anuncio lo ha realizado la Federación en su nueva página web, página que ha sido rediseñada por completo, ofreciendo ahora un mayor servicio y un formato mucho más moderno que el anterior.

F. ORTIZ

Fotos: CANTABRIARALLYE.NET

En breve

NACE LA REVISTA MENSUAL "3,2,1 MOTOR". Este mes ha nacido en la región "3,2,1 Motor", una nueva publicación mensual sobre el mundo del motor, bajo la dirección del conocido periodista cántabro Félix Ortiz. La revista pretende dar a los lectores toda la información sobre el mundo del automóvil, la motocicleta y la competición. El acto de presentación tuvo una excelente acogida por parte de los asistentes: concesionarios de marcas, representantes del automovilismo deportivo -pilotos, copilotos, organizadores-, de instituciones y autoridades públicas. Todos alabaron el trabajo realizado, valorando que será una ayuda muy importante para el sector del automóvil en Cantabria. La nueva "3,2,1 Motor" estará en los quioscos a partir del día 15 de cada mes a un precio de 2,90 euros.



EXTREMADURA Breve

CURSO DE COPILOTOS. El II Curso de Copilotos de Formación Extremeña 2012 y DVF Técnicas de Copilotaje se impartirá los días 31 de enero y 1 de febrero por Diego Vallejo, Sergio Vallejo y Moncho López. Será en Almendralejo, en el centro de Formación Extremadura situado en el Polígono Industrial, organizado por Alberto Espino, asistiendo parte de los mejores "copis" y pilotos. También estará como monitor el campeón madrileño de Rallyes Ángel Doménech. Y eso no es todo, ya que todos los alumnos que se inscriban optan a una beca para correr un rallye en la temporada 2015-2016, nada más y nada menos que con el mismísimo Sergio Vallejo, vigente campeón de España de Rallyes de Asfalto. No lo pienses más y aprovecha esta oportunidad única. Inscripciones en el teléfono 608 654 046 (Alberto Espino).

Julián JIMÉNEZ





Foto de grupo con todos los premiados en la gala.

Entrega de Premios FCA

Noche de estrellas

Un año más, la Federación Catalana de Automovilismo organizó en la sala de actos del edificio docente del Consell Català de l'Esport, situado en la población de Esplugues de Llobregat (Barcelona), la gala anual de entrega de premios a los campeones de 2014. El evento, que se celebró el pasado viernes 16 de enero, contó con la presencia de casi todos los protagonistas de los campeonatos de nuestra región.

EL acto estuvo encabezado por el presidente de la Real Federación Española de Automovilismo, Carlos Gracia, el presidente del RACC, Sebastià Salvadó, y el máximo dirigente de la FCA, el presidente Joan Ollé. Además de un centenar de pilotos de los Regionales, también se dejaron ver por la gala pilotos de renombre de nuestra comunidad. Este fue el caso de Miguel Molina, Pepe Oriola y Álex Riberas. Precisamente, los tres fueron los encargados de entregar los trofeos a los mejores clasificados de las categorías del Campeonato de Cataluña de Karting.

Como siempre, la gala fue un punto de encuentro para que los integrantes de esta gran familia que conforma el automovilismo catalán se sentaran y pudieran pasar un buen rato recordando mil y una batallitas, además de hacer conocer los planes de

futuro para la temporada que está a punto de comenzar.

Asimismo, la FCA aprovechó la ocasión para entregar diversas placas conmemorativas a diferentes pilotos y organizadores. La Escuela Tots a les Tres recibió un distintivo por sus 25 años de afiliación a la Federación, mientras que se reconoció el soporte e implicación en el mundo de la competición en materia de seguridad vial de la Fundación Mapfre. También se homenajeó la victoria en la edición de 2014 del Rallye Dakar de Joan "Nani" Roma, el triunfo en la Eurocup Clío de Óscar Nogués y el título de Pol Rosell en la Seat León Eurocup. Además, fueron condecorados David Moner, por su implicación en el deporte en Cataluña, y Joan Josep Isern, por su labor en términos de convivencia viaria y valores del deporte.

KEVIN MUÑOZ



Josep Mª Membrado celebró junto a su copiloto, Jordi Vilamala, el título absoluto en el Catalán de Rallyes.



Invitados de lujo para la entrega de premios con pilotos como Pepe Oriola, Miguel Molina y Álex Riberas.



Todos los pilotos del Karting que fueron premiados; Cataluña sigue siendo una de las mejores canteras.

CUADRO DE HONOR 2014

RALLYES DE ASFALTO

Campeonato: Piloto: Josep M^o Membrado. Copiloto: Jordi Vilamala.

Copa de Asfalto: Piloto: Albert Orriols. Copiloto: Manel Muñoz.

Dos Ruedas Motrices: Piloto: Josep Antón Domènech. Copiloto: Manuel Marchal.

Escudería campeona: Escudería Osona.

Mejor escudería organizadora: Moto Club Igualada.

Grupo A: Piloto: Marc Agustí. Copiloto: Marc Saulea. **Grupo N:** Piloto: Óscar Flores. Copiloto: Oriol Fuentes.

Grupo F2000: Piloto: Didac Gambau. Copiloto: Xavi Herrera.

Históricos: FIA: Piloto: Enric Xargay. Copiloto: Albert García. **Legend:** Piloto: Josep M. Martínez. Copiloto: Luka Larrosa.

Copa de España de Rallyes de Asfalto de Grupo N: Joan Carcat.

OPEN DE RALLYES DE ASFALTO

Rallysprints de Asfalto: Piloto: César Crespo. Copiloto: Marta Gavila.

Grupo I: Piloto: Óscar Segura. Copiloto: Alberto Fernández.

Trofeo Júnior: Aleix Vila.

RALLYES DE TIERRA

Copa de Tierra: Piloto: Carles Llinàs. Copiloto: Jordi Hereu.

Escudería campeona: Escudería Osona.

Open de Tierra: Piloto: Alejandro Molina. Copiloto: Laura Camps.

Mejor escudería organizadora: WRC Management C.E.

Grupo P2: Piloto: Jordi Salinas. Copiloto: Marta Anglada. **Grupo A2:** Piloto: Josep Antón Domènech. Copiloto: Manuel Marchal. **Grupo N2:** Piloto: Óscar Triano. Copiloto: Carlos Vega.

Grupo N4: Piloto: Erik Jan Zimmer. Copiloto: Joan Argemí.

Challenge FocuXtreme: Piloto: Alejandro Molina. Copiloto: Laura Camps.

Copa de España de Rallyes de Tierra de Grupo N: Eduard Forés. Copiloto: David Usón.

Copa de España de Buggies Todo Terreno: Isidre Esteve.

REGULARIDAD SPORT

Regularidad Sport de Rallyes: Piloto: Fermí Ribera. Copiloto: Ignasi Fernández.

Regularidad Súper Sport de Rallyes: Piloto: Xavier Domingo. Copiloto: Narcís Condom.

Regularidad Sport de Montaña: Joaquim Colomer.

Regularidad Súper Sport de Montaña: Joan Carles Avilés.

Regularidad Súper Sport de Montaña Grupo H1: Piloto: Joan Miquel Sánchez. Copiloto: Joan Font.

Regularidad Sport de Rallyes Grupo H3: Piloto: Narcís Pou. Copiloto: Marc Vila.

KARTING

Benjamín: 1. Santiago Vallvé. 2. Miron Pingasov. 3. Joan Pasalaigua.

Alevín: 1. Félix Aparicio. 2. Javier Lara. 3. Daniel Briz.

Cadete: 1. Jon Rentería. 2. Genís Civi-co. 3. Ayrton Fontecha.

Júnior: 1. Lluç Ibáñez. 2. Iker García. 3. Miguel Henares.

Parilla Cup X30 de España: 1. Edu García.

Challenge Open RACC A: 1. Javier Me-
jías. 2. David Martínez. 3. Joan Sabater.

Challenge Open RACC B: 1. Sergi Pérez. 2. Joaquim Gali. 3. Oriol Serrat.

Mejor escudería organizadora: C.E. Circuit d'Alcarràs.

MONTAÑA

Turismos: Gerard de la Casa.
CM y Monoplazas: Jordi Galofré.

Propulsión: Sergi Morilla.

Monoplazas Históricos: Claude Darné.

Turismos Clásicos: Claude Darné.

Grupo A2: Luis Aguilera. **Grupo N:** Ramon Vila. **Grupo FX:** Félix Jurado.

Escudería campeona: Escudería Penedès C.E.

Copa de España de Montaña de Grupo N: Sergi Pañella.

VELOCIDAD EN CIRCUITOS

Turismos: Alex Cosín.
D1: Albert Cosín. **D2:** David Cuesta. **D3:** Raúl Martínez. **D4:** Jordi Puig.

Escudería campeona: Escudería Motor Terrassa.

ECOSeries: Sergi Giralt.

ECO1: Gerard Aymerich. **ECO4:** Albert de la Torre. **ECODamas:** Laia Casino.

ELECTROseries: Agustí Payà.

Escudería campeona ECOSeries: Mercedes BCN Eco Team.

Cto. de España GTR: Oliver Campos.

Cto. de España de Resistencia Clase 1: Amàlia Vinyes.

AUTOCROSS

Monoplazas: Marc Batlle.

Turismos: Jordi Palau.

Escudería campeona: Escudería Lleida.

Mejor escudería organizadora: Escudería Mollerussa.

División II: Josep Munné. **División IIA:** Àngel Capellera. **División III:** Juan José Aranda.

Cto. de España de Autocross División III: Joan Enric de María.

Cto. de España de Autocross Car Cross: Marc Batlle.

Trofeo de España Fórmula Júnior Car Cross: Jan Solans.

RESISTENCIA OFF-ROAD

Turismos: Jesús Jiménez y Francesc Trota.

Clase 1: Antoni Ibáñez y Joel Figuerola.

Mejor escudería organizadora: Escudería Lleida.

Copa de España de Off Road Series: Roger Castells.

TRIAL 4X4

Vehículos de Serie: Daniel Codina.

Vehículos de Serie Mejorados: Agustí Ros.

SLALOMS

Turismos: Dani Balasch.

Car Cross: David Casadevall.

Clase 1: Juan Manuel Segura. **Clase 2:** José M^o Poyuelo. **Clase 3:** Ramon Cor-net. **Clase 5:** Samuel Juvanteny.

Escudería campeona: Escudería Lleida.

Mejor escudería organizadora: Escudería Tàrraga.

SLALOM DRIFTING SERIES

Categoría AM División 2: Eduard Domínguez.

Categoría AM: Albert Castellví.

Categoría Pro: Arnau Gómez.

Entrevista: Enrique Velasco

“Nuestra filosofía es ayudar a los copilotos que empiezan”

Como cada año, Enrique Velasco tiene lista una nueva edición de sus célebres cursos para copilotos. Esta será ya la 16ª temporada de “Kike” sentado en el asiento de la derecha, motivo más que suficiente para considerarlo como uno de los referentes del mundo de la competición no solo en Asturias, sino en toda España.

COMO cada año, los cursos son tu seña de identidad en el comienzo del año...

La verdad es que sí. Empecé con los cursos en enero de 2004 y desde 2012 los estamos haciendo en el Karting Soto de Dueñas, gracias a la excelente ayuda que nos presta la familia Villa. En esta ocasión contaré con la ayuda de Raúl García, un experimentado copiloto de León, que tiene más de 20 años de experiencia al lado de pilotos asturianos como Cele Foncueva, Alberto Hevia o Sergio Fombona. Además, ejerció de *ouvreur* del equipo oficial Renault en los años 2004 y 2005.

“Creo que la experiencia que podemos aportar es muy importante; siempre hay algo que aprender”

¿Cómo será la dinámica de los cursos en esta ocasión?

Serán los días 7 y 8 de febrero. La jornada del sábado está dedicada a la teoría, un aspecto muy importante que conviene no olvidar. Para esta clase contamos con todo tipo de materiales, y me gusta mucho centrarme en que todo el mundo salga con la teoría bien aprendida.

El domingo, como siempre, clases prácticas...

Exacto, sí, el domingo es el día que todos están esperando, porque supone subirse al coche para tomar notas y “cantarlas”... En este apartado me ayudará, como otras veces, Carlos Márquez.



Enrique Velasco es uno de los copilotos más experimentados del panorama nacional.

¿Conservan los cursos la filosofía de los primeros años?

Lo cierto es que la filosofía es la de siempre, que no es otra que ayudar a los copilotos que empiezan y, sobre todo, a los que quieren aprender. Creo que la experiencia que podemos aportar todos los que impartimos es muy importante para todos los copilotos, porque siempre te quedan cosas por aprender. Está claro que la experiencia se adquiere corriendo en diferentes rallyes y, sobre todo, con pilotos diferentes, pero aquí intentamos acercar esa realidad a los copilotos.

Los cursos de copiloto de Enrique Velasco se celebrarán los días 7 y 8 de febrero en el Karting Soto de Dueñas, al lado de Arriandada. Para más información, contactar con él en el email codrivervelasco@gmail.com.

E. DOMINGO

Fotos: J.B. DÍAZ



Durante la temporada 2014, Enrique compitió con Óscar Palacio.

137 campeones y un futuro por delante

En Paracuellos del Jarama, el presidente y vicepresidente de la Federación Española, Carlos Gracia y Manuel Vidal, respectivamente, así como los presidentes de las Federaciones Extremeña, Francisco José López, y Castellanomanchega, Luis Mula, arropaban el acto de entrega de trofeos anual a los vencedores de las siete especialidades que conforman nuestro panorama deportivo: Automodelismo, Karting, Slaloms, Tierra, Circuitos, Montaña y Rallyes.

CUADRO DE HONOR

RALLYES

Júnior: Pepe López.

Clásicos Deportivos: **Pilotos:** 1. J. Collín. 2. J.A. Zorrilla. 3. F. Casas. **Copilotos:** 1. J.C. Andreu. 2. S. Vidal. 3. E. Muñoz.

Rallysprints: **Clases:** I. A. Cerdeño. II. J.C. Aragón. III. E. Fernández.

Pilotos: 1. E. Fernández. 2. A. Castellano. 3. J.C. Aragón. **Copilotos:** 1. A. Fernández. 2. M. Lumberras. 3. F. Gay.

Rallyes: **Clases:** I. J. Araújo. II. J.C. Aragón. III. A. Castellano. IV. R. Esperilla. V. D. Marbán. VI. J.A. Zorrilla. VII. J. Collín.

Pilotos: 1. D. Marbán. 2. J.C. Aragón. 3. A. Castellano. **Copilotos:** 1. V. Ferrero. 2. F. Gay. 3. J.P. Sánchez.

TIERRA

Trofeo Júnior: Pepe López.

Clases: I. S. Herrera. II. A. López. III. D. Donoso. IV. V. Tirado. V. J.M. Salinero. VI. A. Rueda.

2RM: **Piloto:** A. López. **Copiloto:** C. López.

Car Cross: 1. A. Rueda. 2. N. Gabarí. 3. A. Pérez.

Pilotos: 1. J. Vera. 2. A. López. 3. J.M. Salinero. **Copilotos:** 1. M. Vera. 2. C. López. 3. D. Román.

MONTAÑA

Clases: I. S. Melero. II. R. Bardenas. III. E. Enciso. IV. D. Ron. V. J. García.

VI. J. López. VII. E. Arroyo. VIII. J.A. Lombardía. IX. P. Flores.

Monoplazas: 1. J.A. Lombardía. 2. P. Flores. 3. A. Pérez.

Turismos: 1. J. García. 2. D. Ron. 3. O. Yusta.

VELOCIDAD

Clases: I. J.L. Barrera. II. I. de Ana. III. C. Esteban. IV. I. Arquero.

Sport Series: M. Contreras.

Pilotos: 1. I. de Ana. 2. C. Esteban. 3. P. Martín.

SLALOMS

Car Cross: 1. F.J. Lucena. 2. C. Lamarque. 3. I. Fuertes.

Tracción Trasera: 1. J.M. Ruiz. 2. F.M. Barriga. 3. J.A. Barriga.

Open: 1. J.M. Ruiz. 2. P. Jurado. 3. R. Jurado.

Novel: 1. J. Ruiz. 2. D. Lara. 3. F.J. Hebrero.

KARTING

Alevín: 1. R. Rodrigo. 2. D. Pérez. 3. A. del Castillo.

Micro Max: 1. T. Pintos. 2. E. Sebastián. 3. J. Sanz.

Cadete: 1. I. Manchado. 2. J. Benavides. 3. P. García.

Mini Max: 1. F. Vava. 2. S. Worship. 3. A. Hernández.

KF3-KF Júnior: 1. I. Manchego. 2. G. García. 3. A. López.

Júnior Max: 1. B. del Castillo. 2. M. Vilchez. 3. D. Pérez.

Automáticos: 1. R. Díaz. 2. M. Noval. 3. R. Abascal.

DD2: 1. D. Vacas. 2. C. Testillano. 3. D. Quijada.

AUTOMODELISMO

Drift: 1. J.M. Álvarez. 2. A. Galán. 3. I. Pérez.

Touring Eléctricos Modificados: 1. D. Bustos. 2. I. Chafer. 3. D.J. Lara.

1/10 Eléctricos 2WD: 1. J.J. Cáceres. 2. I. Gutiérrez. 3. V.J. Barriga.

1/18 Micros: 1. M. Santos. 2. I. Pérez. 3. E. Miñarro.

Minis: 1. J. Giménez. 2. I. Pérez. 3. C. Blázquez.

Fórmula 1 Eléctricos: 1. I. de la Calle. 2. M. Pérez. 3. A.C. Maestre.

Touring Eléctricos Stock: 1. I. Cuevas. 2. L.E. Carrasco. 3. D. Pereira.



Los Rallyes siguen siendo una de las especialidades estrella de Madrid. Dani Marbán, Juan Carlos Aragón y Alberto Castellano formaron el pódium de esta categoría.

EN la gala también se entregó una serie de placas a las personas y organismos que más han colaborado para sacar adelante esta pasada temporada, a parte de premiar a pilotos que han brillado con luz propia en diferentes campeonatos nacionales e internacionales en sus respectivas disciplinas.

Tras una introducción en la que el conductor del acto expuso la grave problemática del automovilismo de Madrid en sus vertientes deportivas y organizativas, calificando de "milagro" el sacar adelante casi treinta carreras dentro

de Madrid, tomaba la palabra el presidente de La Federación Madrileña, José Antonio San Emeterio, que agradecía a escuderías, pilotos y otras entidades su trabajo durante el pasado año, antes de dar unas pinceladas de lo que será la temporada 2015. Al final de todo ello se procedía a la entrega de trofeos, que otorgaba las respectivas distinciones a los tres primeros de la general y a los vencedores de las distintas clases y apartados en cada especialidad.

Al término de la misma, Carlos Gracia manifestó su

apoyo a las iniciativas de nuestra Federación y destacó su buena trayectoria deportiva, felicitando a todos los galardonados.

El mismo y nuestro presidente entregaron una serie de placas a entidades como la Guardia Civil, representada por el teniente Gonzalo Lafita o el sargento Mena.

Por su apoyo incondicional, tanto Kobe Motor como Desgüaces La Torre también tuvieron su distinción, antes de pasar a los deportistas. En este capítulo, se reconoció el título nacional del CER, en su Divi-



Rubén Gracia es el primer madrileño en ganar un Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno.



La presencia y las palabras de Carlos Gracia fueron de apoyo y reconocimiento a nuestra Federación Madrileña.



J. Vera (Evo), A. López (206) y Salinero (Proto Dakar) coparon el podio de Tierra.

"La regularidad me dio el título"

Tras debutar en 2013, "Juanfran" Hernández ha ido subiendo su nivel dentro de las pruebas regionales, y tan solo un año después se ha proclamado campeón de la Región de Murcia de Montaña en la categoría de Turismos. Lamentablemente, su ascensión se vio truncada en la última prueba de la temporada por un fuerte golpe.



Pese a su juventud, Hernández ha demostrado ser muy rápido, luchando de tú a tú con pilotos mucho más veteranos.

CON tan solo 21 años de edad, este piloto de Rincón de Seca es una de las jóvenes promesas del automovilismo regional que viene pisando fuerte.

Segundo año, y ya realizando grandes resultados. ¿Cómo resumirías tu temporada?

Ha sido bastante mejor que la pasada, ya que el año de experiencia que acumulaba a mis espaldas se ha notado a la hora de pilotar. Además, algunas variaciones en el coche han hecho que me encuentre mucho más cómodo con él, lo que me ha ayudado a ir más rápido.

Has conseguido proclamarte campeón de la Región de Murcia de Montaña en la categoría de Turismos, ¿qué tal es la sensación de ser tan pronto el turismo más rápido de la categoría reina del automovilismo murciano?

La verdad es que ha sido una sorpresa. En ningún momento de la temporada tenía como objetivo el conseguir el título, pero el fallo de Julián Bornas en

Totana –donde rompió motor– y la suspensión de la última prueba me ayudaron a lograrlo. Pero para poder estar ahí la regularidad era necesaria, y tras finalizar segundo en todas las pruebas menos en una, pude hacerme con el título.

Además has sido subcampeón absoluto, ganador del Trofeo RPC Renault y has participado en los ralliesprints de Cehegín y Librilla, donde plantaste cara a los pesos pesados de la categoría. ¿Qué tal fueron estas pruebas?

Fueron dos pruebas en las que demostramos que podíamos estar luchando por la victoria. Cehegín es un trazado que me gustó mucho, y en ella estuvimos entre los primeros hasta una rotura en el tercer tramo. En las dos primeras pasadas conseguimos un scratch y un tercer puesto. En Librilla también íbamos bastante bien, ya que estábamos en la lucha por el triunfo, pero una rotura de la transmisión nos dejó fuera de la prueba. Si hubiéramos terminado esta

carrera hubiese disputado el certamen de Rallysprints, pero un cero te lastraba para todo el campeonato y me decidí por la Montaña.

Por desgracia, tu magnífica temporada se vio truncada por el fuerte golpe de Totana, ¿qué ocurrió exactamente?

Fue una mezcla de varias cosas, supongo. No sé exactamente si fue culpa mía o del

"Me encantaría poder disputar un rallye"

coche, ya que este quedó completamente destruido y yo no recuerdo bien el momento exacto del accidente, pero, por la zona en la que se produjo, todo hace indicar que fue un fallo mecánico. En esa zona es donde alcanzamos la velocidad más rápida de la subida, y en el momento del accidente iba a unos 170 km/h, lo que hizo que el coche fuera incontrolable. Por suerte, todo quedó en un gran susto para todos.



"Juanfran" no pierde las ganas de subirse de nuevo a un coche de competición, a pesar del accidente sufrido en Totana.



El presidente de la Federación, "Chapi" San Emeterio, anunció una temporada 2015 más centrada en las carreras madrileñas.

sión IV, obtenido por Eugenio y Andrea Fernández, padre e hija respectivamente; el de José Luis Peláez y Diego San Juan por su Campeonato de España de 2RM, a Gonzalo Martín de Andrés tras vencer la Clase 3 en el CER, y al pequeño Daniel Nogales por su impresionante victoria en la Final Mundial de Karting Micro Max, un nombre que deberemos memorizar, pues todo apunta a que será uno de esos pilotos que lleven el timón de nuestro automovilismo en el futuro a nivel mundial.

VIVI GARCÍA



Daniel Nogales fue el mejor en la Final Mundial de Karting Micro Max.



La Guardia Civil tuvo su reconocimiento por el trabajo realizado la pasada temporada.

Tras este duro palo, ¿cuáles son tus planes para este año?

En principio, la idea es ver las pruebas desde la cuneta, ya que la afición está ahí ante todo. Si puedo iré rehaciendo el coche durante este año con una carrocería nueva, y dentro de unos años, una vez se le haya pasado el susto a mi familia, quiero regresar. Por mí me pondría ya mismo el casco, pero hay que respetar a la familia, que son los que más sufren cuando te ocurre algo.

Eres un chico muy joven y has demostrado que manos no te faltan; de cara a dentro de unos años, ¿te planteas salir a disputar alguna prueba o Copa Nacional?

Siempre que encuentre algún patrocinador que me ayude a costeármelo estaría dispuesto a salir a pruebas nacionales. Si no sale ese patrocinador, seguiré disputando pruebas regionales, ya que, como te he dicho antes, la afición que tengo a este deporte es enorme. También me gustaría en unos años poder disputar algún rallye, ya que la sensación debe ser completamente distinta a la de los Rallysprints o Montaña.

¿Cuáles son tus patrocinadores?

Mis principales patrocinadores son Telecabal Murcia y RS Motorsport. También colaboran conmigo Cristalería Aljglass y Gimnasio Baeza. Quiero aprovechar estas líneas para agradecer a la Federación de Automovilismo de la Región de Murcia y a la organización de la Subida a La Santa la rápida y efectiva actuación en mi accidente.

DAVID GARNÉS

karting

ASTURIAS **AS**

VII Campeonato Invernal de Cibuyo en Cangas del Narcea

Los favoritos se consolidan

Organizado por la Escudería Regueiro Sport Competición, la tercera cita puntuable para este certamen de invierno se disputó en el Circuito Toño Fernández. Una buena forma de seguir calentando motores a falta de que la temporada nos pueda deparar un buen Regional.

CLASIFICACIÓN

ALEVÍN y CADETE 1ª carrera: 1. E. Paino (1º Cadete), 7.42.162. 2. E. Fernández, 7.42.836. 3. A. Fernández (1º Alevín), 8.12.598. 4. R. Meana, a 3 vueltas. **2ª carrera:** 1. E. Fernández (1º Cadete), 8.10.343. 2. E. Paino, 8.27.197. 3. A. Fernández (1º Alevín), 8.31.696. 4. R. Meana, a 3 vueltas. **Vuelta rápida:** E. Paino, en 44.347. **General Alevín:** 1. A. Fernández, 43 puntos. **General Cadete:** 1. E. Paino, 40 puntos. 2. E. Fernández, 39. 3. R. Meana, 31.

X30 1ª carrera: 1. S. Ortega, 10.28.748. 2. C. Fernández, 10.31.988. 3. R. Carro, 10.35.470. 4. B. Díaz, 10.38.276. **2ª carrera:** 1. S. Ortega, 11.15.048. 2. C. Fernández, 11.17.797. 3. R. Carro, 11.21.465. 4. B. Díaz, a 6 vueltas. **Vuelta rápida:** C. Fernández, en 41.021. **General:** 1. S. Ortega, 43 puntos. 2. C. Fernández, 34. 2. R. Carro, 32. 3. B. Díaz, 29.

KZ2 1ª carrera: 1. A. Cachón, 12.11.209. 2. J. Suárez, 12.12.075. 3. R. Martínez, 12.20.445. 4. E. González, 12.28.550. 5. A. López, a 1 vuelta. 6. A. Pidal, a 9 v. **2ª carrera:** 1. A. Cachón, 13.09.421. 2. J. Suárez, 13.10.248. 3. A. López, 13.24.337. 4. A. Pidal, 13.27.220. 5. E. González, a 1 vuelta. 6. R. Martínez, a 1 v. **Vuelta rápida:** J. Suárez, en 39.659. **General:** 1. A. Cachón, 43 puntos. 2. J. Suárez, 36. 3. A. López, 28. 4. A. Pidal, 27. 5. R. Martínez, 27. 6. E. González, 27.



Los pilotos premiados posan en el podio final del Circuito Toño Fernández de Cibuyo.



El local Alejandro Cachón se hacía con el título de la categoría KZ2 a falta de una prueba, gracias a otra nueva victoria.



La categoría X30 fue coto cerrado del debutante en el campeonato Sergio Ortega, que dejó constancia de su nivel.



El único piloto representante de la categoría Alevín era el local Alfonso Fernández Jr., que se media de tú a tú contra los cadetes.



Emilio Paino demostró su progresión de estos últimos años y se imponía en Cadete por la mínima.

La participación fue de 14 pilotos, que disfrutaron de una nueva cita invernal sobre una pista delicada y donde finalmente la lluvia hacía acto de presencia, lo que animó las segundas finales de cada categoría.

La X30 se anima; KZ2 se desinfla

Las categorías Alevín y Cadete se juntaban para disputar las diferentes mangas, donde Emilio Paino (Cadete) se hacía con la victoria por la mínima sobre el piloto de Morcín Edgar Fernández, gracias al crono de

entrenos, mientras que el local Alfonso Fernández venció entre los Alevín, destacando nuevamente la participación de Rubén Meana, que esta vez sí que terminaba la carrera.

En la categoría X30, la participación y el nivel se vieron incrementados, destacando el triunfo con contundencia de Sergio Ortega, que venció en las mangas finales por delante del local Carlos Fernández; el podio lo cerraba Roberto Carro, por delante de Borja Díaz.

La espectacular categoría de KZ2 sufría una participación algo escasa para lo que es ha-

bitual, pero no obstante las luchas por los puestos de honor estuvieron reñidas durante toda la jornada. Finalmente, el local Alejandro Cachón se hacía con una nueva victoria y se mete el campeonato en el bolsillo; por detrás, Jorge Suárez tenía una buena actuación con el segundo puesto final, seguido por el local Ángel López, que por fin conseguía realizar una carrera que le subiera la moral, destacando el tercer puesto en la primera final de Rubén Martínez como mejor marca personal.

J. Bernardo Díaz



El avilesino Jorge Suárez daba guerra en K22, liderando incluso la primera manga, pero se tenía que conformar con un buen segundo puesto final.



Con más competencia y nivel de lo habitual, Carlos Fernández no defraudó y conseguía un segundo puesto entre los X30.



El piloto de Morcín Edgar Fernández se llevaba el segundo puesto de la categoría Cadete.



Rubén Martínez realizaba una fenomenal primera carrera en K22, logrando el tercer puesto, una pena que en la segunda se quedara descolgado.



Una vez más, hay que resaltar la participación de Rubén Meana, todo un ejemplo de superación personal.

"Aquí somos como una gran familia"

Subcampeón de Galicia en la categoría X30, el piloto de 22 años de A Coruña llevaba una década alejado de la modalidad en la que debutó cuando todavía era un niño. Circunstancias ajenas a él provocaron su ausencia, pero en 2014 regresaba con más fuerza y voluntad que nunca.

¿Cómo y cuándo das tus primeros pasos en el Karting?

Si no recuerdo mal, en el año 2000. Mi padre tuvo la iniciativa de comprarlo y me parece que fue mi regalo de cumpleaños de 1999. Siempre le gustaron mucho las carreras, así que ponía bastante empeño en todo lo que hacía. Empezamos en la categoría Cadete, donde los dos disfrutábamos un montón. Poco a poco fuimos cogiendo ritmo y estuvimos cerca de ganar alguna carrera. Me entrenaba asiduamente con Aarón Filgueira y su hermano Alejo, que junto a mi padre y el suyo son los principales causantes de haberme enseñado todo lo que sé ahora. Ahora recuerdo todas esas horas que pasamos en el circuito de su propiedad, el Ayrton Senna de Serra de Outes.

Tras un lustro compitiendo a un buen nivel, te retiras, ¿por qué?

Mi padre estaba trabajando en el País vasco y apenas teníamos tiempo para entrenar. Había carreras a las que ya no podía venir y se nos complicaba todo un poco, así que decidimos dejarlo.

En 2014 regresabas, ya mucho más formado físicamente, ¿cuál es la razón de este retorno?

La verdad es que sí, bastante formado, pues en la primera carrera pesaba 105 kilos. Tenía la espina clavada de aquella época y unas ganas increíbles por competir de nuevo. Mi padre quiso que volviera, comprándose incluso un kart para rodar conmigo en los entrenamientos antes de iniciar la temporada.

Ya metidos en faena, ¿qué objetivo te marcaste?

Disfrutar y pasarlo bien, pues con 22 años pensé que nos íbamos a tomar las carreras de otra forma. Pero, claro,



Daniel ganó tres finales de la categoría X30 en 2014, sus primeras victorias absolutas en el Karting.

son carreras..., así que poco a poco fui cogiendo ritmo, a pasos agigantados diría yo. La primera de 2014 fue en A Pastoriza y acabé tercero. Allí vi que podía estar luchando por ganar y me puse a ello. Lo primero era perder peso, así que adelgacé 22 kg en tres meses, pues tanto lastre nos penalizaba casi 1 segundo, por lo que a partir de ahí ya pude pelear por ganar alguna manga, como así ocurrió.

"Tuvimos que dejarlo varios años debido al trabajo de mi padre"

¿Por qué elegiste la categoría X30?

Hablando con Álvaro Muñiz, al que por cierto tengo que agradecerle todo lo que me ayudó el año pasado, comentamos que después de tanto tiempo sin subirme al kart iba a ser un paso atrás empezar en un K22, así que optamos por el X30.

De hecho, mejoraste mucho según avanzaba la temporada...

En las últimas carreras estuve todo muy apretado y creo que, estando en mi peso ideal a principios de temporada, hubiese luchado por el campeonato sin problema.

¿Qué ha cambiado en el Karting gallego en esta década de ausencia?

Pues creo que hay muy buen

ambiente en las carreras y una buena organización, así que lo veo muy distinto, la verdad. Ahora, todos nos echamos una mano. Es, como dice Álvaro, una gran familia. De hecho, hay mucha participación tanto en Alevín como en Cadete, lo que es necesario para que todo siga adelante.

¿Tienes patrocinadores que te ayuden?

Este año contamos con el apoyo de Galfer, Xenum y el principal, R-Bel.

¿Qué planes hay para 2015?

A pesar de que todo parecía decidido ya, prácticamente con todos los planes hechos para hacer la temporada en K22, un comentario de la Copa Iniciación Stark Box que se hará con los Seat Marbella nos hizo empezar a pensar. Así que decidimos correr mi mecánico, Iván, y yo, pues creo que puede ser un año clave para aprender, por lo que estamos trabajando en ello para llegar con un poco de ritmo a Noia, ya que todo será nuevo para nosotros.

Javier FIGUEIREDO



Este año se pasará a los Rallyes, compitiendo con un Seat Marbella en la nueva Copa monomarca.

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 RALLIES

Fecha	Prueba	Ganador
23-25/1	Montecarlo	S. Ogier
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: 1. S. Ogier, 25 puntos. 2. J.-M. Latvala, 19. 3. A. Mikkelsen, 15. 4. M. Ostberg, 12. 5. T. Neuville, 10. 6. D. Sordo, 8.

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

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

1 de febrero. I Hivern Karting Comunidad Valenciana en el Circuito Lucas Guerrero de Chiva. Federación Valenciana. Tel.: 96 333 61 89. Email: federacion@fedacv.com.

EXTREMADURA

No hay citas programadas las próximas semanas.

GALICIA

28 de febrero. Autocross O Castro. Escudería Rallyactividad Competición. Tels.: 981 860 098 y 619 132 326. Email: rallyactividad@gmail.com.

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.

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.

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

LETONIA

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

SUECIA

12-15 de febrero. Rallye de Suecia. Campeonato del Mundo FIA. Webs: www.rallysweden.com y www.wrc.com.

RUSIA

20-22 de febrero. Baja Rusia-Northern Forest. Copa del Mundo FIA de Rallyes TT.

nacional

MURCIA

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