



Coche de
Leyenda
RENAULT 5 TURBO



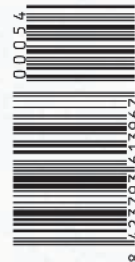
A FONDO

TOYOTA GR
YARIS

TODORACING

AUTOSPORT MAGAZINE

#54 AÑO IX - SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2024 - 5 €



ENTREVISTA

John Watson

Expiloto F1

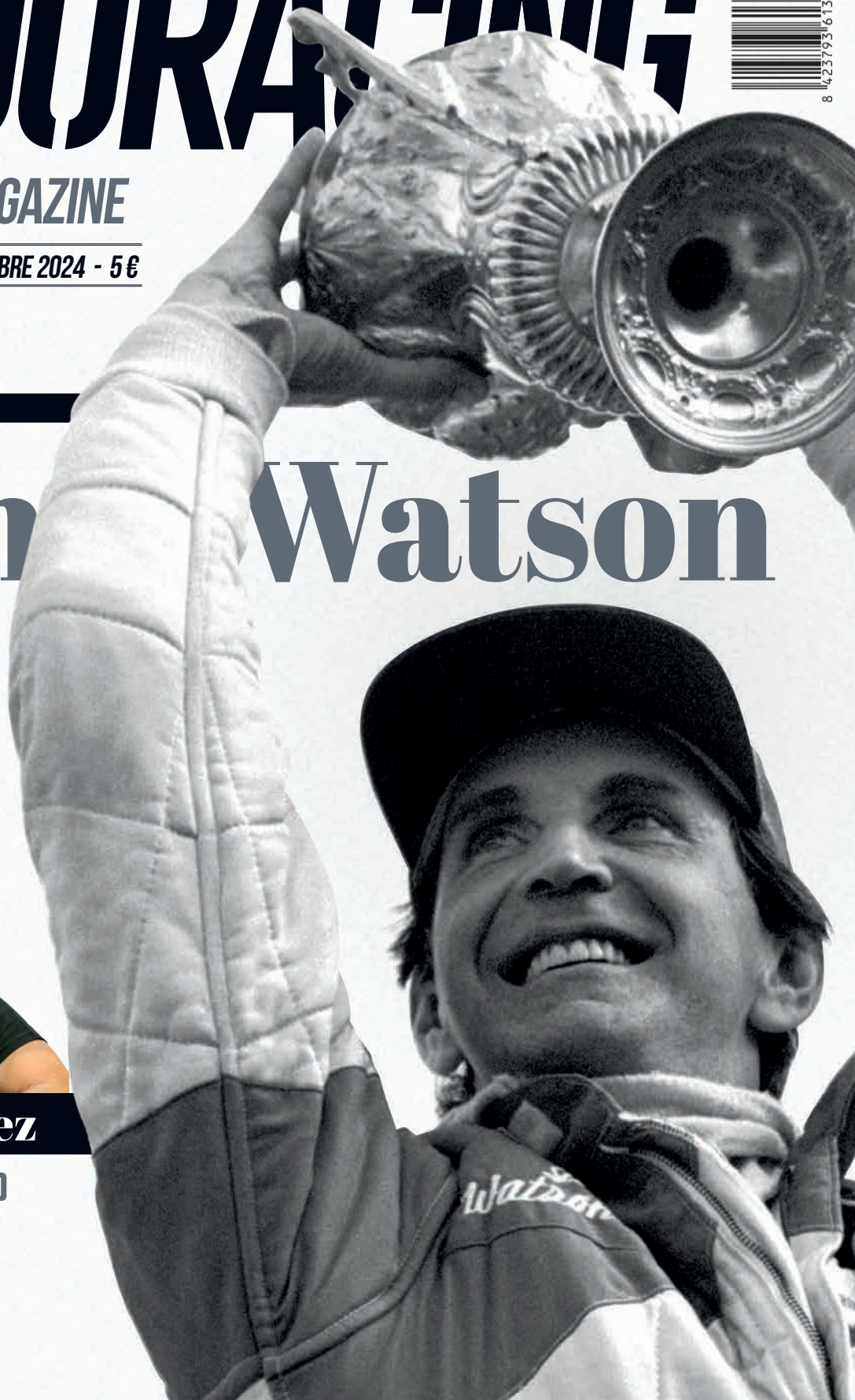
"Niki Lauda no era
un compañero fácil"



"Cohete" Suárez

DESCUBRIMOS SU TRAMO
MÁS ESPECIAL

"El corazón te lleva a
sorprender a la afición"



SKODA

Gracias por llevarnos hasta lo más alto, Cohete.
Juntos somos imparables.



Fabia RS Rally 2

Modelo que alzó a Škoda con el Título de marcas en
el Supercampeonato de España de Rallyes 2023.

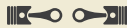
skoda.es

La imagen

Ford Raptor T1+

Nani Roma y Álex Haro lograron la primera victoria para Ford con este modelo, en la Baja Hungría. El Raptor T1+ cuenta con un motor Coyote V8 de 5.0 litros, la altura libre al suelo es de 400 mm, pesa 2.010 kg, tiene un anchura de 2.300 mm y un ángulo de ataque de más de 70°. Es el coche que protagonizará el retorno oficial de Ford al Dakar, donde Carlos Sainz y Lucas Cruz se unirán a Roma y Haro.





TODO POR DECIDIR

Siempre se ha buscado la igualdad, en esto de las carreras, y, aunque a veces el guion parece escrito –como hemos visto otras temporadas–, en este 2024 queda mucha tela que cortar en todos los campeonatos. Espero ya con impaciencia el desenlace, alejado de los soporíferos años que vivimos tiempo atrás.

Si miramos hacia la F1, nos encontramos al mejor piloto sin el mejor coche y ya sin la superioridad aplastante de Red Bull en 2023. A su vez, tenemos un McLaren en alza, con una estrella emergente como Oscar Piastri que va robando protagonismo a Norris; un Mercedes que va hacia arriba, dependiendo del trazado, y un Ferrari que sigue con sus claros, pero también con sus sombras. Esto nos deja unas combinaciones de podio en cada Gran Premio que pueden ser de lo más variadas entre las cuatro grandes escuderías y, aunque Max cuenta con un cierto colchón de ventaja, todo puede cambiar. Bastan dos malos resultados para que el nerviosismo empiece a florecer. En el WRC, con la confirmación de que Sébastien Ogier (los viejos roqueros nunca mueren) correrá hasta final de temporada, la lucha con Neuville será bonita, a expensas del papel que puedan jugar Ott Tänak y Elfyn Evans. En el WEC se lo jugarán todo Porsche, Ferrari y Toyota. Y si miramos de puertas para adentro, y tomando como ejemplo el Supercampeonato de España de Rallyes, tenemos a tres pilotos con tres marcas distintas luchando por la victoria en cada prueba, y cuyo resultado es absolutamente impredecible. Con esto vemos el claro acierto en la reglamentación en cualquier campeonato, la cual evidentemente hay que pulir en algunos apartados, pero que ha demostrado que la superioridad de unos u otros es cosa del pasado. Y esta igualdad es la que ha propiciado o está ayudando a que los aficionados vuelvan a las carreras y ha despertado nuevamente el creciente interés de las marcas por la competición, viéndola como una herramienta más de marketing, porque en pocos momentos de la historia se ha visto a tantas firmas involucradas en las carreras como en este momento, y ojo con los anuncios que llegarán para 2025 y 2026.

Ahora solo queda seguir mejorando y buscar la forma, vía nuevas plataformas, para llegar al público más joven, porque si a algo juegan los chavales y cada vez más niñas desde pequeños es a los coches. Hay que ver la forma de afianzar esa incipiente culturilla del motor que se genera en cada casa. En definitiva, reinventarse para no morir y, sobre todo, busquemos la espectacularidad de coches y pruebas, porque las fotos e imágenes que vemos en cualquier tipo de formato son apasionantes.



Eduardo Bueno

Director

ebueno@revistatoracing.com

SUMARIO TODORACING

EDICIÓN DE SEPTIEMBRE - OCTUBRE DE 2024

Nº54

LOS COCHES

06 Kia Sorento y Picanto

08 Suzuki Vitara y S-Cross

09 Skoda Superb

10 BMW Serie 5 Touring

11 Cupra León y Formentor

12 Toyota GR Yaris

16 BMW M2 Performance



42 Españoles en la F1

46 Entrevista John Watson



54 “Cohete” Suárez

62 Rallyes: WRC 2025

64 Coche de Leyenda

70 Piloto de Leyenda

74 Trofeos históricos (II)

78 Experiencia Ginetta

82 Vuelta Rápida con...

LA COMPETICIÓN

03 La Imagen

20 Fórmula 1

24 Mario Isola

30 Análisis Fórmula E

38 WEC

LAS OPINIONES

05 Mario Herraiz

23 Miguel Portillo

26 The Jokers

36 Raymond Blancafort

60 Javier Bueno

TODORACING TodoRacing Magazine

info@revistatoracing.com

Facebook: revistatoracing
X: @RevistaTodoRac1

Instagram: todoracing_magazine
YouTube: @RevistaTodoRacing

Edita
Sistemas Globales de Imagen Tres21 S.L.

Director
Eduardo Bueno
Consejero Editorial
Javier Gutiérrez

Diseño
Ricardo Polo
Fotografía

Jaime Sainz de la Maza y
José Fernández-Pacheco
Redacción y Colaboradores
Valentí Fradera, Juanma García, Julián Piedrafito, Javier Bueno, Raymond Blancafort, Álex García, Luis Alberto Izquierdo, Pedro Fermín Flores, Verónica Martín,

David Durán, Tamara Aller, Miguel Portillo, Christian Traginer, Jorge Gil, Héctor Jánhez, Mario Herraiz y Héctor Ares.
Administración y Publicidad
administracion@tres21.es
Info@revistatoracing.com

Distribución
LOGINTEGRAL
www.logintegral.com
Tel. 914435000

Logintegral
Imprime
JOMAGAR Artes Gráficas
Depósito legal
M-26961-2015



POR MARIO HERRAIZ

REINVENTARSE

Suelo decir muy a menudo que estamos viviendo un momento maravilloso para esto del periodismo y del motor. Y, acto seguido, me suelen mirar con mala cara y el gesto torcido. Por el tema, aparentemente, del fin del purismo automovilístico, con eso de la electrificación, y por cómo está virando a toda máquina el consumo de la información y el entretenimiento, pillando a pie cambiado a unos cuantos. De los buenos y de los no tanto. Un momento de cambio, de reinvención absoluta, que deja la puerta abierta a tantas cosas... que entiendo que puede dar un poquitín de miedo. Y ahí viene lo de reinventarse. Que me encanta el concepto tan dual, con esas dos caras. Por eso que os decía del “un poquitín de miedo”, pero también por el chute de ilusión que supone. Insisto, me encanta y procuro ejercitarla un poco cada mañana. Para que no se oxide. Pero como no vengo aquí a hacer de coach ni a hablaros hoy de eso de que te paguen por contar las cosas, sino que me tenéis aquí con vosotros para charlar de coches, hablemos de unas cuantas reinvenciones recientes. No nos vamos a ir hasta la del 996, el Boxster y el Cayenne de Porsche, que ya os di la turra con la marca hace unos meses, sino que vamos a mirar un poco más cerca.

Hay dos en particular que me encantan, que son las de Toyota y Cupra, y es que, piénsalo bien, hace no mucho hablábamos de Toyota como una marca gris que había tenido un pasado glorioso, en lo que a deportivos y competición se refiere, capaz de hacer coches muy, muy eficientes pero incapaz de ilusionarte. Salvo que tu vara de medir vaya en l/100 km. ¿Y ahora?

Una parrilla que es pura magia de deportivos con carácter y espíritu *old school*, que también mira al futuro, por ahora a golpe de *concept*, y que empapa a su gama más racional, que de sensatos, ahora que hay poco de eso, tienen un rato. Ya me han tenido, hace unos pocos días, probando y viendo coches de hidrógeno deportivos, un eléctrico con cambio manual... Y todo ello mientras los vemos en el WEC, en el Dakar, en los rallyes, yendo desde las primeras divisiones internacionales a los campeonatos nacionales.

Denle las gracias a Akio Toyoda y pónganle una vela, que yo lo veo más de santo del automovilismo que de CEO. Y mira el momento que están viviendo, si nos ceñimos a las cifras frías. Y la visión que tienen a futuro. Reinventarse. Por cierto, hablando de CEOs, ¿y lo de ver a uno de ellos con chupa de cuero y zapatillas? Y eso es lo de menos. Porque, ojo a la vuelta de tuerca que se le ha dado a Cupra en estos años, con uno de los ejercicios de comunicación y marketing más bestias de cuantos he visto y sé en la historia del motor. Y como estamos donde estamos, os confieso que me apasiona ver como también nos enseñaban hace no mucho ese nuevo León de carreras para clientes, y me hincha el pecho decirlo que el nuevo Cupra León 2.0 TSI de 333 CV va increíble. Pero como *freak* de todo esto, casi me produce más curiosidad cómo va a ser el siguiente paso, porque ya sé que en Cupra son capaces de sacarse un peda-

Vivimos un momento de reinvención absoluta, y Toyota y Cupra han sabido dar toda una lección



zo de chasis de la manga con esa plataforma, pero, ¿qué hay después de reinventarse como marca independiente? ¿Después de este primer ciclo? ¿Qué toca ahora que miran a Norteamérica, que vienen los Terramar, Raval y Tavascan? Y, ojo, no me refiere solo a los coches, sino, ¿cómo van a seguir haciendo que, en lo que a proyección de marca, identidad, imagen, llámalo como quieras, sigan dejando tantos pasos por detrás a tantas otras marcas? De verdad, desde dentro, escuchas hablar al equipo de personas que hay detrás y tienen una visión tan diferente de todo lo que estamos viviendo que te dan ganas de soltarle un “pero ¿no te das cuenta de lo que están haciendo?” a alguna que otra marca. De nuevo, un poco, mucho, de lo de reinventarse. Porque tengo que insistir en que estamos viviendo uno de los momentos más increíbles de la historia del automovilismo, aunque, por el camino, perdamos alguna que otra gloriosa mecánica atmosférica... O los cambios manuales y coches que no te lo ponen fácil yendo rápido (con lo que nos gustan)... o un sinfín de deportivos populares y pequeños GTI a precio de quien se pusiera a ahorrar un poco (¿os acordáis de cuando todas las marcas tenían uno o dos coupés entre sus filas?), sin perder de vista a los coches ligeros... De verdad que lo creo.

KIA SORENTO

AMPLIAMENTE RECOMENDABLE



Grandes dimensiones.

El habitáculo crece de nivel, tanto en confort como en tecnología. Es de lo más completo del mercado.



Una de sus principales virtudes y que lo diferencia de la competencia es la tracción 4x4 y el disponer de 7 plazas, de serie en todas las versiones. En concreto, existen tres tipos de acabado: Drive, Emotion y Emotion Pack Premium. Mide 4,81 metros de largo, 1,90 metros de ancho y 1,70 de alto, con una distancia entre ejes de 2,81 metros. Lo que llama la atención, según entras, es la gran pantalla panorámica táctil y curvada, de 24", que fusiona la del sistema de infotretenimiento con el cuadro de instrumentación. Destaca la buena disposición de los mandos y la sen-

cillez a la hora de acceder a cualquier comando. Está disponible con tres opciones mecánicas. La primera es de combustión, un diésel 2.2 litros con cambio de doble embrague de ocho velocidades (8DCT), que ofrece 194 CV y está disponible con 2WD o 4WD. También hay una versión híbrida enchufable, con 265 CV y una batería de 13,8 kWh, para una autonomía en modo eléctrico de hasta 55 km. La versión híbrida ofrece 215 CV y está disponible con cambio automático de 6 velocidades y puede elegirse con tracción delantera o total. El precio de partida del Sorento va desde los 52.560 euros hasta los 68.810 euros.



KIA PICANTO

PEQUEÑO, PERO PICANTO



Lo necesario.

Una de sus grandes virtudes es que, pese a su tamaño, dispone de un equipamiento tremendamente completo.



A nivel estético, la línea de este Picanto se inspira en lo visto en el novedoso EV9. Hay nuevos grupos ópticos con un formato vertical, que forman parte del paragolpes delantero. Las llantas de serie son de 14 pulgadas, aunque también se pueden elegir de 15 o 16 pulgadas, que son con las que calza

el acabado más deportivo, GT Line, y son totalmente nuevas. En la zaga destacan unos pilotos actualizados. En cuanto a motorizaciones, no hay grandes novedades, con dos motores de gasolina disponibles. El primero es un 1.0 de tres cilindros y el segundo, un 1.2 litros de cuatro, ambos atmosféricos. Su precio parte de los 16.526 euros.

Hyundai, donde la emoción y la velocidad se unen.



Hyundai i20 N Rally1 Hybrid

Con el World Rally Championship, prepárate para sumergirte en el desafío definitivo una vez más. Con pasión, adrenalina y velocidad nos embarcaremos en busca de la supremacía en el Campeonato Mundial de Rally. Ahora más que nunca, todo el equipo de Hyundai trabajará unido en un único camino: la victoria. Este año, te invitamos a revivir la emoción junto a nosotros, sintiendo la vibración y la pasión en cada curva y recta del camino.

Este año, siente el poder de la adrenalina con el equipo Hyundai.

SUZUKI VITARA Y S-CROSS

CAMBIOS JUSTOS PERO IMPORTANTES

El Suzuki Vitara llega con cambios estéticos y comparte un nuevo equipamiento con el S-Cross, tanto a nivel de conectividad como de seguridad.

Con los dos modelos más vendidos de la marca y en este 2024 se actualizan para seguir aumentando sus ventas, que crece en España el doble de lo que lo hace el mercado.

El Vitara presenta un nuevo frontal, donde llaman la atención los faros *full led*, paragolpes y parrilla. En la parte trasera, el spoiler de techo se hace más grande y llega hasta el pilar C, lo cual dota de mayor volumen a este modelo, en apariencia. En el interior, la mirada se centra en la nueva pantalla de alta definición, de 9 pulgadas, que ofrece una respuesta más

precisa. Ahora el sistema integra el navegador, cámara de visión trasera, conectividad inalámbrica y reconocimiento por voz. También incorpora Suzuki Connect, la aplicación móvil que ya estaba presente en el S-Cross y en el nuevo Swift.

Tanto el Vitara como el S-Cross se ofrecen con las mismas mecánicas, híbridas y con etiqueta Eco de la DGT. Una es de tipo ligero, con arquitectura de 48 voltios y una pequeña batería de 0,38 kWh de capacidad. La potencia del bloque de gasolina es de 129 CV, más otros 14 CV de la parte eléctrica, y

su consumo, entre un 15% y un 20% inferior al de un motor solo de combustión. Se sitúa entre 5,4 y 5,7 litros de media, según se trate de la versión de dos ruedas motrices o la de tracción integral.

El precio del Suzuki Vitara va desde los 24.500 euros hasta los 33.595, mientras que el S-Cross comienza en 26.795 euros y llega hasta los 36.200 de la versión Strong Hybrid 4x4 S3. El sistema Strong Hybrid combina un propulsor de gasolina de 102 CV y un motor eléctrico de otros 34 CV, y una batería de 0,84 kWh.



CONECTIVIDAD

En ambos modelos, la sencillez en el habitáculo es la norma. Destaca la facilidad de acceso a todos los mandos de la consola central. La pantalla de 9" es una de las novedades en el Vitara y el S-Cross.



SKODA SUPERB

SUPERLATIVO



El acabado Laurin & Klement monta llantas de 18", tapicería de cuero, DCC Plus, asientos con 14 funciones y un sistema de sonido de 15 altavoces. A esto hay que sumar los paquetes opcionales disponibles que ofrece la marca.

Con numerosos los cambios que llegan al Skoda Superb, que crece en todas sus dimensiones. En concreto, mide 4.912 mm de largo (4.902 mm el familiar), 1.481 mm de alto y 1.849 mm de ancho. De esta forma, ofrece más amplitud y aumenta el ya de por sí generoso maletero, que llega a los 645 litros de capacidad (690 en el Combi).

Su diseño se estiliza y gana en elegancia, gra-

cias, entre otras cosas, a una nueva parrilla octogonal y unos faros Matrix Led de segunda generación como opción.

En el caso de la berlina, podemos optar desde la versión microhíbrida, de 150 CV, hasta el 2.0 TSI, de 266 CV. Esto mismo ocurre con la versión Combi, aunque en este caso se puede optar por la variante PHEV, con 204 CV y hasta 133 km de autonomía en modo eléctrico. Por dentro, destaca una mayor presencia

tecnológica, con un cuadro de instrumentos Virtual Cockpit de 10", un Head-Up Display opcional y una pantalla central de hasta 13". El precio para el acabado Selection arranca en 45.400 euros (38.250 euros financiado) para la berlina MHEV de 150 CV, así como en 46.200 euros (38.900 euros financiado) para el familiar Combi con esta misma motorización. Para el acabado Laurin & Klement hay que sumar 5.500 euros.



OPEL FRONTERA

RENACE UN LEGENDARIO



En enero de 2024 se anunció oficialmente el regreso a la vida del Opel Frontera o, mejor dicho, la recuperación del nombre Frontera, para ocupar el lugar del Crossland. La versión de acceso desarrolla 100 CV, mientras que la tope de gama entrega 136 CV, pero en ambos casos nos encontramos con un sistema *mild-hybrid* de 48 V.

La versión totalmente eléctrica está propulsada por un motor de 115 kW (156 CV) y equipa una batería de iones de litio de 54 kWh, con la que puede circular más de 400 kilómetros con una sola carga. La digitalización y la posibilidad de contar con 7 plazas son temas a destacar en el nuevo Frontera. Además, cuenta con un maletero que cubica un volumen de carga de 460 litros.

Soluciones inteligentes. La conexión del *smartphone* puede asociarse al vehículo y controlarse desde el volante. Las funciones esenciales se controlan con botonería.





BMW SERIE 5 TOURING EL MÁS COMPLETO



EL MÁS POTENTE

Se trata del tercer M Hybrid de la marca, basado en el motor de combustión V8 sumado a un motor eléctrico. En total, aportan 727 CV con un par máximo de 1.000 Nm. Esto le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. La velocidad máxima está limitada de serie a 250 km/h, pero puede aumentarse hasta 305 km/h si se elige el paquete opcional M Driver's Package.

El Serie 5 es el único BMW familiar, tanto en versión berlina como Touring, que cuenta con hasta cuatro mecánicas diferentes: gasolina, diésel de alta eficiencia, híbrida enchufable y, por primera vez, se lanza el BMW i5 Touring totalmente eléctrico. El i5 Touring equipa un motor eléctrico síncrono montado en el eje trasero, que proporciona 340 CV de potencia y 430 Nm de par. Esta configuración permite acelerar de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 193 km/h. La energía proviene de una batería de iones de litio de

81,2 kWh, que le confiere una autonomía de hasta 540 kilómetros. Además, cuenta con 570 litros de maletero, que pueden llegar a los 1.700 litros. El precio de salida de la gama i5 Touring comienza en los 79.000 euros, pero, según la configuración, puede llegar hasta los 90.840 euros. Llama la atención la pantalla BMW Curved Display, que combina un cuadro de instrumentos digital de 12,3 pulgadas con una pantalla táctil central de 14,9 pulgadas. Los asientos delanteros, ergonómicos y ajustables, están tapizados en cuero vegano de alta calidad, que proporcionan un gran confort.



CUPRA LEÓN SPORTSTOURER VZ

El León encuentra su máximo exponente en el Sportstourer VZ, donde el motor 2.0 TSI de 310 CV sube hasta los 333 CV, con cambio DSG de 7 relaciones y tracción integral. Además, equipa el Torque Splitter.



CUPRA LEÓN MÁS Y MEJOR

El frontal es una de las partes que más modificaciones recibe, algo que se aprecia directamente en el logo, ya que este se sitúa prácticamente en el inicio del capó. Destacan los nuevos faros matriciales y cómo el logotipo de la parte trasera queda integrado e iluminado en la misma. Las llantas de 18 y 19 pulgadas cuentan con un nuevo diseño, a lo que hay que sumar los nuevos colores que ofrece este Cupra León.

En cuanto a los motores, existe la posibilidad de escoger entre diésel, gasolina microhíbrido, híbrido enchufable y gasolina. Conserva el 1.5 eTSI *mild hybrid*, con su etiqueta Eco. Este bloque de 150 CV va asociado exclusivamente a un cambio DSG de 7 marchas. A su vez, el diésel 2.0 litros TDI de 150 CV y cambio DSG de 7 marchas se mantiene. Además, como modelo de acceso a la gama, está el 1.5 TSI de 150 CV y etiqueta C, asociado a un

cambio manual de 6 marchas. Las versiones híbridas enchufables estrenan nuevas mecánicas: una de 204 CV y otra de 272 CV. Además, el Cupra León Sportstourer equipa el 2.0 TSI de 204 CV, con tracción integral y cambio DSG7. El interior es muy llamativo, con una pantalla de 12,9 pulgadas y un panel táctil retroiluminado, junto a su instrumentación digital de 10,25 pulgadas. El conjunto va acompañado de materiales reciclados y veganos.

MINI COUNTRYMAN

Mini ha aprovechado la ocasión para aumentar las opciones de configuración, para que el Countryman refleje nuestra personalidad.



MINI COOPER Y COUNTRYMAN

UN PASADO CON MUCHO FUTURO

Mini ha presentado las versiones electrificadas tanto del Cooper como del Countryman. El primero saldrá a la venta con las variantes Cooper E y Cooper SE. Esta nueva generación está equipada con un motor de 135 kW (184 CV), que genera un par motor de 290 Nm y acelera el vehículo de 0 a 100 km/h en 7,3 se-

gundos. Su autonomía alcanza los 305 kilómetros. Por su parte, el SE entrega una potencia de 160 kW (218 CV) y su autonomía homologada es de 402 kilómetros. La familia eléctrica del Countryman llega con tres versiones: E, SE y SE All4 de tracción total, que acelera de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos. En este caso, la autonomía es de 433 kilómetros.

CUPRA FORMENTOR

MEJORAS EN EL MÁS VENDIDO

El nuevo Cupra Formentor se renueva lo justo estéticamente, pero se actualiza de forma notable en la parte mecánica, para mejorar un modelo del que en 2023 se vendieron más de 120.000 unidades. Mantiene la posibilidad de escoger entre el diésel, gasolina microhíbrido, híbrido enchufable y gasolina. En concreto, estrena el 1.5 eTSI *mild hybrid* y, respecto a

las versiones híbridas enchufables (las e-Hybrid), incorpora una mecánica de 204 CV y otra de 272 CV. Esta versión VZ híbrida con etiqueta Cero es la mayor novedad de la gama. El interior no se modifica especialmente, aunque mejora en digitalización y añade unos baquets en las versiones VZ, que aportan el mix perfecto entre sujeción y confort. Su precio parte de en los 39.780 euros.

Exclusivo. Asientos muy deportivos, con el logo de la marca en el reposacabezas. Los materiales han mejorado y se adentran en el mundo premium.





Toyota ha estado cuatro años analizando los escasos puntos débiles del pequeño GR Yaris, con el objetivo de hacer los cambios necesarios para subsanarlos. El resultado es este renovado GR Yaris, que mejora en todo para seguir siendo un pequeño coche de culto.

Potencia conjunta: 280 CV • 0-100 km/h: 5,2 seg. • Consumo: 8,7 l/100 km



ue el fabricante de automóviles con más ventas, a nivel mundial, esté presente en competiciones de primer nivel tan variadas como el Dakar,

el Campeonato del Mundo de Resistencia (WEC) o el de Rallyes (WRC) no es casualidad. Toyota utiliza la alta competición como campo de pruebas para aprender y hacer mejores coches de calle. El ejemplo más destacado lo tenemos en el coche que hoy nos ocupa.

En 2020, la firma nipona lanzó al mercado el Toyota GR Yaris, un coche que desde el primer momento demostró por méritos propios que, incluso en la era de la electrificación y cuando normas a veces incoherentes marcan el devenir de la industria del automóvil, se puede seguir haciendo un coche de carreras matriculable para la calle.

El éxito del Toyota GR Yaris superó todas las expectativas. En Europa se han vendido 18.000 unidades, muchas de ellas en el mercado español, donde, sin duda, se ha vivido una “GR Yaris manía”. Así lo demostró la marca, al ser capaz de juntar más de cien GR Yaris en pista durante

el último Toyota GR Day, en el Circuito del Jarama. Aquí incluso se puso en marcha la Toyota Gazoo Racing Iberian Cup, la exitosa copa monomarca de rallyes, de la mano de MSI.

El Toyota GR Yaris es la base ideal, ya que es extremadamente bueno de serie. Así lo demuestra el índice de satisfacción de sus propietarios, que alcanza el 99%. Mejorar un coche con semejante nivel no es tarea sencilla, pero la filosofía de Toyota de buscar la excelencia continua les ha permitido hacerlo. “Cada vez que se rompía algo en un GR Yaris, era una oportunidad para mejorarlo”, nos decían los responsables del desarrollo de esta segunda generación, que han trabajado sin descanso analizando cuáles podían ser los puntos de mejora de cara a una evolución del modelo.

Así, el nuevo GR Yaris llega con la misma mecánica tricilíndrica, pero ahora el pequeño motor 1.6 turbo se ha afinado para entregar 280 CV. Se han hecho infinidad de pequeños cambios para garantizar una mejor fiabilidad mecánica. Por ejemplo, los pistones están fabricados con un nuevo material, que resiste mejor

IMPONENTE

El frontal luce un rediseño en el que lo más destacado es el faldón delantero, dividido en tres partes. Así, en caso de impacto o rotura, no es necesario cambiarlo entero, puedes reemplazar secciones. El radiador, con la inscripción GR Four, marca su aspecto y le da un toque más agresivo.



SAYONARA



Toyota GR Yaris

UNO SE ECHA LAS MANOS A LA CABEZA CUANDO LLEGA AL FINAL DE TRAMO Y VE LO QUE TARDAN EN LLEGAR SUS RIVALES



Clave para el éxito.

Se ha trabajado mucho para mejorar la fiabilidad mecánica del pequeño motor turbo 1.6 de tres cilindros, especialmente con temperaturas altas. La versión automática solo está disponible con el acabado Touring Pack.



altas temperaturas y presiones. Se ha rediseñado la toma de admisión para minimizar la entrada de aire caliente al motor. Además, hay un sub-radiador adicional para mejorar la refrigeración del motor, el ventilador del radiador principal es de mayor diámetro y potencia (pasa de 330 W a 500), el radiador de aceite es un 40% más grande y, por si todo esto fuese poco, hay un sistema que echa spray de agua para el intercooler, pulsando un botón a la izquierda del volante. El embrague está reforzado en las versiones con caja de cambios manual, mientras que en opción se ofrece una nueva caja automática CVT de 8 velocidades, que funciona a las mil maravillas. Otra de las novedades importantes es que se ha incrementado la rigidez estructural del bastidor. ¿Cómo lo han conseguido? Con un 13% más de puntos de soldadura y un 24% más de superficie del adhesivo estructural. La suspensión delantera ha sido reforzada en la unión del amortiguador en su parte superior con la carrocería, donde pasa del sistema de perno único del anterior GR Yaris a otro de tres pernos. El resultado de todos estos pequeños ajustes es un Toyota GR Yaris que se percibe diferente desde el primer momento que sales a pista. Lo pudimos probar en el Circuit du Laquais, cer-

ca de Lyon (Francia), y el coche se siente más aplomado y atado al asfalto que antes, de forma que permite ir más fuerte y al ataque que en la primera generación. Sigue siendo un coche superefectivo, en el que es fácil llevar ritmos muy altos sin apenas esfuerzo. Hace que cualquiera, con más o menos nociones de conducción, se sienta como un auténtico piloto. Tras el circuito, Toyota nos había preparado una sorpresa. Querían que condujésemos el GR Yaris también por los antiguos tramos del rallye de Montecarlo. En este tipo de recorrido, agradezco mucho que la posición de conducción haya cambiado, ya que ahora va 25 milímetros más baja que en el anterior. Además, el rediseño del salpicadero, que ahora lleva la pantalla integrada, permite una visión perfecta del tramo por delante del coche. Su ligereza permite unos pasos por curva absolutamente arrolladores y el sistema de tracción a las cuatro ruedas es de lo más eficaz, de forma que puedes dar gas muy pronto, nada más superar el vértice. Creo que este coche, con barras y los mínimos cambios para cumplir un reglamento, podría hacer excelentes tiempos si participase en un rallye... como ya hacen las unidades que compiten en la Toyota Gazoo Racing Iberian Cup.



VERSIONES ESPECIALES

Akio Toyoda, el CEO de Toyota, que compite habitualmente en rallyes en Japón bajo el pseudónimo de Morizo, quería rendir homenaje a los dos pilotos de Toyota en el WRC. Por eso pidió a los propios Kalle Rovanperä y Sébastien Ogier que trabajasen en el desarrollo de dos ediciones especiales limitadas que llevan sus nombres. El resultado son estos dos especialísimos GR Yaris, de los cuales solo se fabricarán 100 unidades de cada una para toda Europa. Más allá de lucir un diseño exterior según los gustos de cada piloto, cada coche tiene una puesta a punto que incluye incluso modos de conducción específicos. En el caso del Ogier, trae dos nuevos modos, Morizo y Seb. El modo Morizo está indicado con el apodo en

el mando selector del reparto de potencia y ofrece un comportamiento muy neutral. El modo Seb, desarrollado por Ogier, utiliza los diferenciales de deslizamiento limitado delantero y trasero y la tracción total para dirigir el par al eje posterior, y así poder romper la derrapada con facilidad. El coche de Kalle tiene un modo 'Donut', creado especialmente para el campeón más joven del WRC, gran amante del drifting, disciplina en la que también compite con un GR Supra. Como era de esperar, en él se manda casi toda la fuerza al eje posterior para que dibujar donuts en el asfalto sea coser y cantar. También ofrece el modo Kalle, que es la puesta a punto que el piloto considera más adecuada para buscar los mejores tiempos en un tramo.



DE CARRERAS

El interior cambia por completo, con un salpicadero específico para el GR Yaris, que nada tiene en común con el de un Yaris convencional. En él se pueden alcanzar todos los mandos con los dedos, sin necesidad de separar la espalda del respaldo. Además, se ha rebajado el asiento, que es el mismo del GR Yaris original, pero va dos centímetros y medio más bajo, para ofrecer una posición de conducción más deportiva.



TÉCNICA

VELOCIDAD MÁXIMA
230 km/h

PRECIO
47.500 Euros

motor y transmisión

1.6 turbo de tres cilindros en línea, con 280 CV y 390 Nm de par. Caja de cambios manual de 6 velocidades con iMT o automática Gazoo Racing Direct de 8 velocidades (opcional con Touring Pack).

frenos y suspensiones

Discos delanteros de 356 mm ventilados con pinzas de cuatro pistones. Discos traseros de 297 mm ventilados con pinzas de dos pistones. Suspensión delantera tipo McPherson y trasera de doble horquilla.

dimensiones

Longitud: 3.99 m
Anchura: 1.805 mm
Altura: 1.455 mm
Batalla: 2.560 mm
Peso: 1.280 kg
Maletero: 174 litros
Neumáticos: 225/40 ZR18

VALORACIÓN

★★★★★

El pequeño Toyota GR Yaris sigue siendo un coche que, cada vez que lo conduces, te sorprende. Ahora mejora al original en todos los aspectos, y aunque hay que pagar más por hacerse con uno, merece la pena. Será un coche de culto que añoraremos en muy pocos años.



LOS RIVALES

Es difícil definir cuáles serían los rivales del Toyota GR Yaris, ya que no hay ningún coche en el mercado con este tamaño, tracción integral y 280 CV de potencia. Así pues, es un coche sin rivales directos, pero estas podrían ser sus alternativas en el mercado actual.

Hyundai i20 N

Potencia: 204 CV
0-100: 6,2 seg.



33.190 €

Mini Cooper S JCW

Potencia: 206 CV
0-100: 6,6 seg.



42.630 €

Volkswagen Polo GTI

Potencia: 207 CV
0-100: 6,5 seg.



32.805 €



CARÁCTER MÁXIMO



El BMW M2 se actualiza en “detalles” como el interior más digital, con esas pantallas contiguas de sistema operativo más avanzado, y otros aspectos, si se quiere, menos llamativos. Por dentro y por fuera conserva un aire racing indiscutible, que también demuestra en el asfalto porque además aprovecha óptimamente para sumar más potencia al motor de 6 cilindros, hasta llegar ahora a los 480 CV. Potente, deportivo y exigente al límite.

Potencia: 480 CV :0-100 km/h: 4,0 seg. :Consumo: 9,6 l/100 km

El BMW M2 vuelve a sumar evolución técnica y estética. Es lógico adecuarse a los estándares de la marca y que, igualmente, el M2 avance en este sentido. No es para menos en un coche de corte casi puramente deportivo, que suma más potencia a su motor, y de una manera bastante notoria. Todo ello sigue configurando un modelo de carácter altamente racing, muy especialmente en el Performance, a la vez que moderno. No es un modelo para tímidos ni para conductores que duden al volante cuando de rodar rápido se trata. Es el M2 en su mejor expresión de potencia, prestaciones y vistosidad porque, además, su especialización en lo deportivo es óptima. Frente a muchos de sus rivales, destaca por su carácter de propulsión (tracción trasera), e incluso por un precio más aquilatado, dentro de una esfera de costes alta (entre los 90.000 y los 100.000 euros). No es ningún juguete, aunque son los mayores quienes lo pueden disfrutar, muy especialmente si se es hábil al volante y de saborear su potencia y propulsión se trata. A diferencia de un Porsche 911, se nos ocurre que no casa con

la personalidad de un comprador de alta edad que quiera lucirse con un coche así, y sí más con personalidades mucho más dinámicas. El BMW M2 es, para muchos, el verdadero sucesor del M3 porque en medidas exteriores, y a pesar de haber ido creciendo también en sus sucesivas generaciones, es más contenido que el actual M3 y además se maneja con más facilidad por inercias, tamaño, etc. Aunque lo de “facilidad” no significa que sea para todos los públicos. El motor de seis cilindros y tres litros experimenta una subida de potencia que sitúa al bloque ahora en los 480 CV (20 más que antes)... casi 500 CV para los que gustan de redondear por arriba y que, sin lugar a dudas, dejan un camino a la potenciación más abierto. Es un motor muy de la “vieja escuela”, también si se quiere, porque está en posición longitudinal, con el cambio por detrás. Está ayudado por la sobrealimentación por turbocompresor con el consiguiente intercooler, lo que ofrece una pura vida que es totalmente palpable desde el inicio. Con el cambio automático, que es el caso, es incluso más rápido oficialmente que con el manual, aunque sean un par de décimas

ATRACTIVO

Sin duda alguna, es atractivo y también agresivo, si se quiere. Está muy cuidado y estudiado, en todos los aspectos, desde la aerodinámica hasta la refrigeración del motor o los frenos, alcanzando esas cotas a las que los excelentes saben llegar. Todo ello sin perder carácter.



BMW M2 Performance



ESPECIALIZACIÓN

Un coche así no lo puede ser sin hitos específicos. Ahora el seis cilindros en línea gana 20 caballos más, hasta los 480, con 550 Nm de par, y tira con mucha fuerza. Luego necesita no solo un buen equipo de ruedas, también de frenos.



(4,0 frente a 4,2) con el que también se vende (por otro lado, ligeramente más caro de adquirir). Esos 480 CV los alcanza altito de vueltas, a 6.250 rpm, pero su también elevado par lo hace antes en el cuentarrevoluciones: 550 Nm desde de 2.650 y mantenidas hasta las 6.130. En la práctica, eso significa que casi absolutamente en todo momento tenemos empuje a cada milímetro de recorrido del acelerador, tanto en ciudad como en carretera. Luego será el conductor, con los diferentes modos de conducción y elección de la respuesta del cambio, el que decidirá el carácter en cada momento. Ya sabemos que con los botones rojos del volante podemos acceder a un carácter máximo donde, si somos capaces, podremos explorar los límites de este coche que, como decían los más viejos del lugar, “no corre, vuela”. Seguro, porque si tuviera alas podría despegar... al menos a la velocidad máxima, que además se alcanza en pocos segundos y que con el paquete M Driver puede llegar a los 285 km/h.

La respuesta del acelerador es muy rápida, y menos mal que los frenos responden porque ni siquiera nos vamos a enterar en esos momentos de que el peso está en poco más de 1.800 kilos. Un trabajo excepcional en dirección, por supuesto en suspensiones, equipo de ruedas,

chasis y demás hacen posible un manejo proverbial que deriva en pasos de curva muy planos y con total control, siempre incluso con la dureza de un atleta deportivo pero con la comodidad, si es que puede usarse esta palabra, de casi una berlina. De curva a curva, en carreteras normales, suele contarse como mucho un suspiro; en carreteras más distendidas habrá que saber exactamente dónde nos ponemos a pisar el freno, porque esos tramos rectos desaparecen enseguida; y en autopista, las rectas entre curvas se despachan tan rápido que lo mejor es experimentar las posibilidades de este coche en un circuito, donde las condiciones de seguridad sean máximas. Se puede derrapar a gusto, si se sabe, y ese aspecto, más la potencia del motor, unos asientos que sujetan muy bien y un cambio rápido aun siendo por convertidor de par, hacen de esta versión un verdadero parque de atracciones. Sin olvidar que dentro caben cuatro...

En el Performance es espectacular su poderosa figura. Está aderezada con aditamentos de carbono casi para aburrir y que lo hacen muy deportivo. Es especialmente atractiva la zaga, no solo por ese alerón (hasta discreto, puede decirse) sobre la tapa del capó, sino por la cuá-



REFINAMIENTO RACING

Un cockpit dispuesto para la ocasión, sin olvidar el lujo, claro. Volante achatado, pero menos que las barbaridades que se ofrecen en otros coches, con un puesto de conducción ideal, porque la horizontalidad de la visión delantera es perfecta, el volante y los pedales a la distancia correcta, y el cambio y las pantallas digitales a la mano sin sufrir estirando el brazo. Los baquets, o asientos más deportivos, ahora pueden pedirse por separado, si así se desea.



duple salida de escape con bocas de generoso diámetro. Tan espectacular que casi parece un coche de carreras de verdad y que, a la par, proporcionan un sonido acorde a la máquina ante la que nos encontramos. Precisamente, esta entrega del M2 ofrece nuevos colores de carrocería en el apartado Individual de la marca, como el azul Voodoo, el gris Telesco, el púrpura Twilight o el verde Java. Por dentro, la digitalización alcanza más de lleno ahora a esta versión. Vale, son las mismas pantallas que antes en el salpicadero, pero con un sistema operativo más potente, el 8.5, que

lo hacen más rápido y con mejor interrelación con la persona que lo maneje. Hay otros detalles, como el volante achatado (el de serie o el opcional en Alcantara), los asientos “gordos”, o M Carbon, que ya existían antes, pero ligados al paquete M Race Track, y que ahora pueden pedirse por separado. También otros detalles en las rejillas de la ventilación, determinadas molduras, etc. Vamos, toques que diferencian y/o mejoran este “nuevo” BMW M2 pero que, de cualquier forma, actualizan mucho más su estética. Un verdadero coche de carreras, o casi, para la calle y la carretera con matrícula.

TÉCNICA

VELOCIDAD MÁXIMA

250 km/h

PRECIO

94.500 Euros

motor y transmisión

Combustión, gasolina: Delantero longitudinal. 6 cilindros en V, 2.993 c.c., 480 CV a 6.250; 550 Nm entre 2.650 y 6.130 rpm. Inyección directa, dos turbocompresores, intercooler y dos árboles de levas por culata. Tracción trasera y cambio automático por convertidor de par de 8 velocidades (M Steptronic).

frenos y suspensiones

Discos delanteros y traseros ventilados. Suspensión independiente en las cuatro ruedas: delantera tipo McPherson con muelle, amortiguador telescópico y barra estabilizadora; y trasera independiente multibrazo con resorte helicoidal y barra estabilizadora.

dimensiones

Longitud: 4.580 mm
Anchura: 1.887 mm
Altura: 1.403 mm
Batalla: 2.747 mm
Peso: 1.805 kg
Maletero: 390 litros
Neumáticos: 275/35 R19 delante y 285/30 R20 detrás

VALORACIÓN

★★★★★

No cabe duda de que se trata de un producto de alta calidad y muy deportivo, al más puro estilo M de la marca. Un coche destinado, casi, a las carreras directamente, aunque sin olvidar comodidades como el aire acondicionado, las ayudas a las conducción, etc.



LOS RIVALES

Hay más competencia de la que parece, y variada entre tipos de carrocería, tipos de tracción, etc. Pero varias cosas destacan en este M2. Es tracción trasera y “más deportivo” para los puristas. Y también su precio, que con la competencia aquí expuesta es la mejor opción.

Audi RS5 Coupé
TFSI quattro
tiptronic

Potencia: 450 CV
0-100: 3,9 seg.



116.300 €

Mercedes AMG
C434Matic

Potencia: 421 CV
0-100: 4,3 seg.



96.700 €

Porsche 718
Cayman GTS 40
PDK

Potencia: 400 CV
0-100: 4,0 seg.



109.262 €

FÓRMULA 1

MUNDIAL DE CAMPEONATO



Valentí Fradera

Siete vencedores distintos en las catorce carreras celebradas antes del parón veraniego. Un ganador diferente cada dos carreras. Aunque el líder claro sigue siendo el inefable Max Verstappen, así de reñido está el curso 2024.

DESDE 1990 QUE CUATRO EQUIPOS NO GANABAN DOS CARRERAS POR LO MENOS

guna. Bueno, sí, se llevó la sprint en casa de Red Bull. Norris consiguió adelantarlo en lo alto de la subida hasta la curva 3, pero luego dejó la puerta abierta en la curva siguiente y Max recuperó la posición. Para colmo, Oscar Piastri también le birló el segundo lugar. Al día siguiente, Lando parecía tener la lección bien aprendida, pero, como hemos dicho, topó con la intransigencia de Max. Sonrió George Russell, que rodaba tercero y devolvió a Mercedes a lo más alto del cajón. Norris tuvo otra oportunidad la semana siguiente, en Silverstone. Superó a Verstappen en parrilla, pero los Mercedes los superaron a ambos, con pole para Russell. Luego, en una carrera muy movida por las condiciones meteorológicas, McLaren y Lando erraron la monta de ruedas para la tirada final (blandos usados en lugar de medios nuevos). El resultado fue que el #4 no solo no pudo amenazar el liderato de Hamilton, sino que Verstappen lo adelantó para colocarse segundo y ampliar su ventaja en la general. Hacía casi mil días que Hamilton no ganaba, pero el verdadero vencedor fue Max: en un día en el que estaba pillado a contrapié, va y acaba segundo igual-



ómo cambian las cosas en un año. La temporada pasada, Red Bull ganó todas las carreras menos una (la sabiduría táctica de Carlos Sainz, en Singapur, permitió saborear el champán a Ferrari). Antes de las vacaciones de verano de 2024, se habían celebrado catorce carreras, y el equipo de Milton Keynes 'solo' había ganado siete. La mitad. Todas con Max Verstappen. El porcentaje ganador del tricampeón neerlandés ha caído del estratosférico 86% de 2023 a un 50% pelado. Mucho se le tendrán que torcer las cosas a Max para no recoger un cuarto trofeo de campeón del mundo antes de

las campanadas de Año Nuevo (más detalles acerca del trofeo en este mismo número, pág. 74), pero ya no gana sin bajarse del autobús, como reza la cita que hizo célebre el entrenador del Barça Helenio Herrera. Ahora Max tiene que pisar a fondo para colocar el RB20 donde quizá había llegado a pensar que le correspondía por derecho divino. De ahí maniobras como las de Austria y Hungría. En el Red Bull Ring, llevó al límite la defensa frente al ataque de Lando Norris y noqueó sin miramientos a quien se perfilaba como su máximo antagonista por el título; en el Hungaroring, desconcertado al verse desbancado en boxes (dos veces) por Lewis Ha-

milton, se sacó de la manga una estocada a la desesperada en la primera curva. En ambos casos, sin embargo, salvó los muebles con una buena dosis de la "suerte del campeón", esa variable escurridiza que dicen que, en realidad, no existe, sino que es el resultado del esfuerzo y la actitud ante las situaciones de la vida. No obstante, en casos como los que nos ocupan, es inevitable pensar que la buena suerte es como las meigas; "hablarla, hayla". ¿Cómo se explica, si no, la chamba que tuvo Max en ambas carreras? En Austria, Norris quedó fuera de combate, mientras que Verstappen no solo siguió adelante y entró quinto, sino que la sanción de diez segundos

que le cayó por haber provocado el toque no le hizo perder ninguna posición. Y, en Hungría, después de saltar por encima del Mercedes #44, lo normal habría sido que su coche hubiera quedado tirado en la escapatoria, con las cuatro ruedas esparradas. En lugar de eso, siguió adelante como si nada y también entró quinto, tras haber perdido una sola posición, frente a Charles Leclerc. Con semejante flor en el trasero, es poco probable que nadie pueda tutearle en la pugna por el título de pilotos. Y eso a pesar de que, de las cuatro carreras disputadas desde la publicación del número anterior (Austria, Inglaterra, Hungría y Bélgica), no ganó nin-





Buena estrella
Mercedes ha vuelto, con tres victorias casi seguidas antes del parón veraniego. El que tuvo, retuvo.



Caras largas
El top 3 peligra si Ferrari no consigue enderezar el rumbo y recuperar el tono del inicio de curso.

Así de reñida está la cosa: si no avanzas, te vas para atrás como los cangrejos. Lo saben bien en Red Bull. No en vano, si en Milton Keynes no consiguen que Sergio Pérez recupere el tono a la vuelta de las vacaciones, pueden llegar a perder el título de constructores; aunque, de momento, el de pilotos para Max no peligra. En fin, recapitulando, siete ganadores distintos no los había desde aquel extraño 2012 (en el que incluso Pastor Maldonado ganó un GP), cuando hubo ocho (siete distintos en las siete primeras carreras). Y no ganaban cuatro equipos diferentes desde el 2020, el año marcado por el covid. Pero, en realidad, aquel fue un curso dominado por Mercedes, y Red Bull, Alpha Tauri y Racing Point se llevaron las migajas. En cambio, en 2024, los cuatro equipos ganadores han ganado dos carreras por lo menos, algo que no pasaba desde 1990 (McLaren, Ferrari, Williams y Benetton). Y los cuatro han conseguido un doblete (al menos, antes de las preceptivas verificaciones poscarrera). Es la primera vez que sucede. Así de abierto, emocionante e imprevisible está este mundial. Un mundial de campeonato.

FÓRMULA 1

EL MUNDIAL 2024 ESTÁ SIENDO DE LO MÁS ABIERTO E IMPREVISIBLE

mente. Parecía más contento que los días que ganaba (sin bajarse del autobús). Y es que, a pesar de que Verstappen no ganó ninguna de las cuatro carreras antes de las vacaciones, solo en Hungría Norris pudo restarle puntos (pero el tanteo es de 58 a 49, a favor de Max). De hecho, McLaren consiguió el doblete en Budapest y Piastri sumó su primera victoria en un GP de 300 y pico kilómetros, pero el equipo se complicó la vida de mala manera. Temerosos de la tenue amenaza de Hamilton a la segunda posición de Norris, hicieron parar a este antes que al líder Piastri, con el resultado de que Lando se aupó a la primera posición cuando el australiano paró a su vez. Y lo que tendría que haber sido un restablecimiento raudo del orden natural de la carrera se convirtió en un culebrón, con unos diálogos por radio que, si los hubieran pergeñado en la futura película “F1” de Brad Pitt, habríamos dicho que los guionistas se habían pasado de frenada. La consecuencia fue que la primera victoria en F1 de Piastri quedó un tanto deslucida, como si se la hubieran tenido que regalar

desde el muro, cuando se la ganó en la pista con una gran salida, en la que superó a Norris, y un ritmo sólido en cabeza. Entonces se empezó a decir si McLaren no haría bien en determinar negro sobre blanco que Norris es su piloto número 1, con el fin de maximizar sus opciones frente a Max. Opciones que Lando dilapidó en la salida de Spa, cuando cayó de cuarto a séptimo, mientras Piastri volvía a mostrarse solidísimo y cruzaba tercero bajo la bandera de cuadros, segundo después de la desdicha de Russell. Russell, en efecto, había conseguido completar la carrera con una sola parada en boxes y pudo tener a raya a su compañero Hamilton hasta el final. Sin embargo, luego lo descalificaron porque el W15 no dio el peso mínimo en la báscula. De todos modos, Mercedes no perdió la victoria, que heredó Hamilton, la tercera en las cuatro carreras de este periodo. ¿Y Ferrari? La Scuderia todavía vive de las rentas de su extraordinario primer tercio de campeonato, pero más vale que ponga orden en las evoluciones del SF-24 si no quiere verse relegada a la cuarta posición de la tabla.

EL DATO

9

La victoria de Hamilton en Silverstone fue la novena que conseguía en su circuito de casa. Es el piloto que ha ganado más veces en la misma pista, y deshace el empate a 8 que mantenía con Michael Schumacher, en Magny-Cours, y consigo mismo, en Hungaroring.

LA FÓRMULA 1 TE LLEVA AL LÍMITE

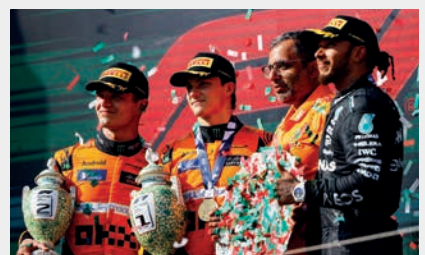
POR MIGUEL PORTILLO



En una situación complicada, de tensión, es cuando cada uno demuestra quién es realmente. Sale el verdadero depredador, los cobardes quedan en evidencia y los que tiran de coraje se elevan y exponen de qué están realmente hechos. A 300 km/h. Arden las radios, la estrategia salta por los aires cuando el equipo evidencia quién es el n.º 1 y los errores acaban con los comodines de los pilotos. Ahora que la F1 está más igualada, se acabaron las excusas y eso vale para la pista y los despachos. El crédito de Checo Pérez se acabó y ha conseguido acabar el año de milagro. Red Bull estaba preparado para anunciar la salida del piloto mexicano, Daniel Ricciardo iba a subir a Red Bull y Liam Lawson se convertiría en piloto oficial de Visa RB. Faltaban por detallar los términos, si eso se producía para este final de campeonato o para 2025, y si Pérez podría aceptar bajar a Visa RB o quedaba totalmente desvinculado. En la reunión en la que Red Bull le comunicaba la decisión, todo se paró y volvió al mismo punto. ¿Presiones de Liberty Media? Helmut Marko lo desmiente. ¿Contratos con los patrocinadores de Checo? Puede ser. En F1, nunca digas nunca, y hasta que no está firmado puede ocurrir de todo. Parecía inminente la salida de Christian Horner al inicio de año y ha conseguido salvarlo. Una cosa es lo que quieres hacer y otra si consigues hacerlo, y cuando hay política y presiones no todas las decisiones son las que parecen. La paciencia de Red Bull con Checo se acabó porque necesitan puntuar con los

dos coches y Verstappen no puede pilotar más sin compañero. En McLaren han desperdiciado la oportunidad de ganar, al menos... ¡cuatro carreras con Norris! Si por los mínimos errores de estrategia no cuadra, Piastri pasa a ser el plan A y gana en Hungría y repite podio en Bélgica. Se acabó la paciencia en McLaren. Norris es el franquicia, pero no saben cuánto va durar ser el mejor coche de la parrilla. De repente, aparece Mercedes y si Verstappen hace un súper pilotaje, gana. Así que Zak Brown se lo deja claro y ahí van las órdenes de equipo para que le deje pasar. Norris puso al equipo contra las cuerdas y les obligó a tomar la decisión. Al menos Norris, que sabe que está ahí por Zak Brown, admite que no está siendo perfecto y para ganar a Verstappen, igual que cuando Vertappen ganó a Hamilton, hay que ser perfecto. Son decisiones que no gustan, pero que hay que tomar. Decisión de equipo valiente. Carlos Sainz.

En F1, hagas lo que hagas vas a sufrir las consecuencias, así que mejor ser valiente y asumir las propias



Si no hay proyecto para él en Mercedes o Red Bull, mejor elegir al alza. Briatore casi le convence para ir a Alpine, y Carlos Sainz padre casi le convence para ir a Audi. La decisión de Sainz, piloto de Ferrari, ha sido la de arriesgar, aguantar por si había baile de pilotos, y no ir a la opción segura, un año en Stake perdido en la parrilla y ver si Audi funciona. Williams está en crecimiento y puede ir a Audi cuando funcione. Esperar a 2027 y dejar el equipo sería un feo que no debe y no va a cometer. Mejor ir, si quiere, cuando el proyecto funcione. Eso es decidir contra las cuerdas y reaccionar bajo presión. En su actual equipo van a seguir apoyando a Leclerc y Sainz tiene que elegir si acabar siendo un señor y acatar las decisiones de equipo o demostrar que hay otras vías cuando llegue el momento polémico. Lo mismo en Mercedes, con un Hamilton de vuelta al triunfo, pero con un equipo que tiene que hacer de Russell su piloto más fuerte, aunque, por otro lado, sabe que tiene que exigirle para llegar al nivel más alto posible, algo que no ha demostrado en situaciones al límite. Es difícil mantener la paz en el equipo y lidiar con la presión, pero, si no quieres acabar como Bruno Famin en Alpine, hay que saber tomar las decisiones apropiadas, valientes y antes de llegar a la situación límite y que un accidente entre tus pilotos te ponga en el punto de mira. Por no decidir, Ocon y él, fuera del equipo francés. Al final, lo más arriesgado es no tomar una decisión y lo que te condena. En F1, hagas lo que hagas vas a sufrir las consecuencias, así que mejor ser valiente y sufrir las propias que las ajenas y tomar la decisión correcta cuando estés en el límite.



ideasport
Racing Design

Especialistas en Diseño y Aplicación de Imagen Motorsport desde 1975.

- Diseño.
- Podiums.
- Vehículos Competición.
- Aplicación.

- Eventos.
- Photocalls.
- Cascos.
- Soportes Publicitarios.
- Lonas.

- Personalización.
- Wrapping.
- Monos.
- Boxes.

ideasport@ideasport.es

www.ideasport.es

grupo ideasport



22 • TODORACING

TODORACING • 23

Mario Isola

Responsable de competición de Pirelli

“El camino a seguir en F1 es el neumático monomarca”

El responsable de competición de Pirelli, Mario Isola, explica que reeditar la guerra de neumáticos en F1 no es viable, si lo que se quiere es posibilitar el lucimiento del piloto y el coche.



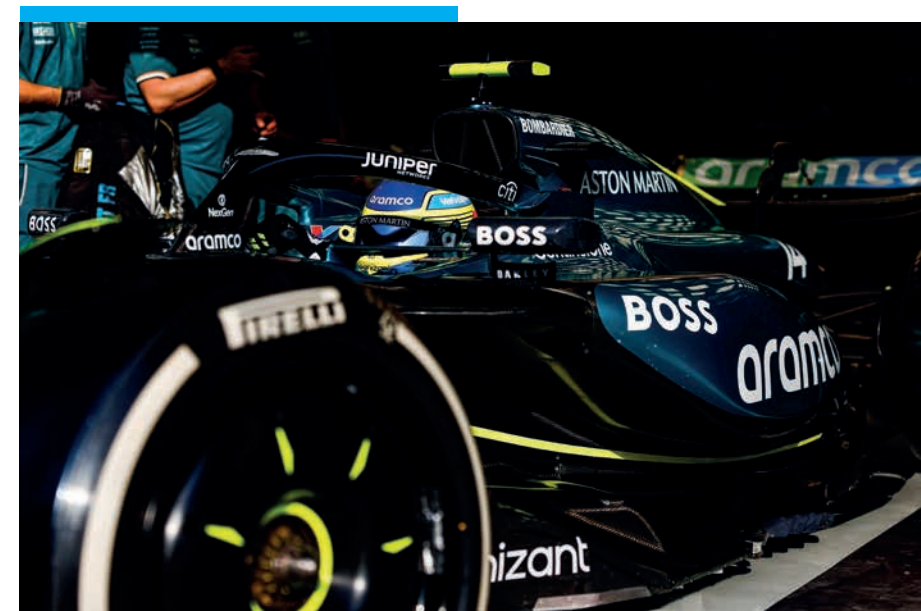
El GP de Bélgica, el último celebrado antes del parón veraniego, fue una ilustración gráfica de las alternativas que puede ofrecer la variabilidad estratégica derivada del uso de los neumáticos. George Russell, ‘condenado’ a terminar quinto si hacía dos paradas, como el resto de coches punteros, arriesgó y siguió hasta el final tras haber hecho solo una. Dejó a su propio compañero en Mercedes, Lewis Hamilton, con un palmo de narices y ganó. Luego lo descalificaron y Lewis recuperó la victoria que habría conseguido igualmente si George hubiera hecho lo mismo que el resto. Pero el caso es que Spa demostró lo que se le pide al proveedor único de neumáticos del campeonato: posibilitar estrategias diferentes que hagan las carreras imprevisibles. Desde 2011, dicho proveedor es Pirelli. Como se vio en Spa, la firma de la P lunga gana todas las carreras... pero también las ‘pierde’ todas. “Preferimos decir que las ganamos siempre, es más gratificante decirlo así. Dicho esto, es cierto

que ser el proveedor único es diferente. Cuando eres el proveedor único, el enfoque cambia, pero esto no quiere decir que lo que te llevas a casa como información sea menos relevante, al contrario”, asevera Mario Isola, director de competición de Pirelli. Sin embargo, lo visto en Spa hace pensar si no sería conveniente reeditar la guerra de neumáticos, con vistas a reproducir las alternativas estratégicas en todas las carreras. Isola no está de acuerdo: “Entonces la F1 se convertiría en una competición entre neumáticos, y no en una competición entre coches y, sobre todo, entre pilotos, que es lo que interesa. Existen muchas categorías que hacen buenas carreras, como F2 o F3; mismo coche, mismo motor, mismos neumáticos... ahí se ve la diferencia entre pilotos. De acuerdo, también son importantes los reglajes del coche y los equipos también pueden marcar pequeñas diferencias, pero, al final, es el piloto el que marca la diferencia de verdad. Y, como apasionado, yo miro las carreras para ver el mejor piloto o el mejor equipo”. De acuerdo, pero, aun así, teniendo en cuenta que la F1 es la cúspide de la competición automovilística, debería enfrentar también a distintos fabricantes de neumáticos, igual que se enfrentan los de chasis, motores o combustibles. “Seguro que habría más adrenalina. Pero, hoy por hoy, tener una competición entre

productores de neumáticos significa aumentar enormemente los costes, también generar diferencias entre pilotos y equipos, porque sabemos que un neumático diferente puede implicar una gran diferencia de prestaciones. Si queremos mantener los costes en ciertos niveles y dar a todo el mundo el mismo producto, de manera que se ponga de manifiesto la calidad del piloto y del coche, el camino a seguir es el neumático monomarca”. Lo malo del neumático monotipo, desde el punto de vista del proveedor, es que las cubiertas se convierten en el chivo expiatorio del deporte. “Exacto. Esa es la otra cara de la moneda. El piloto que gana es porque es bueno, y todos los otros pierden porque las cubiertas no van bien. Lo decimos a menudo, bromeando. Pero los neumáticos son iguales para todos; al final, es cierto que, aunque sea un campeonato con el neumático monomarca, si eres capaz de comprender mejor el neumático y aprendes a usarlo, entonces puedes tener una ventaja por

haber sido capaz de tener el coche en el pico de adherencia, porque todos los neumáticos tienen un rango de funcionamiento. Pero, repito, el neumático es el mismo para todos. Puedes errar en una decisión estratégica, puedes tener una estrategia de carrera que no optimiza los compuestos disponibles, pero no pierdes la carrera por el neumático”. Sin el desafío técnico y deportivo del enfrentamiento con otros fabricantes —de neumáticos, en este caso—, ¿qué saca Pirelli de competir en F1, más allá de los beneficios de imagen y marketing? “El hecho de tener que hacer un neumático con las prestaciones que nos vienen dadas por unos objetivos, con un nivel de calidad y resistencia a la integridad que, evidentemente, tiene que garantizar que nunca pase nada, y con una consistencia de producción que tiene que hacer que todas las cubiertas sean exactamente iguales, nos permite mejorar nuestras fábricas, mejorar nuestros procedimientos productivos, hacer estudios

sobre materiales, desarrollar nuevos conceptos, nuevas ideas. Todavía más con el paso a las 18 pulgadas, porque es una medida igual o muy parecida a la de los coches de calle. Es toda la transferencia tecnológica que hacemos, del circuito a la carretera, literalmente”. Otro aspecto del neumático monotipo es que Pirelli hace los neumáticos que hace porque la F1 pide que sean así. “En otras categorías, como los GT, los neumáticos son mucho más consistentes, con menos degradación. En F2 o F3, la degradación es más alta porque el promotor nos pide que lo sea y, sobre todo, que pongamos un poco en dificultades a los pilotos jóvenes, de manera que aprendan a gestionar las gomas. En F1, se nos pide que hagamos neumáticos con niveles distintos de degradación, de modo que tengamos una mezcla de estrategias entre los tres compuestos que traemos, y una combinación entre dos paradas, una parada, tres paradas”. Y eso es precisamente lo que decidió la victoria en Spa (verificaciones poscarrera al margen). “Al fin y al cabo, intentamos hacer lo que nos piden que hagamos, y el éxito del campeonato permite decir que hemos invertido bien. Lo importante es que el campeonato tenga éxito, que los pilotos puedan expresarse de la mejor manera, que las carreras sean emocionantes, con muchos adelantamientos en pista y, también, que haya estrategias diferentes, porque, para nosotros, es importante que se hable positivamente de los neumáticos”.



PIRELLI EN F1

Con 316 victorias (hasta el GP de Bélgica 2024 inclusive), Pirelli es el segundo fabricante de neumáticos más exitoso de la F1, por detrás de Goodyear (368) y por delante de Bridgestone (175).

1950-1958 37 victorias
1981-1986 2 victorias
1989-1991 1 victoria
2011-hoy 276 victorias

“PUEDES ERRAR LA ESTRATEGIA, PERO NO PIERDES LA CARRERA POR EL NEUMÁTICO”

THE JOKERS

TODORACING

SPECIAL
Silly Formula 1 Season

LA PRIORIDAD ES APOYAR
A CHECO Y ENTENDER
LO QUE NECESITA...

TÚ NO MIRES EL COCHE, SERGIO,
CÉNTRATE EN NUESTRO SELFIE

¿ME DEJAS DAR
UNA VUELTA, DANIEL?

TRANQUI, YUKI,
AHORA ME TOCA A MÍ

SI VOSOTROS SUPIERAIS...



Jorge Gil Cerracín
@georj_igl
©fotos: Red Bull Content Pool



DEL ROJO AL AZUL

Carlos Sainz será piloto de Williams a partir de 2025. El futuro del piloto español en la F1 estaba en el aire desde antes de comenzar el presente curso, cuando trascendió que Lewis Hamilton iba a ocupar su plaza en la Scuderia la próxima temporada, junto a Charles Leclerc. Casi seis meses ha tardado el piloto español en decidir dónde se reubicará el famoso #55 que es su marca personal. Y el equipo escogido es un Williams en horas bajas, pero en clara trayectoria ascendente. La decisión ha tardado en llegar porque Sainz tenía diversas alternativas y quería estar convencido de acertar con el paso. La elección más obvia se antojaba Sauber, equipo ya propiedad de Audi, que, a partir de 2026, competirá en primera persona. Con los laureles de Carlos Sainz padre en el último Dakar con la firma alemana todavía frescos en la memoria, Sainz hijo pare-

cía el jefe de filas ideal para Audi. Pero, entre bastidores, algo no acaba de girar redondo en el engranaje de los cuatro aros, y Sainz optó por buscar otros destinos. Algo de razón tenía, como hizo patente el reciente golpe palaciego que acabó con Andreas Seidl y Oliver Hoffmann (CEO y presidente del equipo, respectivamente) fuera de Audi, sustituidos por el ex de Ferrari Mattia Binotto como gran jefeazo y el ex director deportivo de Red Bull Jonathan Wheatley como jefe de equipo. Aparte de Audi, también parecía de cajón que alguno de los equipos punteros con volante libre se hiciera con sus servicios. Pero Mercedes prefería esperar a que el desempeño de Andrea Kimi Antonelli en F2 (y en sus múltiples test de F1) impulsara su candidatura, mientras que, en junio, Red Bull renovó a Sergio Pérez por dos años, 2025 y 2026. Luego pareció arrepentirse, pero durante el verano el equipo de

Milton Keynes confirmó que el mexicano iba a seguir al volante en la reanudación del campeonato tras las vacaciones. La puerta de Red Bull parecía cerrada. Luego aparecieron las opciones de Williams y Alpine. Bajo la batuta de su nuevo asesor ejecutivo Flavio Briatore, el gran argumento de Alpine era que podría acabar montando el competitivo motor Mercedes en lugar del Renault. Bueno, Williams ya tiene el Mercedes confirmado hasta el 2030... Al parecer, el jefe de equipo de Grove, James Vowles, ya sondeó a Sainz antes de que se supiera que no iba a renovar con Ferrari. Así pues, Carlos apostó por el equipo que con más fuerza le quería y que, además, resulta que a partir de 2026 dispondrá del motor que se presume más competitivo de la parrilla, bajo el nuevo reglamento que entrará en vigor ese año. Este proyecto de futuro ha convencido a Sainz para pasar del rojo al azul.

LA SUPERPARRILLA



La siguiente lista indica el promedio de posiciones en parrilla de cada piloto en las 14 primeras carreras de la temporada, de Baréin a Bélgica (penalizaciones incluidas).

1. Max Verstappen (Red Bull)	2,6	12. Lance Stroll (Aston Martin)	11,9
2. Lando Norris (McLaren)	3,4	13. Nico Hülkenberg (Haas)	12,3
3. Charles Leclerc (Ferrari)	4,9	14. Alex Albon (Williams)	12,9
4. Carlos Sainz (Ferrari)	5,2 (13 GP)	15. Daniel Ricciardo (Visa RB)	12,9
5. Oscar Piastri (McLaren)	5,3	16. Esteban Ocon (Alpine)	14,1
6. George Russell (Mercedes)	6	17. Valtteri Bottas (Stake)	14,9
7. Lewis Hamilton (Mercedes)	7,2	18. Pierre Gasly (Alpine)	15
8. Sergio Pérez (Red Bull)	8,7	19. Kevin Magnussen (Haas)	16
9. Fernando Alonso (Aston Martin)	9,5	20. Logan Sargeant (Williams)	17,1 (13 GP)
10. Oliver Bearman (Ferrari)	11 (1 GP)	21. Guanyu Zhou (Stake)	18
11. Yuki Tsunoda (Visa RB)	11,7		

¿Lo sabías?

Por primera vez en la historia, el GP de Bélgica no premió al piloto más rápido ni el sábado ni el domingo. Verstappen marcó el mejor tiempo en la Q3, pero, por tercer año consecutivo en este mismo circuito, no partió desde la pole, penalizado por haber requerido elementos mecánicos extra. Al día siguiente, Russell entró primero, pero fue descalificado. La vez anterior que el primero en la meta no ganó fue en Montreal, en 2019. Sebastian Vettel arrastraba 5 segundos de sanción por reincorporación peligrosa a la pista y perdió el triunfo en favor de Hamilton, el mismo beneficiario de Spa 2024.

VUELTAS COMPLETADAS

La siguiente lista indica el número de vueltas de carrera completadas por cada piloto en los 14 GP del año (845 en total). Entre paréntesis, si procede, el número de vueltas en cabeza o el número de carreras disputadas (si no son todas).

1. Oscar Piastri (McLaren)	845 (55)	12. Nico Hülkenberg (Haas)	763
2. Fernando Alonso (Aston Martin)	840	13. Kevin Magnussen (Haas)	761
3. Lando Norris (McLaren)	838 (95)	14. Daniel Ricciardo (Visa RB)	760
4. George Russell (Mercedes)	824 (59)	15. Esteban Ocon (Alpine)	759
5. Charles Leclerc (Ferrari)	814 (88)	16. Alex Albon (Williams)	756
6. Yuki Tsunoda (Visa RB)	808	17. Guanyu Zhou (Stake)	753
7. Lewis Hamilton (Mercedes)	802 (30)	18. Sergio Pérez (Red Bull)	746
8. Valtteri Bottas (Stake)	797	19. Pierre Gasly (Alpine)	702
9. Lance Stroll (Aston Martin)	795	20. Logan Sargeant (Williams)	698 (13 GP)
10. Max Verstappen (Red Bull)	790 (448)	21. Oliver Bearman (Ferrari)	50 (1 GP)
11. Carlos Sainz (Ferrari)	777 (68, 13 GP)		



suben
PIASTRI

Después de haber ganado una carrera sprint el año pasado, ya ha estrenado el casillero de victorias propiamente dichas. A la chita callando, sin aspavientos, se está forjando un futuro campeón.

OCON

Tras ser descartado por Alpine en favor de Gasly, ya ha encontrado acomodo de cara a 2025, en Haas. Últimamente brilla más que su compañero, atormentado por los problemas técnicos.

MERCEDES

Su inicio de campeonato fue paupérrimo, pero el equipo de la estrella ganó tres de las cuatro carreras celebradas antes de las vacaciones, cosa que le permite seguir soñando con seducir a Max.

NORRIS

Pretendía ser reconocido como el número uno indiscutible de McLaren, pero el caso es que su compañero Piastri lo batió a los puntos entre Austria y Bélgica (80 a 49). Y sigue perdiendo comba frente a Max.

ZHOU

El Stake Kick (o como haya que llamarlo) tal vez no sea el bolido más rutilante de la parrilla, pero el desempeño del piloto chino raya en un anonimato que no hace prever su posible continuidad.

FERRARI

De ser la segunda fuerza, a rebufo de Red Bull, la Scuderia se ha visto superada ya por McLaren, y Mercedes pide paso. Las últimas evoluciones no funcionan y los podios caen con cuentagotas.



bajan

FÓRMULA E

10 AÑOS A LA VELOCIDAD DE LA LUZ

Ya ha concluido la décima temporada de la Fórmula E. TodoRacing repasa la evolución del campeonato en esta década, lo sucedido en la temporada 2024 y las perspectivas de futuro ante los próximos años.



Miguel Portillo



Temporada de consolidación

Esta es la impresionante imagen del Foro Sol en México, donde solo en ese tramo se concentran 30.000 personas. En varios circuitos ya han colgado el cartel de "completo" y el público entiende el espectáculo que va a ver.

Parece increíble cómo pasa el tiempo, pero la Fórmula E ya lleva diez temporadas con nosotros. Todo ha pasado muy rápido y hay que pensarlo dos veces para darse cuenta de todo lo que ha ocurrido en este tiempo. Convertirse en Campeonato del Mundo, atraer a los mejores constructores, como BMW y Mercedes, y verlos marcharse para que llegaran estructuras deportivas clásicas de Fórmula 1 como McLaren, pilotos reputados de

la resistencia, jóvenes como De Vries y jóvenes experimentados como Giovinazzi, que no se hizo con el coche y luego fue campeón de Le Mans. Ciudades con las gradas llenas y música y actividades creando un evento total. Tres generaciones de coches, superando su propia tecnología y carreras que tienen lo que nadie ofrece, coches pegados y máxima igualdad. Diez años de Fórmula E es como si la F1, cuyo campeonato del mundo arrancó en 1950, estuviera en 1960, y fijaos todo lo que

ha cambiado. La evolución es exponencial y el campeonato viaja a la velocidad de la luz. Da la sensación de que ya ha adquirido personalidad propia y el público sabe lo que va a ver y cómo se va a desarrollar, con elementos nuevos inspirados en videojuegos, como el 'attack mode', y estrategias vivas que pueden dar resultados inesperados. Se han atrevido a arriesgar, como con la clasificación en modo eliminatoria, que ha llamado la atención de todo el mundo. Es el descaro de quien respeta el deporte, los coches

CALENDARIO 2024/2025

Test Valencia, España 4-7 noviembre
São Paulo, Brasil 7 diciembre
Ciudad de México, México 11 enero
Diriyah, Arabia Saudí 14 y 15 febrero
Por confirmar, 8 marzo
Miami, EEUU 12 abril
Montecarlo, Mónaco 3 y 4 abril
Tokio, Japón 17 y 18 mayo
Shanghái, China 31 mayo 1 junio
Yakarta, Indonesia 21 junio
Berlín, Alemania 12 y 13 julio
Londres, Reino Unido 26 y 27 julio



22 pilotos 11 equipos

Pilotos jóvenes, experimentados, algunos con doble programa en el WEC, otros ex F1, pero todos ellos en el punto álgido del motorsport y muy bien valorados por el público y sus estructuras.

FÓRMULA E

y los constructores, pero no tiene miedo a imaginar y hacerlo real. Ya hay equipos comprometidos hasta 2030. Porsche, Jaguar, Nissan, Lola... y la rivalidad empieza a forjarse entre las distintas estructuras. Todo va tomando forma y tratando de mantener la igualdad. Trece millones es el tope presupuestario de los equipos, que se verá incrementado a 15 millones a partir de 2025, con sueldos de los pilotos alrededor de los dos millones de euros. Hay un número máximo de personal que puede desplazarse a las carreras, y un número máximo de ingenieros en pista y en la sede. Humanizar las carreras, controlar los datos, llegar al final de carrera con 0% de batería

Jaguar y Porsche representan ya la nueva rivalidad en el motorsport



Equipos y constructores
Envision posó aquí por delante de todos como campeón de Constructores, título que ahora ha conseguido Jaguar. La nueva tecnología adquiere mayor importancia en esta nueva era eléctrica.

GEN3 EVO, LA NAVE ESPACIAL

La nueva temporada traerá la evolución de la actual generación, la Gen3 Evo, con unos números que rompen todas las barreras. Acelera de 0 a 100 km/h en 1,82 segundos, lo que significa un 32% más rápido que el modelo actual. En solo diez años hemos visto tres evoluciones, para hacernos una idea de lo rápido que avanza la competición. A la velocidad de la luz. Todo arrancó con una potencia de 200 kW, el equivalente a 270 CV, y damos el salto ya a los 350 kW (470 CV). La potencia sigue mientras la fuerza y la entrega siguen siendo la mayor de sus características y avanza exponencialmente la capacidad de regeneración. De 150 kW en la primera generación a los 600 kW en la última. Esto significa que el 40% de la energía de la carrera la generan mientras están corriendo, con el coche en marcha, con frenadas, y es, sin duda, la mayor tecnología que se puede extraer a nuestros coches de calle para ser lo más inteligente posible. La idea de las carreras es la igualdad y la pelea en pista, aun así, podemos disfrutar de velocidad punta para que sean lo más rápido posible. El primer modelo tenía una punta de velocidad de 225 km/h. Y ahora ascendemos hasta los 320 km/h. Crece la tecnología y avanza la mecánica y no significa que el coche sea más pesado, como pasa en F1. El primer modelo pesaba 900 kg y ahora el campeonato ha conseguido reducir el peso hasta los 856 kg, con piloto incluido. La tracción pasa de ser trasera a total, lo que



la hace aún más agresiva y rápida, pero también más estable. Y con la recarga ultrarrápida que ya se ha probado, consigue recargar 600 kW en 30 segundos, algo que comienza a asemejarse a la idea que tenemos de tecnología eléctrica de uso y carga rápida. Todo esto significa un claro avance en materiales y en construcción para el monoplaza más avanzado del planeta. Es el inicio, que dará todavía un salto más cuantitativo cuando llegue la ya diseñada Generación 4, que supondrá un gran avance. Es decir, aún no hemos estrenado la Evo y ya están preparando el siguiente paso, lo que demuestra que el campeonato no para de avanzar y que la tecnología les acompaña. La Generación 4 entrará en funcionamiento en 2026 y tendrá elementos revolucionarios, como el control de datos por Google Cloud, gomas más blandas de la tecnología ION de Hankook y 50 kW de potencia extra en el tren delantero.

	GEN1	GEN2	GEN3
Largo	5.000 mm	5.200 mm	5.016,2 mm
Alto	1.050 mm	1.063,5 mm	1,023,4 mm
Ancho	1.780 mm	1.800 mm	1.700 mm
Distancia entre ejes	3.100 mm	3.100 mm	2.970,5 mm
Peso mínimo con piloto	900 kg	900 kg	856 kg
Máxima potencia	200 kW (270 CV)	250 kW (335 CV)	350 kW (470 CV)
Máxima regeneración	150 kW	250 kW	600 kW
Recuperación energía	15%	25%	+40%
Velocidad punta	225 km/h	280 km/h	320 km/h
Tracción	Trasera	Trasera	Total

JAGUAR, NUEVO CAMPEÓN

Fue en la última carrera y hasta tuvieron que esperar las decisiones de los comisarios para proclamarse campeones de los dos campeonatos de estructuras: Equipos y Constructores. Doble campeonato que Jaguar logra después de un amplio desarrollo, en el que han creído y han ido de menos a más, de la mano de James Barclay, un hombre que se ha convertido en un patrón a imagen y semejanza de Toto Wolff, por su aspecto y por su comportamiento. Un personaje que da valor al campeonato en esa lucha en los garajes, que eleva el misticismo en las carreras. Todas las decisiones políticas importan antes, durante y después de las carreras. La última cita fue un drama para ellos, con Cassidy con todas las opciones de proclamarse campeón y con todo en contra después de tener un problema en los últimos libres, tras la rotura del sistema de 'brake by wire', que puso un poco más de nervios sobre la mesa. El sábado consiguió meterse en los puntos, pero no fue suficiente para cerrar el campeonato y el domingo, partiendo desde la pole, cedió el liderato a su compañero Evans, quien se equivocó al coger el 'attack mode' y cedió la posición a Wehrlein, que se llevó el campeonato de Pilotos. Los puntos sumaron para el equipo y la fiesta para Jaguar fue por el campeonato de Equipos, aunque no pudieron alzarse con el de pilotos. "La Fórmula E es el campeonato más exitoso que existe y el más exigente por la igualdad. Llegamos aquí en 2016 y, desde entonces, hemos peleado por lograr el título. En cuatro temporadas consecutivas hemos logrado pelear por esto, lo que significa un logro y algo para sentirse orgullosos por el esfuerzo y por lo que significa al estar entre los mejores".



Subcampeones en 2022, el título es lo que les faltaba para poder decir que su camino en Fórmula E, como equipo, no puede ser más exitoso. Campeones o no, la tecnología de las carreras la llevan a los coches de calle electrificados, pero ahora poder decir que eres Campeón del Mundo de Fórmula E supone un salto de calidad más en su currículo y un sello que no todos pueden tener. Es la vuelta al triunfo de Jaguar en competición desde 1991, cuando consiguieron ganar lo que hoy es el WEC con el mítico Jaguar XJR-14, diseñado por Ross Brawn, quien luego triunfó en Benetton, Ferrari, Brawn y al mando de la nueva estructura de la F1. Conseguir el triunfo en casa, en Londres, ante su público, demostrar al mundo que la tecnología de Jaguar es puntera y que tienen una personalidad fuerte detrás, que les lidera y que acapara buena parte de las imágenes en directo de los 'team principals' dirigiendo al equipo durante el fin de semana de carreras, es fundamental para la reputación y para demostrar que este camino ha merecido la pena y que en resistencia, y ahora en Fórmula E Jaguar, vuelve a estar a la cabeza.



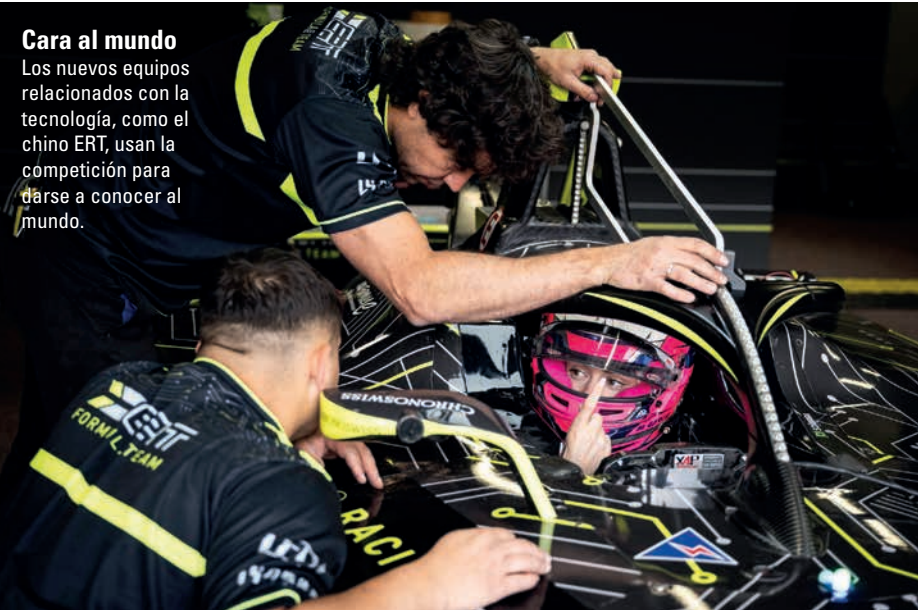
La fiesta del podio
La celebración del podio, con el público cerca y la entrega de trofeos original, se ha convertido en seña del campeonato.

y conseguir el máximo de regeneración rodando a máxima velocidad. Esa es la idea, pero también que no todo sea perfecto y que el pilotaje cuente lo más posible. El coche es muy sensible, lleva neumáticos de calle y los seguirá llevando. Es uno de los monoplazas más difíciles de conducir y es muy complicado sacarle la última décima. Las nuevas plataformas y medios han llevado al campeonato a alcanzar los 225 millones de espectadores globales. Sus datos los sitúan con 385 millones de fans y muy bien posicionados en mercados emergentes en Asia y el sudeste asiático. Alejandro Agag y Alberto Longo, como fundadores, siguen al mando, pero la Fórmula E tiene un nuevo CEO, Jeff Dodds, llegado de las telecomunicaciones y encargado de dar el salto exponencial del campeonato con los nuevos fans, a través de las redes sociales, con Liberty Media y Warner como dueños. Desde el campeonato proclaman que no quieren competir con la F1, por el tipo de carreras y el tipo de trazados. La Fórmula E es la ciudad y es un evento alrededor de la carrera. Las marcas lo saben y explotan la mejor manera de promocionar su marca a través del motorsport. Las ciudades consiguen atraer un gran espectáculo y cada vez más quieren una carrera. De hecho, el giro de Europa al mundo que ahora ocurre en F1 ya ha llegado a la Fórmula E, con carreras en Indonesia o Japón y un calendario que no deja de crecer con un ritmo frenético.

La temporada 2024 ya ha terminado y está a punto de comenzar la siguiente. Con un calendario que hará que arranque la competición ya en diciembre de este mismo año y que contará con el mayor número de carreras y ciudades hasta la fecha.

EL CALENDARIO MÁS AMBICIOSO

Primero, los test en Valencia, del 4 al 7 de noviembre, en el circuito de Cheste. Lugar donde ya han realizado tests de inicio de temporada en años anteriores y donde repiten como único banco de pruebas para el nuevo curso. Primera carrera, en São Paulo, donde comenzará la nueva lucha por el título en un circuito espectacular, que pasa por el propio 'sambódromo' y que es un lugar único en el mundo. Será la única prueba a finales de este año, porque ya nos metemos en 2025, pero nos quedamos en América para subir hasta México. Un lugar donde vivir con pasión todos los eventos deportivos y donde agotan las entradas meses antes de la llegada de la propia cita. Será el 11 de enero, justo a la vuelta de las vacaciones de Navidad.



Cara al mundo
Los nuevos equipos relacionados con la tecnología, como el chino ERT, usan la competición para darse a conocer al mundo.

Lola Yamaha será la nueva estructura en 2024/2025 y han entrado asociándose al ya existente Abt



Tradición y vanguardia
El trazado de Mónaco, el mismo de la F1, es ya un clásico en la Fórmula E. Es espectacular verlos pasar tan rápido cerca de los muros.

Desde allí, salto a Oriente Medio, para correr en Arabia Saudí, lugar que ha acogido al motorsport y al que se está asociando para ofrecer la mejor imagen, modernizarse y abrirse al mundo. Una vía necesaria para hacer una transición hacia el primer mundo, y qué mejor que hacerlo con la categoría puntera en tecnología en monoplazas. Será una cita doble para aprovechar el fin de semana del 14 y 15 de febrero. Hay un hueco libre por confirmar para el 8 de marzo y correr en meses consecutivos. Desde ahí al mes de abril, con la cita de Miami, que será el epicentro del Mundial y la gran novedad. Es el 12 de abril y recorrerá las calles de la mítica ciudad americana. Un cambio que se produce por Portland, un circuito que funcionaba muy bien, pero que ahora deja su testigo a Miami para ofrecer una versión más espectacular. Mayo es la cita clásica de Mónaco, circuito mítico y el diseño de siempre para correr por Sainte Dévote, subir al Casino, trazar Loews, Mirabeau y llegar a máxima velocidad a Portier hasta culminar en La Rascasse. Es el glamour, el lujo, la mejor activación y un trazado legendario que muy pocos campeonatos

EL ASCENSO DE CUPRA

No ha sido una campaña fácil para el equipo Cupra, que ha tenido que lidiar con el 'powertrain' menos competitivo de la parrilla, el del constructor indio Mahindra. Aun así, ha conseguido terminar la temporada con los dos coches en los puntos en la última carrera, algo que era impensable a principio



de campeonato. Incluso llegaron a rozar un podio a mitad de temporada, de hecho, lo perdieron en la foto finish por esa falta de potencia. Al final, y con mucho esfuerzo, conscientes de sus limitaciones por su suministrador, han terminado en novena posición en la general, peleando ya con Maserati y por delante de ERT y del propio Mahindra, la casa madre, que solo por conocer la tecnología y el software evidentemente debería estar por delante. El pequeño milagro de Cupra es acabar con los dos coches siendo competitivos, puntuando en las cuatro últimas citas de manera consecutiva y con los dos coches entre el P5 y P6. Xavi Serra es el ingeniero español que se ha encargado de que el equipo funcionara y hacer el máximo con lo que tenía, y Nico Müller es el piloto que mejor ha rendido. Desde principios de año estaba tomada la decisión de cambiar el 'powertrain' para la próxima temporada y llevar uno mejor, el de Porsche, que le diera el salto de calidad en cuanto a potencia y poder pelear con los mejores. Ahora la estructura Abt con la que trabajaba Cupra pasa a ser Lola Yamaha, y Cupra tiene la opción de trabajar en este proyecto o quedarse como patrocinador en otro equipo. Hasta que comience la nueva temporada, con los tests, puede haber un giro que dé a Cupra la mejor opción para brillar.



Alejandro Agag, la puerta al mundo
El fundador del campeonato (junto con Alberto Longo), posa aquí con Michael Andretti, otro apellido clásico que ha entrado en la nueva competición, donde posicionarse en las primeras temporadas es esencial para ser competitivo.



VIP veloz
La aceleración de la Fórmula E impresionó a Usain Bolt.



El imperio del sol
El mercado oriental tiene a su mejor embajador en Nissan, y una carrera que causa sensación en Tokio.

pueden incluir en su calendario. También, en el mismo mes, salto a Tokio, Japón. Una cita que deslumbró al mundo en la pasada edición y que mostrará las calles de la ciudad más tecnológica y adelantada al resto del planeta, con las naves eléctricas peleando por sus calles. Es una imagen futurista hecha realidad. Será el primer paso en Asia, antes de ir a la doble cita de Shanghái, el 31 de mayo y 1 de junio. Un trazado en el circuito internacional, que usa la versión corta de F1 y que ofrece la curva caracol en el inicio, una larga recta

trasera, curvas enrevesadas y con cambio de rasante y vuelta a la recta principal, muy ancha, donde hemos disfrutado de hasta cuatro coches en paralelo. Sudeste asiático en continua expansión con la carrera de Indonesia, que regresa al calendario después de que no se pudiera disputar la cita anterior, por coincidir con las elecciones locales. Indonesia es un gigante en sí mismo, con miras aperturistas y donde la carrera eléctrica funciona muy bien. Desde ahí, llegada a Europa para terminar el periplo mundial con una doble cita en Berlín,

en el antiguo aeropuerto de Tempelhoff, muy ancho, abierto, con mucha vida alrededor de la carrera. La final será en Londres, en el epicentro de la City, con otra doble cita de sábado y domingo, con las gradas llenas y junto al río Támesis y el puente de Londres. Un calendario de ensueño que ha ido tomando forma en estos diez años y donde otras ciudades pelean por entrar, aunque comienza a ser complicado hacerles hueco, con el nivel tan alto al que han conseguido llegar en tan poco tiempo.



HISTORIETAS CON

Coca-Cola



LAS COSAS DE
RAYMOND BLANCAFORT

¿EL GANADOR? WILLIAMS, AL HACERSE CON SAINZ

¿Alguna vez has ido a votar y has tenido la sensación de no hacerlo por el mejor candidato, sino por el menos malo?

El menos malo es el mejor de los que se presentan, puedes decir... pero, en el fondo, es muy distinto. El ver el vaso medio lleno o medio vacío no es cuestión de optimismo o pesimismo, sino que es algo que va en función de las circunstancias de la situación.

Esa sensación es la que he tenido cuando Carlos Sainz ha decidido unir su futuro al de Williams. Que un piloto ganador, en plena forma, competitivo, que algunos colocan entre el Top 4 o el Top 5 del momento, posible campeón con el coche adecuado, haya dado este paso es un síntoma de la particular meritocracia de la F1. No discuto las razones de John Elkann por fichar a Lewis Hamilton para Ferrari. Desde muchos puntos de vista, es algo que entra en el campo de la lógica. Sainz apareció entonces como el recambio más lógico para Lewis en Mercedes. O la alternativa adecuada en Red Bull a un Sergio Pérez que mentalmente parece abatido. Toto Wolff y Christian Horner lo saben. Pero el primero tiene sobre sí el 'sin-

drome Verstappen', el no haberlo fichado cuando papá Jos se lo ofreció antes de ir a llamar a la puerta de Milton Keynes. No quiere arriesgarse a perder a Kimi Antonelli... quizás tampoco a que Russell y Sainz le provoquen la angustia que sintió en la época de Rosberg y Hamilton. Esto último es lo que no quiere Horner, un duelo Max-Carlos, que Red Bull ya vivió en los días de Toro Rosso; Horner quiere un buen segundo, no un 'primero bis', no hará nada que pueda incomodar a Max.



EN CORTO

F4 SPAIN WINTER SERIES

Tras el éxito de las F4 Winter Series en España el pasado año, Geelinch (organizador de las Winter Series) y la F4 Spain han decidido separarlas. El promotor alemán organizará su propia serie en el marco de las Winter Series y la F4 Spain, la suya propia. Hay 'clientes' para ambas (el pasado año se limitaron a 38 coches y se rechazaron solicitudes) y así unos pueden usar las gomas Pirelli utilizadas en Centroeuropa e Italia, y la serie española, las Hancock que se usan aquí.

LA FIA LANZA LOS TC LITES

La FIA ha anunciado una nueva categoría de

turismos, los TC Lites. Debe servir de introducción al mundo de los turismos, para no tener que entrar directamente en los TCR. La idea es clara: dos categorías, TCL-4 y TCL-5, y los coches compartirán preparación con los Rally4 y Rally5, ya sean los homologados en estas categorías o los que los preparadores privados adapten usando el 'kit' de conversión oficial. Partiendo de una base común con los rallyes –como había sido habitual hace cuatro décadas–, espera disponer de una amplia base y evita el tener que desarrollar coches específicos.

LAS FG SERIES, CON EL DTM

Las FG Series, una competición de fórmulas eléctricos que han puesto en marcha Dilbagh Gill, an-

tiguo responsable de Mahindra en la Fórmula E, y Nick Heidfeld, con el apoyo de QEV Technologies (la empresa española que cuidará de los coches) irá el próximo año de acompañante del DTM, tras un acuerdo con el ADAC. El campeonato tendrá dos categorías con el mismo coche, FG1 y FG2, una para expertos y otra para 'rookies', la segunda con el motor limitado electrónicamente en su potencia. La idea, formar pilotos para el futuro automovilismo eléctrico.

LUNA FLUXÀ SIGUE ADELANTE

¿Les suena el nombre? Sí, es hermana de Lorenzo y Lucas Fluxà, pero, sobre todo, la mallorquina, a sus 14 años, sigue siendo 'piloto

SEVILLA TENDRÁ SU CIRCUITO

Sevilla tendrá su propio circuito de velocidad. Está situado en Carmona, a 20 km de la capital. Un trazado de 4.220 metros, de 12 metros de anchura, con 17 curvas y una recta de 880 metros. No es un circuito de carreras –aunque no debería descartarse alguna– sino un trazado de 'track days' y ensayos, como los otros que son propiedad de Spain Circuits Group, una sociedad creada por el expiloto de motos David García. Desde el embrión del Circuito de Almería, el grupo construyó el Circuito de Andalucía, colindante, con tres alternativas de trazado posibles. Dos circuitos que



pueden unirse para crear un trazado de más de 9 km, el Iberian Circuit, que podríamos definir como el Nürburgring español. Circuitos destinados a ensayos privados, a alquiler para tandas a particulares y que tienen cada vez más clientes –de ahí que proliferen–, dado que son el único lugar donde se puede gustar de la adrenalina de la velocidad de forma segura (aunque siempre tendrá sus limitaciones) y legal. Y en Andalucía existen buenas muestras de ello: además de estos tres ejemplos, tenemos Guadix, Ascari Resort o Montebancho, dejando aparte Jerez, que es un circuito de carreras. Y en el resto de España tenemos el caso de Alcarràs y, sobre todo, el Circuito de Navarra, que actualmente gestiona el expiloto de F1 Jonathan Palmer, propietario de un grupo con buena parte de los circuitos británicos, y cuyos trazados son mixtos: 'track days', ensayos y también carreras. Por supuesto, Motorland, Barcelona, Jarama o Valencia también tienen sus jornadas de ensayos privados –no siempre de equipos de competición– y 'track days'.

JAMES VOWLES QUERÍA PARA WILLIAMS UN PILOTO TRABAJADOR, CON BUEN ROLLO CON LOS INGENIEROS, IMPLICADO EN EL TRABAJO, RÁPIDO EN CLASIFICACIÓN Y MUY CONSISTENTE EN CARRERA

Puestas así las cosas, tres opciones: Williams, Alpine y Audi, todavía Sauber. Es decir, un equipo en descomposición; otro cuya construcción es una incógnita, al tener que haber dado una marcha atrás importante y cambiado sus planes, y un tercero, Williams, que parece estar encarado, aunque está por ver si cuenta con recursos suficientes para avanzar de forma más o menos rápida en su reconstrucción. Los Sainz, padre e hijo, están curtidos en estas lides. Carlos padre sufrió golpes así en su carrera en los rallyes. Carlos 'júnior' también, en cierta forma, pero había salido airoso hasta ahora. Cada vez que un equipo iba a prescindir de él, conseguía subir un escalón a uno mejor: de Toro Rosso a Renault, de Renault a McLaren, de McLaren a Ferrari. No es baladí. Todos en el paddock saben de sus cualidades. Dicen que hay dos tipos de pilotos: los que sacan tres décimas al coche y los que son capaces de hacer el coche un segundo más rápido. Quizás Carlos no le saque tres décimas, pero sí dos. Quizás Carlos no haga el coche un segundo más

rápido –algo complicado en los tiempos sin test– pero sí ocho décimas. Y James Vowles era lo que quería para Williams. Un piloto trabajador, que se entiende bien con los ingenieros, que se implica en el trabajo de estos; rápido en clasificación, pero, sobre todo, muy consistente en carrera. Un auténtico líder que aporta mucho al equipo. Con él, de paso, Williams se desembaraza de la servidumbre de tener que aceptar un piloto de pago. Si Vowles convenciera a Adrian Newey, ya sería rizar el rizo. Pero el hecho de que haya apostado fuerte por Carlos, y que la oferta por 'el domador del viento' siga en pie, es una muestra de la voluntad de los actuales propietarios de Williams de volver a llevar al equipo a lugares avanzados. El entusiasmo con el que el equipo –los hombres de la factoría– recibió el anuncio del fichaje de Sainz habla por sí solo... Carlos es el emblema visible de las expectativas. Y Toto Wolff quizás se guarda una carta por si Antonelli no hace honor a lo que se espera de él.

MERCEDES CAMBIA DE ESTRATEGIA

Al menos, para los GT. Esta actividad, de la que cuidaba HWA, es 'traspasada' a una nueva filial, Alffaterbach. Es el nombre de la población natal del fundador de AMG, Hans Werner Aufrecht, exingeniero de Mercedes. La marca de la estrella siempre tuvo mucha ligazón con AMG, hasta que la adquirió y Aufrecht creó HWA. Toto Wolff fue socio de HWA.

GERRY VAN KOUWEN Y EL F-FORD FESTIVAL

El holandés Gerry Van Kouwen ganó el F-Ford Festival cuando esta categoría era la fórmula de iniciación por excelencia y ganarla era el pasaporte a las categorías superiores con garantías

de continuidad. Aquello fue hace ahora 40 años. Van Kouwen falleció de un cáncer el pasado año, a los 60 años, y su viuda, Suzy (británica), no ha encontrado mejor manera de honrar su memoria que convertirse en patrocinadora del F-Ford Festival de este año. Sus hijos, Sian, Ellie y Ethan, están absolutamente de acuerdo con la iniciativa y estarán, junzo a Suzy, en el evento.

JAMIE CHADWICK, TEST EN INDYCAR

La tres veces campeona de las W Series, que lleva dos años en la Indy NXT, tendrá la oportunidad de un test con Andretti para Indycar. Jamie ha ganado este año una carrera y está entre los cinco primeros del campeonato. Michael Andretti ha sido claro: piensa en ella para subirla a la categoría reina en cuanto esté preparada.

LA FÓRMULA ESPAÑOLA



▲ Alex García Campaña

Es ‘vox populi’ que España tiene y ha tenido siempre una gran afición por el mundo del motor, por las conocidas categorías nacionales y por los éxitos de nuestros equipos y pilotos, en dos y en cuatro ruedas. Sin embargo, lo que muchos desconocen es el alcance de la presencia española en la Fórmula 1. Una categoría que, a pesar de tener el inglés como lengua franca, cada vez habla más el castellano.

Toda la Fórmula 1 está ocupada por los anglosajones... ¿Toda? ¡No! Una aldea poblada por irreductibles españoles resiste, todavía y como siempre, al invasor. Así podría empezar una interesante historia involucrando a apasionados trabajadores de nuestro país que se enfrentan a un mundo históricamente reservado casi en exclusiva a los anglosajones, siendo los latinos una suerte de rebeldes sin causa. Entre ellos, destaca el pueblo español, sin el auspicio de una gran marca o equipo presente en la F1, como si tuvieron italianos y franceses, por ejemplo, para darles una puerta de entrada al Gran Circo, a menudo sorprendentemente cerrado. Y eso a pesar de que en España siempre ha habido pasión por las carreras y nuestra presencia en la F1 se remonta a sus primeros pasos, a finales de los años 40, con Julio González-Pola, quien tomó parte en el Gran Premio Peña Rhin de 1948, en Barcelona, con un Ferrari 125. Luego llegarían los Alfonso de Portago, Paco Godia... la semilla estaba plantada, echando raíces y lista para brotar, a poco que se la regara lo justo y necesario. Seguramente, son los pilotos los que más interés han generado a lo largo de las décadas. Desde los mencionados Portago y Godia hasta el bicampeón del mundo Fernando Alonso y el



Javier del Arco (sentado) y José Mari Rubio ilustran cómo era ser periodista a finales de los 70.



Durante más de cinco años, la voz que guiaba a Charles Leclerc por radio a lo largo de los fines de semana de gran premio fue la del ingeniero catalán Xavi Marcos. Juntos ganaron cinco carreras.

LA PRESENCIA ESPAÑOLA EN F1 VA MUCHO MÁS ALLÁ DE LO QUE SE VE POR TV, CON GRANDES PROFESIONALES EN TODAS LAS ÁREAS

otro español ganador de un GP, Carlos Sainz, en la actualidad. Sin olvidarnos de Alex Soler-Roig, Emilio de Villota, Adrián Campos, Luis Pérez-Sala, Pedro de la Rosa, Marc Gené o Jaime Alguersuari, muchos de ellos con momentos destacados en la categoría reina. Curiosamente, en tiempos recientes, McLaren ha sido el equipo más ‘amigable’ con los nuestros. Dejando de lado el paso por Woking de Alonso y Sainz, también estuvo presente Roberto Merhi –a su vez, también titular con Manor– como piloto de simulador, posición que en la actualidad ocupa Dani Juncadella, aunque como ‘freelance’ y sin un contrato fijo con ellos. También estuvo asociado brevemente a McLaren el bicampeón de la IndyCar Àlex Palou, que llegó a flirtar con la idea de buscar asiento en la F1, incluso tomando parte en unos entrenamientos libres... Aunque los pilotos son los más mediáticos, el personal técnico y deportivo es igual de decisivo a la hora de generar resultados, pero mucho más desconocido por el gran público. Hay excepciones, claro, como la de Joan Villadelprat. Su trayectoria le vio entrar en la F1 con

McLaren, donde trabajó con John Watson [a quien entrevistamos en este mismo número] y Alain Prost, antes de dar el salto a Ferrari, siguiendo al director técnico John Barnard. Más tarde, estuvo en la época ganadora de Benetton con Michael Schumacher, antes de un último intento en Prost, a comienzos del nuevo milenio. Con cinco títulos de pilotos y tres de constructores en su haber, encabeza una lista de ilustres técnicos en la que también se encuentran Toni Cuquerella –Super Aguri, BMW Sauber, Ferrari, HRT– o Albert Fàbrega –Super Aguri, HRT–, todos ellos con una segunda vida en televisión después de dejar atrás la parte competitiva de la F1. Pero hay más, como Manuel Muñoz, ingeniero jefe de Pirelli en la categoría reina hasta 2023, o Xavi Marcos, ingeniero de pista de Charles Leclerc desde 2019 hasta el GP de Miami de 2024. También tuvo una presencia importantísima en Ferrari el madrileño Iñaki Rueda, jefe de estrategia de Maranello entre 2021 y 2023, antes de cambiar de rol dentro del legendario equipo italiano. Sin olvidarnos del ‘suizo de adopción’ Xevi Pujolar, un hombre con una dilatadísima trayectoria en F1, pasando por Jaguar, Williams, Hispania y Toro Rosso, antes de ingresar en Sauber en 2016. Ocho años después, es director de carrera del equipo de Hinwil, con expectativas de mantenerse en el equipo con la llegada de Audi. Y más allá de los nombres más mediáticos, están los ingenieros injustamente denominados ‘anónimos’, las piezas que hacen que la maquinaria de la F1 funcione como un reloj suizo. Margarita Torres, ingeniera de motores de Mercedes en Brixworth [en la foto de apertura, celebrando una victoria junto a Lewis Hamilton], después de

LA FÓRMULA ESPAÑOLA

tres años en Renault, es un buen ejemplo. Como también lo son José Luis Mateos, ingeniero de telemetría; Gorka Narbarte, mecánico; Alicia Herrera, ingeniera de sistemas electrónicos de túnel de viento (todos ellos en Williams). O Iván Fernández, Aingeru Elizondo y una veintena de españoles más en Aston Martin. Y así, se podría ‘pasar lista’ en todos y cada uno de los diez equipos del paddock. Pero, además de todos aquellos elementos que inciden directamente en el rendimiento del monoplaza –pilotos, ingenieros o directivos–, también hay que tener en cuenta todos esos roles ‘misceláneos’ de apoyo. Casos como el de Aleix Casanovas, preparador físico de George Russell, que incluso se mudó a Mónaco para poder trabajar de forma más cercana a su piloto. Russell ha vuelto a la senda del triunfo y se enfrenta al desafío de liderar el equipo Mercedes a partir de 2025.

No obstante, en materia de preparadores físicos, el más conocido en tiempos recientes es Xavi Martos, quien dejó atrás el mundo del fútbol, donde fue entrenador personal de Víctor Baldés (portero del Barça), para pasarse al mundo del motor. Tras unos años trabajando con Vitaly Petrov, desarrolló una excelente relación profesional con Sergio Pérez, con quien colabora desde 2014. Junto al mexicano, ha vivido una carrera deportiva que le llevó desde Force India hasta Red Bull. También existe una notable presencia española en los organismos que se encargan de que la categoría funcione. Durante muchísimos años, Joaquín Verdegay ha sido vicepresidente de la Real Federación Española de Automovilismo, además de ser uno de los hombres fuertes de la FIA como parte del Consejo Mundial, muy implicado además con la F1. El suyo es solo uno de los nombres españoles con presencia

importante en la FIA, entre los que destacan también el de Manuel Aviñó –actual presidente de la RFEdA–, Fernando Álvarez y Joaquín Folch, el primer español en ser campeón del mundo de F1; en su caso, de vehículos históricos. Y las mujeres españolas también brillan en este ámbito, a menudo más político que deportivo. Entre ellas, destaca Sílvia Bellot, conocida como habitual directora de carrera de F2 y F3, pero que también ha ejercido el rol de comisaria deportiva en la categoría reina. Suyo es el hito de haber sido la primera mujer en entrar en el equipo arbitral de la FIA en la F1. Y tras ella, muchas otras siguen sus pasos en otras categorías regionales y nacionales, buscando romper el techo de cristal –como lo hiciera en su día en las pistas la añorada María de Villota–, como lo ilustra Neus Santamaria, comisaria y directora de carrera que ya ha estado con la F1 Academy.



1



2



3



4



5

1 Xavi Martos ha sido una pieza vital en la carrera deportiva de Sergio Pérez, encargándose de su preparación física desde los tiempos de Force India hasta la actualidad.

2 Ser campeón del mundo es especial; lograrlo junto a Michael Schumacher, algo único. Joan Villadelprat fue una figura clave en equipos como Benetton, Ferrari y McLaren.

3 Si hubiera un campeonato del mundo de fotógrafos, Miquel Liso tendría varios títulos. Artista reconocido en el paddock, donde muchos guardan sus obras como oro en un paño.

4 Emilio de Villota fue pionero en la F1 a finales de los años 70. La añorada María no tuvo tiempo de emular a su padre, pero nos enseñó el valor de la vida a través de su libro.

5 En la actualidad, España tiene dos pilotos a tiempo completo en la F1, ambos ganadores de carreras. Fernando Alonso y Carlos Sainz tienen cuerda para rato.

6 Alonso escribió en 2005 y 2006 una página de oro del deporte español. Para muchos profesionales que a día de hoy nutren el paddock de talento, allí empezó todo. Quizá ese sea su mayor triunfo.

7 Sílvia Bellot es la primera mujer en haber ejercido el rol de comisaria deportiva en la F1, demostrándose su buen hacer a lo largo de su trayectoria profesional.

8 De compinche de Javier del Arco en los 70 a institución de la F1 hoy en día. José Mari Rubio ha forjado una trayectoria notable a base de esfuerzo y talento.

9 Durante años, Manuel Muñoz fue una figura clave en el organigrama de Pirelli, donde llegó a ser el jefe de ingeniería de la marca de neumáticos en la Fórmula 1.



6



8



7



9

Como sucede con cualquier otro deporte, la F1 es inconcebible sin la presencia de la prensa. A lo largo de las últimas décadas, el número de periodistas, reporteros y fotógrafos que viven atados a la categoría reina ha crecido de forma exponencial. Tanto es así que, a día de hoy, en varios Grandes Premios hay más de 250 personas acreditadas cuyo trabajo se centra en contar al mundo lo que sucede en el circuito –y en el paddock, claro–. En este sentido, sería imposible imaginar el mundo del periodismo del motor en España sin los pioneros, como el mítico Javier del Arco, que en los años 70 se paseaba por los circuitos europeos a pesar de los evidentes desafíos logísticos de la época. No fue el único en acercar la F1 al gran público antes de que fuera el fenómeno de masas que es hoy. Francesc Rosés viajaba por primera vez a un GP en el lejano Anderstorp, en Suecia, a principios de los años 70, antes de acabar en la televisión autonómica catalana, donde fue uno de los pilares de las transmisiones durante más de 15 años, junto a periodistas del calibre de Josep Lluís Merlos, Sebastià Roca, Francesc Latorre o Laia Ferrer. En tiempos más recientes, Antonio Lobato consiguió convertir, junto a Fernando Alonso, a toda una generación de forofos de la F1 en

CADA VEZ SON MÁS LOS JÓVENES ESPAÑOLES QUE PERSIGUEN EL SUEÑO DE ENCONTRAR UNA SALIDA PROFESIONAL EN LA F1

España. Y casi de la noche a la mañana, un deporte a menudo visto como minoritario en nuestro país llegaba a situarse solo por detrás del fútbol. En este proceso colaboraron nombres como los de Gonzalo Serrano, Nira Juanco, Noemí de Miguel y tantos otros. También ha resultado vital el crecimiento del interés en Internet, donde nombres como los de Cristóbal Rosaleny y Víctor Abad han sido tanto o más importantes que algunos de los que circulan por el paddock de forma regular. Nombres como los de Javier Rubio, Miquel Liso o José María Rubio han servido para dar color a todo lo que sucede por los paddocks del mundo, ya sea a través de su prosa o de las imágenes capturadas por las lentes de sus cámaras. Y en la actualidad, junto a los fotógrafos que cabalgan

entre la F1 y las categorías teloneras, como es el caso de Joan Codina, nombres como los de Eric Alonso y Xavi Bonilla se han convertido en habituales entre los equipos y las agencias fotográficas que cubren el mundial, con instantáneas que ilustran o hipnotizan, según los requerimientos del cliente. En la propia TodoRacing tenemos el honor de contar con firmas importantes en el mundo de la F1, como son la de Raymond Blancafort, referencia en el automovilismo a lo largo de las últimas décadas, o Valentí Fradera, quien estuvo a cargo de la edición en español de F1 Racing, además del polifacético Miguel Portillo, con experiencia en textos y entrevistas, además de en la cabina de comentaristas o en el pitlane como reportero. En definitiva, a pesar de lo anglosajón que sigue percibiéndose el mundo de la F1, la globalización y el volumen de la pasión que hay por el deporte en España ha permitido que muchos jóvenes y no tan jóvenes encuentren en la máxima categoría una salida profesional, que les permita ganarse la vida haciendo aquello que les gusta. Y esto ya es una victoria. Pero si, además, se pueden permitir el lujo de perseguir triunfos también en el circuito, el éxito ya es redondo.

TERREMOTO HYPERCAR EN 2025



 Luis Alberto Izquierdo

Nuevas marcas, diferentes equipos oficiales, nuevas tecnologías en el porvenir... la Resistencia está muy viva y cuenta con el Campeonato del Mundo con mejor futuro de la década. Aston Martin, Hyundai, Cadillac, Mercedes, Honda y Toyota han sido protagonistas estas últimas semanas, presentando sus cartas para 2005 en el WEC y en el IMSA norteamericano.



Hyundai anunciará en breve si construirá un LMDh.

La marca coreana ya ha creado prototipos, como los destinados a la ascensión al Pikes Peak.



uando algo se mueve es que está vivo. Y WEC e IMSA no cesan de agitarse cuando aún faltan varios meses para terminar el año. Todas las marcas quieren

estar situadas para la próxima temporada contando con el mejor coche y –un apartado que resulta esencial– con el mejor equipo. Desde que los grandes fabricantes decidieron externalizar sus departamentos de competición o, al menos, su gestión en pista, “teams” profesionales y con trayectoria se están haciendo con el control de los oficiales, como AF Corse, JOTA, WRT, Signatech, Iron Lynx... Lo que era más habitual del automovilismo norteamericano ahora se ha extendido también al europeo.

Los principales movimientos en este sentido se han generado con motivo de la ruptura entre Cadillac y Chip Ganassi, que hacía correr sus LMDh a ambos lados del Atlántico. Pese al poderío del equipo americano, nunca pudo tener dos coches ni en el WEC ni en el IMSA, lo que perjudicó la evolución del V-Series.R y está penalizando sus carreras. Ahora, la marca líder de General Motors ha decidido “tirar la casa por la ventana”, ampliando su inversión a ambos lados del Atlántico y con dos formaciones diferentes. En el WEC será JOTA (que abandona la órbita Porsche) quien gestionará dos prototipos que, por otra parte, son obligatorios desde el año



Aerodinámica compacta.

El Aston Martin Valkyrie LMH ya rueda por los circuitos británicos.

que viene. La oferta de Cadillac también ha convencido a la otra superestructura “racing” norteamericana, Wayne Taylor Racing with Andretti, que abandona a su rival Acura/Honda, a la que representaba oficialmente en exclusiva desde este mismo año. Además, Cadillac seguirá contando con un tercer coche en IMSA, el Wehlen de Action Express (campeón GTP en 2023). La marca americana, lejos de rendirse, apuesta con fuerza por la Resistencia.

A quien se le ha quedado cara de póker es a los responsables de Acura, que habían puesto todos los huevos en la cesta de Wayne Taylor tras despedir de mala manera a su segundo equipo, Meyer Shank Racing. Ahora no han tenido más remedio

que volver a llamar a su puerta para que regrese y gestione los dos Acura ARX-06 GTP a partir de la próxima temporada. La nueva estructura oficial HRC (Honda Racing Corporation) también intervendrá activamente, llevando directamente uno de los dos coches dentro de MSR. En este caso ya no es Acura, sino Honda quien interviene, con mayor proyección internacional en el futuro. ¿Les invitarán a Le Mans?

En este baile de equipos queda huérfano Chip Ganassi Racing. No es que le importe demasiado, con protagonismo en otros campeonatos como la IndyCar. Pero es que tiene un as en la manga: Hyundai. La marca coreana lleva interesada en Resistencia desde 2020 y se espera que anuncie su



Cadillac y JOTA se asocian en 2025.
La primera abandona al equipo Chip Ganassi Racing y, la segunda, a los Porsche 963.

decisión en las próximas semanas. En principio, el programa será solo en IMSA bajo su marca de lujo, Génesis. Para ello fabricará su propio LMDh en colaboración con Dallara u Oreca, mientras todo señala a Pipo (motorista de Glickenhaus) para construir la planta motriz. Su debut no sería antes de 2026, para extenderse posteriormente al WEC.

Hay analistas que no ven con buenos ojos que una marca generalista como Hyundai venga a competir con firmas de prestigio como Ferrari, Porsche o Lamborghini. Bien es cierto que Toyota también lo es, incluso Peugeot y BMW, pero una coreana... En fin, la FIA no pone trabas y, para Hyundai, es una justa aspiración poder vencer en un circuito a Porsches, Ferraris y lo que se ponga por delante. John Doohan, responsable del IMSA, ha anunciado con orgullo que “varios grandes fabricantes” están interesados en su campeonato, citando a Hyundai, McLaren

y –más en nebulosa– a Ford.

Quien no se acercará por la Resistencia es Mercedes. A su responsable de competición, Stefan Wendl, la FIA y el ACO le han vuelto a dar con la puerta en las narices. Sus AMG GT3 no podrán competir en el WEC ni en las Le Mans Series en 2025, salvo que alguno de sus equipos sea expresamente invitado. Más vale que la marca de la estrella siga en F1, porque actualmente no tiene ninguna opción en el WEC.

A cambio, la anunciada llegada de Aston Martin se reconfirma con las primeras pruebas en circuito del AMR Valkyrie LMH durante este verano. Los trazados de Silverstone y Donington fueron los primeros elegidos para su debut. A diferencia de las otras versiones “track day” del Valkyrie, el Hypercar es mucho más fluido de líneas y limpio de aditamentos aerodinámicos. Cuenta con el morro más alto de todos los Hypercar (con cierto parecido al Porsche 963), con una zaga muy corta

y un gran alerón trasero. Su sonido es inimitable: no en vano lleva el motor V12 atmosférico Cosworth que, en su versión de 6,5 litros, proporciona 1.000 CV. Las especificaciones de la versión LMH, con un tercio menos de potencia, aún no se han comunicado. El Valkyrie LMH evolucionó positivamente en manos de los pilotos Darren Turner, Mario Farnbacher y Harry Tincknell a través del equipo The Heart of Racing, que será el oficial de Aston Martin el año que viene. Este tendrá dos sedes, una en Silverstone y otra en Phoenix, para afrontar el ambicioso programa conjunto de WEC e IMSA. Por su parte, Porsche sigue liderando ambos campeonatos este año. El norteamericano, tras un doblete en Road America en el sprint final frente a Acura y Cadillac. Y el Mundial, tras terminar sus dos coches oficiales segundo y tercero en las 6 Horas de São Paulo (y eso que no lo tuvieron fácil, con paradas extra en boxes). Ahora la

Duelo francés Alpine-Peugeot.

En Brasil, la marca de Renault no sufrió los problemas de motor que tuvo en Le Mans.

marca alemana ve posible derrotar a Toyota en el WEC, a falta de tres carreras. Sin duda, el BoP será decisivo, porque estos coches son muy sensibles a las variaciones de peso. Y tras perder al competente equipo JOTA de su formación y sin planes para inscribir un tercer coche oficial, a la firma de Stuttgart no le queda otra que potenciar a su segundo equipo privado, Proton. Tendrá que invertir bastante para que en 2025 tenga dos 963 capaces de igualar a los de fábrica, tanto por pilotos como por estrategia y gestión en boxes.

Lo de contar con un tercer coche para minimizar los riesgos en carrera es algo que planea en todas las marcas. Ferrari ya cuenta con su coche amarillo de AF Corse, renunciando a enviar en 2025 ningún 499P al IMSA, ni siquiera en manos de su equipo-satélite, Risi Competizione. En la carrera brasileña estrenó su primera “evo” (refrigeración de frenos), que les ha costado un primer comodín. Toyota (que, por cierto, ganó en São Paulo con gran –demasiada– autoridad, gracias al BoP que lastraba a Ferrari) también ha renunciado entre dientes a tener un tercer GR 010 el año próximo, pero demanda a la FIA más comodines para poder desarrollar el coche, que es el Hypercar más antiguo en parrilla y ya



lleva gastados algunos. Los nervios traicionaron a Rob Leupen, su director deportivo, que hizo declaraciones en contra del BoP y la FIA le multó cautelarmente con 10.000 dólares. ¡Y eso que el BoP les era favorable!

Peugeot, en cambio, sigue sin levantar cabeza (y eso que São Paulo era un circuito nuevo para todos) y continúa con su purga de pilotos: Mueller se marcha y lo sustituyen por la joven promesa Jacobsen. Así no se soluciona nada. Y, hablando de pilotos, circula el rumor de que la FIA piensa imponer la obligatoriedad de correr con tres pilotos todas las carreras. Una medida sin



Limitaciones para el hidrógeno.

Los nuevos Hypercar H2 disputarán solo tres carreras en 2028.

pies ni cabeza, porque cada equipo debía ser libre de elegir entre dos y tres en función de la dureza o duración de la prueba, como ahora. ¡Que son profesionales!

También se ha matizado en estas semanas el tema del hidrógeno. Aunque en Le Mans se anunció a bombo y platillo que la nueva categoría H2 debutaría en el WEC de 2028, ahora se ha especificado que no correrán todas las pruebas del Mundial, sino algunas seleccionadas. En concreto, las 6 Horas de Spa, las 24 Horas de Le Mans y, tal vez, las 6 Horas de Fuji a final de año. En principio, por disponibilidad de boxes. Toyota, Alpine y BMW han mostrado interés en participar con sus prototipos alimentados por hidrógeno, pero al tiempo estarán compitiendo con sus Hypercar de combustión, al menos hasta 2029. Un reglamento más detallado será publicado por la FIA a finales de esta temporada.



Porsche lidera WEC e IMSA.
Tras su victoria en Elkhart Lake, los 963 de Penske son favoritos al título americano.



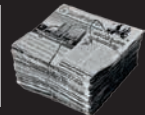
Las marcas prefieren tres coches.
Ferrari está sacando rendimiento al “amarillo” de AF Corse.



Toyota voló en São Paulo.
Solo Porsche pudo seguir su estela en Interlagos, logrando el segundo y tercer puestos.

GOODYEAR





John Watson



“Viví una de las épocas más bonitas de la F1”

Ha sido uno de los grandes pilotos de la época dorada a caballo entre los 70 y los 80, y poco le ha faltado para ser un ‘grandísimo’, en tiempos en que los grandes campeones abundaban. TodoRacing charla con John Watson, un observador sabio de nuestro deporte y un conversador brillante.



Alfredo Filippone
Archivo Alamy

John Watson supo ganarse el aprecio de todos por su caballerosidad típicamente ‘British’, a pesar de ser natural de Irlanda del Norte. También se le recuerda por haber sido un estoico compañero de equipo de figuras incómodas como Niki Lauda o Alain Prost. A sus 78 años, ‘Wattie’ sigue al pie del cañón, como (excelente) comentarista de las carreras de SRO. Charlar con un actor y testigo de tantas páginas de la historia de nuestro deporte es un deleite. Y no es necesario hacerle una primera pregunta, porque es él quien comienza la entrevista, haciendo una interesante comparación entre pasado y presente.

“Soy consciente de haber vivido una de las épocas más bonitas de la Fórmula 1, la que va de la mitad de los 70 a la mitad de los 80. Fue una época de oportunidades para todos los que quisieran alcanzar la F1, tanto pilotos como equipos. Quien tuviera espíritu emprendedor y algo de medios, podía crear su propio equipo de la nada. Un buen ingeniero que te hiciera un coche decente, motores Cosworth y algo de dinero, y ya tenías equipo de F1. Ahí está el ejemplo de Frank Williams: lo pasó mal al principio, pero con el patrocinio adecuado y un ingeniero del calibre de Patrick Head, pudo triunfar. El equipo McLaren de Ron Dennis y John Barnard es otro buen ejemplo, aunque partían de una base existente, e incluso tuvieron éxito iniciativas más excéntricas, como las de Lord Hesketh o Walter Wolf. Hoy algo así es imposible, y resulta desolador ver las trabas que se están poniendo a proyectos serios y de gente acreditada como la familia Andretti. Paradójicamente, hoy existen muchas menos posibilidades de llegar a la F1”.



Íntimos amigos.
Niki Lauda y John Watson con el McLaren MP4 con chasis de carbono.

¿Para los pilotos también?

Por supuesto. En mi época, los equipos podían alinear un tercer o cuarto coche, había escuderías privadas... Eran tiempos en los que hubo hasta treinta y tantos inscritos por carrera, con precualificaciones... Hacerse con una de las 26 plazas en la parrilla no era sencillo, pero había oportunidades para los jóvenes con talento o con ideas

novedosas, como Niki Lauda, que llegó a la F1 alquilando un March con un préstamo bancario... Hoy no hay suficientes salidas, ni siquiera para quien viene de la F2 o F3 oficiales. Para poder vivir de esto, los pilotos acaban en GT y resistencia, pero gente como Fuoco, Schwartzman, Marciello o Vanthoor, con el talento que tienen, tendrían que estar en F1...



John Watson



'Wattie' y la realeza.

En sus tiempos de piloto, Watson era agasajado por la nobleza (a la izquierda, junto al duque de Kent) y tuteaba sin complejos a los más grandes en la pista. Arriba, con Alain Prost; abajo, compartiendo chanzas con Nelson Piquet y Niki Lauda.

“A LOS PILOTOS DE HOY TODO LES LLEGA SERVIDO EN BANDEJA. ESO HACE QUE, COMO PERSONAS, NO SEPAN NADA DE LA VIDA”



Repertorio selecto.

El piloto norirlandés en la horquilla de Montreal, en 1981, donde fue segundo con el MP4/1.

Tus inicios no fueron fáciles y llegaste a la F1 de la manera que has descrito, en 1974, con un Brabham privado del Team Goldie Hexagon, que lucía precioso en esos colores marrón y naranja. Puntuaste tres veces en 15 carreras, y por aquel entonces puntuaban solo los seis primeros, ¿todo un éxito!

Lo cierto es que nada hubiera sucedido sin esa temporada con Hexagon, sin esa oportunidad de darme a conocer. Le debo todo a Paul Michaels, que era un comerciante de clásicos que quiso darse el gusto de montar un equipo de F1. Le alquiló un BT42 y luego un BT44 a Brabham, o sea, a Bernie Ecclestone, y no lo hicimos mal. Fue mi gran oportunidad, porque yo venía de una familia de la clase media y mi padre, aunque le gustasen los coches y corriera en carreras club, no me pudo ayudar mucho. Empecé corriendo con lo que encontraba, ahorré dinero y salté directamente a la F2, en 1969, sin pasar por la F3. Fueron cinco temporadas en condiciones muy precarias. El coche lo preparábamos mi mecánico, George, y yo, y nos tiramos cinco temporadas recorriendo Europa en una Ford Transit que era oficina, casa y taller a la vez, con el F2 en el remolque. Tocaba hacer de todo, pero fue una buena escuela, y esto me lleva a otra consideración...

Sobre el presente, me imagino...

Sobre los pilotos de hoy, que pueden ser muy talentosos y aguerridos, pero como personas son unos inmaduros completos, porque no tienen ninguna experiencia de lo que es la vida, todo les llega servido en bandeja. Les apoyan, gastando muchos millones, sus familias o sus sponsors, federaciones o quien sea, y les colocan en equipos, academias y programas donde lo encuentran todo resuelto y listo. Ellos solo tienen que subirse al coche, y claro, eso hace que vivan fuera de lo real y que, como personas, no sepan nada de la vida.

Para ti, tras una temporada 1975 decepcionante con Surtees (y una carrera con Lotus), la consagración llega en 1976, con el Penske y esa inesperada primera victoria en Austria. ¿Qué representó ese triunfo?

Lo que recuerdo es que fue un fin de semana de muchísimas emociones. Al llegar a Zeltweg, había un ambiente muy triste en el equipo, porque allí mismo, el año anterior, se había matado Mark Donohue, que era mucho más que el piloto talismán del equipo, era el socio de siempre y como un hermano para Roger Penske. El recuerdo de esa tragedia estaba muy presente. Pero luego sucede que gano esa maldita carrera, de forma inespe-

rada, porque no estábamos en las quinielas, y las emociones se desbordan, todos llorando en el box a lágrima viva... Fue algo muy especial, a día de hoy sigue siendo la última victoria de un equipo americano en F1, y han pasado 48 años... Para mí, evidentemente, fue marcar una casilla importante: de piloto de F1 me convertía en ganador de GP. Era lo que había soñado de niño: ser piloto de F1, ganar un GP, luego más GP y, luego, ser campeón del mundo.

Solo se te ha resistido la última casilla, la del título, aunque estuviste cerca de lograrlo en 1982, cuando acabaste ex aequo con Didier Pironi, por detrás de Keke Rosberg. ¿Lo lamentas?

Ahora ya no. Hay cosas que hubiese podido hacer mejor, pero eso pasa con todo en la vida. Si miro a mi carrera en su conjunto, he estado en la F1 durante una década, he ganado cinco GP, que quizás no sean muchos, pero en esa época había menos carreras y más competencia, y, en todo caso, han sido victorias muy bonitas, he corrido para grandes escuderías y al lado de grandes campeones. Solo puedo sentirme feliz y afortunado por todo ello. Y más todavía considerando que nunca me hice daño de verdad, en una época en que había mucho más riesgo.

Efectivamente, en tu balance solo hay una piedad rota, en tu segunda carrera en F1, la Race of Champions no puntuable de 1973, en Brands Hatch, pero nadie se olvida de ese tremendo accidente que tuviste en Monza en 1981, con el McLaren. ¿Salir ileso fue un milagro?

Fue un accidente espectacular, pero menos grave de lo que pareció por televisión, donde se ve el coche partirse en dos en el impacto, el motor y la caja



Cara y cruz.

Alain Prost se unió a John Watson en McLaren en 1980, logrando un sexto y un quinto puesto en sus dos primeras carreras de F1. A la derecha, el accidente de Watson en la Race of Champion, en 1973 con el Brabham BT42, en su debut en esta carrera.

irse por su cuenta, y una nube de vapor de agua que hace pensar que se está incendiando todo. En realidad, el monocasco en carbono aguantó perfectamente y solo hubo una llamarada. Pero sí, cuando volví al box, estaban todos muy preocupados, intenté meterle humor al asunto diciendo: “Chicos, lo siento, he abollado un poco el coche”, pero luego, cuando vi las imágenes por televisión en el hotel, me quedé impresionado y pensé: “Santo cielo, ¿este es el número que he montado?”. En realidad, fue un error mío, estaba concentrado en los coches que tenía delante, y en la salida de Lesmo me subí al piano y el coche se me fue...



John Watson

Volvamos atrás: en 1977 y 1978 corres con los Brabham-Alfa de Bernie Ecclestone. Por fin estás en un equipo puntero y tienes que medirte por primera vez con un compañero, Carlos Pace y Hans Stuck en un primer momento, luego Niki Lauda. Mucho potencial y pocos resultados. ¿Te sentiste frustrado?

La decisión de Penske de cerrar el equipo de F1, para concentrarse exclusivamente en las carreras americanas, me pilló por sorpresa y ya no quedaban muchos asientos libres. Llamé enseguida a Bernie y me dijo que fuera a verle inmediatamente, firmamos por dos años ese mismo día. Tuve la suerte de llamar en el momento adecuado: Bernie estaba en un forcejeo con el sponsor, Martini&Rossi, para la elección del segundo piloto. Ellos apoyaban a Clay Regazzoni, que iba a firmar el contrato al día siguiente, y Bernie quiso dejar claro que la elección de

los pilotos era una prerrogativa exclusiva suya. Me llevé el asiento por cuestión de horas y me supo mal por Clay, que era un gran tío, pero la F1 es un mundo duro, donde no se hacen regalos. Para mí, correr con un motor Alfa era un honor, porque soy un gran forofó de la marca y de la escuela italiana de ingeniería en general. Considero el [Alfa Romeo] P3 de 1932 el coche de carreras más bonito de todos los tiempos, y el TZ 2 es el GT que prefiero entre todos. El Brabham-Alfa era un gran coche, con un motor increíble, pero tuvimos muchos problemas de fiabilidad y el bóxer 12 cilindros era pesado y voluminoso, lo que impactaba sobre la aerodinámica. En 1977 perdí dos GP, Francia e Inglaterra, por tonterías del sistema de alimentación, y lamento no haber ganado una carrera con ese motor. Al año siguiente pude resarcirme parcialmente con dos poles, y la conseguida en Paul Ricard es un recuerdo especialmen-

te bonito, porque era la carrera posterior a Suecia, donde habíamos corrido con el BT46B, estrenando el famoso ventilador trasero y provocando un alud de protestas. Bernie retiró enseguida el invento y en Francia volvimos a usar el coche tradicional, por lo que lograr la pole fue una bonita manera de acallar la polémica.

En 1979 fichas por McLaren, donde te quedarás cinco temporadas y lograrás tus mayores éxitos, pero ¿fue fácil vivir la transición entre la era de Teddy Mayer y la de Ron Dennis?

Los primeros dos años sufrimos bastante; el equipo tenía un retraso técnico importante, no había sabido gestionar la revolución del efecto suelo. Las cosas empezaron a ir mejor en 1981, cuando Ron Dennis toma decididamente las riendas y llega John Barnard, que rompe la baraja con el MP4, el primer monoplaza con un monocasco completamente en carbono, un coche realmente adelantado a su época. Gané el GP de casa, en Silverstone. Fue una victoria un poco rocambolesca, pero que a nivel interno sentenció la toma de poder definitiva de Dennis y Barnard. **Los vientos parecen soplar a tu favor, pero en 1982 topas nuevamente con Lauda, que ha decidido volver a las carreras. ¿Fue difícil convivir con él?** Mira, la verdad es que Niki y yo siempre nos llevamos bien. No era un compañero fácil, maniobraba mucho para tener siempre al equipo a su favor y a

Ansiado éxito.

Watson acarició la victoria en varias carreras con el Brabham BT45 Martini, en 1977, pero tuvo que esperar al MP4/1 para volver a ganar por fin (en la otra página, en el podio de Silverstone en 1981).



Tiempos modernos. Con el MP4/1B de 1982. En su época en McLaren, Watson vivió la transición del monocasco de aluminio al chasis hecho enteramente de fibra de carbono, fabricado por Hercules en Salt Lake City.

su servicio, pero había un aprecio y un respeto mutuos, y hemos seguido teniendo relación por muchos años tras retirarnos. Tenía su manera de hacer las cosas, era muy perfeccionista, siempre quería tenerlo todo bajo control y estaba obsesionado con probar y probar, aunque no siempre las cosas le salían como quería, sobre todo en carrera, donde le superé a menudo, cosa que lo sacaba de quicio. Un buen ejemplo: GP de Bélgica de 1982, en Zol-

der. El ambiente el domingo es plomizo, porque el día anterior había muerto Gilles Villeneuve. Con tiempo nublado pero caluroso, en el warm-up me doy cuenta de que los neumáticos del lado izquierdo no rinden bien y, junto a mi ingeniero, decido montar gomas de mezcla más dura en ese lado y la cosa funciona. Opto por esa configuración para la carrera y se lo comento a Niki, que ni me hace caso y sigue con lo que tenía programado. En

carrera, mi coche tiene mayor estabilidad, a Niki lo adelanto sin problemas, en plena recta, y gano. En la reunión técnica tras la carrera, Niki no para de lamentarse, le pido por qué no hizo lo mismo que yo, y al final tiene que admitir: “Porque yo esa solución no la he probado”. Él era así en todo, antes de convencerse de algo, lo tenía que experimentar personalmente, no se fiaba de nadie y no podía ir en contra de ese mantra suyo.



John Watson

Tus dos victorias en América, en trazados urbanos, Detroit 82 y Long Beach 83, saliendo muy atrás en la parrilla, fueron dos obras maestras. De hecho, en Long Beach estableciste un récord que sigue inigualado: nadie ha conseguido ganar un GP saliendo tan atrás (22.º). ¿Cómo recuerdas esas dos hazañas?

Recuerdo, sobre todo, que en ambas ocasiones le di un repaso a Niki [risas], pero al equipo no le importó; a Dennis lo que le interesaba era que ganase un McLaren. En Detroit, hubo que repetir la salida e hice una buena remontada hasta llegar a un grupo formado por Pironi, Cheever y Niki, que llevaba vueltas a la cola del trío sin intentar nada. Adelanté a Niki con una maniobra decidida y me fui a por los otros dos. Niki les adelantó solo cuando me vio hacerlo y entendió que era factible. Luego me quedaba por superar a Rosberg, que iba

primero. Keke era un rival duro pero correcto, y le gané ese duelo. En Long Beach, tanto Niki como yo nos clasificamos lejos, por problemas de neumáticos, pero en carrera íbamos bien y empezamos a remontar. Le cogí la zaga a Niki y mi única preocupación era que no se me escapara, que no quedara nunca un coche entre nosotros. Le pasé a final de recta, ganándole la frenada. Es obvio que Niki tenía muchas cualidades y supo sacarles todo el partido, pero lo que se dice un ‘fighter’ [un guerrero], eso desde luego no lo era.

También has tenido como compañero a Alain Prost, en 1980, el año en el que debutó en F1. ¿Una experiencia igual de difícil?

No, con Alain tuve una muy buena relación, pero fue una temporada difícil para el equipo, que tenía mucha presión para volver a las posiciones de cabeza. Apostaron todo por Alain, le veían como un

mesías, y todos los desarrollos técnicos me llegaban dos o tres carreras después que a él. Alain debutaba en la F1, pero ya se le consideraba un predestinado, había causado una gran impresión en toda la F1. Que estábamos ante un talento excepcional lo entendimos enseguida, desde el primer test invernal en Paul Ricard. Alain era un piloto extraordinario y una buena persona. Durante casi toda la temporada fue más rápido, pero la cosa cambió a partir de Zandvoort, cuando se invirtieron los papeles, porque el nuevo M30 que le dieron a él demostró ser peor que el viejo M29, que ya era malo... Siempre fue muy correcto conmigo y antes de que acabara la temporada, me avisó: “John, sé que lo ha pasado mal, pero quédate en McLaren, porque yo me voy a Renault”. En la última carrera, en Watkins Glen, sufrió un feo accidente en los libres y se lo llevaron al centro médico. Fui a verle en cuanto pude, para



Barbarroja.
Watson, con el Penske PC3 en el Jarama, en 1976. Ese año ganó su primer GP, con el nuevo PC4, y lo celebró afeitándose su característica barba.

“HE CORRIDO PARA GRANDES ESCUDERÍAS Y AL LADO DE GRANDES CAMPEONES; SOLO PUEDO SENTIRME FELIZ Y AFORTUNADO”



Debuts coloristas.
En 1973, Watson se estrenó en Le Mans con el Mirage con los colores de Gulf. Abajo, primer año completo en F1, con el bonito Brabham de Hexagon, en 1974.



Equipo mítico.
De izquierda a derecha: Bellof, Bell, Mass, Ickx, Schuppan y Wattie, integrante en 1984 y 1985 de un equipo que hizo historia con los legendarios Porsche 956 y 962C.



asegurarme de que no tuviera nada grave. Valoró mucho el detalle, entre otras cosas porque nadie del equipo había aparecido por allí, pero... portarse bien y tener un mínimo de humanidad tendría que ser lo normal, ¿no?

Quizás eras demasiado ‘gentleman’... ¿te faltó ser un poco más canalla para ser un campeónísimo? [Hace una pausa antes de contestar] Bueno, cada uno es como es, no creo que se pueda cambiar tu propia naturaleza. A los equipos siempre les han gustado los pilotos muy seguros de sí mismos, llenos de autoestima, que ostentan liderazgo... Algunos ejemplos los conocemos todos: Lauda, Senna, Schumacher, Verstappen... No creo que yo no tuviera las mismas aptitudes, pero quizás la percepción era que no las tenía en igual medida. Luego, hay grandísimos pilotos, con un talento inmenso, pero sin ningún don para la política, como Ronnie Peterson, que era realmente una persona especial y un gran amigo... [se le quiebra la voz, cambiamos de tema...]

Tu carrera en F1 concluye en 1983, excepto una reaparición en 1985 para sustituir a Lauda, lesionado, pero sigues corriendo con coches Sport, con los que ya habías competido en los años 70 (Chevron, Mirage y Alfa). Vives la era de los Grupo C, corres para grandes marcas, ganas cuatro carreras del Mundial y eres subcampeón del mundo en 1987. Un bonito capítulo para cerrar tu recorrido, ¿no?

Sí, y una buena manera para reducir el... mono, porque las carreras son una droga y los pilotos somos unos yonquis [risas]. Después de la F1, no

hubiese podido retirarme y punto. Las carreras de resistencia fueron perfectas para desintoxicarme progresivamente. Los Grupo C eran coches preciosos, pero su conducción era muy exigente físicamente. He corrido siempre en equipos oficiales, Porsche, Jaguar, donde luché por el título junto a Jan Lammers, Toyota, y BMW en América. Empecé a mediados de la temporada 1984 con uno de los Porsche 956 Rothmans oficiales, junto a Stefan Bellof, mientras que en el otro coche iban Jochen Mass y Jacky Ickx, que conocía todos los trucos de la especialidad. Stefan era un fenómeno, inalcanzable en términos de tiempos, y un chico que se hacía querer por todos. No existe la menor duda de que se hubiera convertido en un gran campeón sin esa trágica cita con el destino en Spa. Fui feliz de ganar con él en Fuji, en 1984, en la carrera que lo proclamó campeón mundial.

¿Te ilusiona el resurgir de las carreras de resistencia?

Sí, y parece que va en serio, con tantos constructores implicados en el WEC, aunque la especialidad parece depender más que nunca de una sola carrera, Le Mans. Otrora contaba también el campeonato.

Tras dejar de correr has emprendido una exitosa carrera como comentarista, primero en F1 y ahora como ‘voz’ del GT World. Escucharte es un placer, pero parece que tú también te lo pasas bien...

Ya son 34 años que estoy metido en esto, más de los que he estado corriendo. Es una etapa más en



Oficial Jaguar.
Después de dejar la Fórmula 1, John Watson se metió de lleno en la modalidad de la resistencia, donde siempre corrió en equipos oficiales. En la foto, con el Jaguar XJR-8 en 1987.

ese proceso de desintoxicación del que hablaba y me permite, con 78 años, seguir en las carreras, que son toda mi vida.

Y el futuro de las carreras, ¿cómo lo ves? ¿Eléctrico?
¡¡¡Noooooo, por favor!!! El motor eléctrico tiene su papel en la movilidad presente y futura, pero no es una solución para todo, y no puede sustituir del todo al motor de combustión, sobre todo en competición, donde creo más en el hidrógeno y en los combustibles sintéticos, y donde tenemos que ser coherentes con nuestra historia y nuestro ADN. Como decía Enzo Ferrari, el motor es el corazón de un coche, y le doy toda la razón.

RALLYES

Agones-Los Cabos

EL TRAMO DE “COHETE”



Eduardo Bueno
Jaime Sainz de la Maza

Agones, tramo mítico del Rallye San Agustín y, más tarde, del Rallye de Avilés. Un tramo situado casi en la puerta de la casa de José Antonio “Cohete” Suárez, y con él lo hemos recorrido. ¡Cómo lo disfrutamos!

Decir a estas alturas que Asturias tiene unas carreteras idóneas para los rallyes es una obviedad. Pero sí que hay que matizar que, entre tanta curva, hay tramos muy distintos los unos de los otros. Llamo a “Cohete” Suárez: ¿cuál es tu tramo favorito? La respuesta es rápida: “*Uno de ellos, el mítico Agones del Rallye San Agustín*”. ¿Por qué? “*Vente a Asturias y te lo cuento*”. Y para allá que nos fuimos.

Dame una pincelada del tramo al que vamos a ir.

Empiezas subiendo en una zona muy técnica y deslizante en su día, que cambió cuando lo asfaltaron, cruce a derechas, cambio de asfalto, se ensancha, zona rápida y de mucho valor, horquilla y empiezas a bajar hacia Somao. Cambio nuevamente de asfalto, curva lenta, humedades, musgo en los laterales, agua... La parte final del tramo es la más complicada si no lo tienes muy por la mano. Tiene varios tipos de grip dentro del mismo ancho de la carretera y llegas con los frenos y gomas achicharradas. A eso hay que añadir que es una zona con muchas humedades.

Antes de irnos hacia Agones, ¿qué debe tener un tramo para ser el favorito de un piloto?

Zonas medias y rápidas, en las que tenga que juntarse la técnica con el valor.

¿Podrías ir de memoria en este tramo?

Podría ir de memoria en este tramo, y no sé si es más peligroso ir de memoria que con copiloto... Lo que sí es cierto es que, cuando conoces tanto un tramo y que además significa tanto para mí, la puedes liar un poco entre lo que ves, lo que escuchas, lo que piensas y lo que sientes.

¿Puede superar el corazón a la cabeza?

En muchos sitios, sí. El corazón te lleva a querer sorprender a la afición para que nunca olviden ese rallye en esa curva.

¿Qué significa para ti el Rallye San Agustín, que más tardé pasó a llamarse Rallye de Avilés?

Un rallye que han ganado muchos de los grandes pilotos de España: Genito, Zanini, Cardín, Hevia, Climent, Puras, Monzón, Solà... Siempre fue un rallye muy especial, mítico y con unos tramos únicos. Un rallye también peligroso y donde se vivieron momentos muy duros, con el accidente de José Piñón y el de Joan Vinyes, en el que Xavi Lorz a sufrió aquellas terroríficas quemaduras.

¿Hubieses preferido correr con los coches de aquella época o con tu actual Fabia Rally2?

Con los coches de antes, no solo para este tramo que vamos a hacer, sino para cualquier tipo de circunstancias. Ahora me toca correr con los Rally2, pero soy un fiel defensor de la pureza de los coches de antes, con esos escapes laterales, esas llamaradas, algún tracción trasera, el sonido... En definitiva, todos los elementos que hacían que la afición se volviese loca. Aunque sí tengo que decir que los coches actuales son tremendamente efectivos y rápidos, pero la línea que separa el límite entre el scratch y el estar fuera de la carretera es mínima. No hay prácticamente margen para el error.

¿No habéis perdido los pilotos de hoy cierto carisma respecto a los de antaño?

Hoy en día, los deportistas deben dar un discurso muy medido y políticamente correcto. Se ha perdido la naturalidad. Aun así, yo intento ser yo. A mí no me apetece ser un deportista más o ser una marioneta. Intento hacer cosas distintas, porque hace falta gente más real y menos protocolaria. El protocolo tiene que existir en una recepción de la Casa

“Intento combinar la parte seria del trabajo y la conducción rápida y agradecida para la gente”

Real, pero no en el día a día de un piloto que debe arrastrar a una afición.

¿Cuál es tu piloto ideal?

Cogería la disciplina, profesionalidad y trabajo de Carlos Sainz, y la conducción –una mezcla entre Colin [McRae] y Marcus Grönholm– y la forma de ser de Gigi Galli. Intento tener la parte seria del trabajo y la conducción rápida pero agradecida para la gente.

En este tramo, ¿te ganaría un piloto del mundial?

Habría que verlo... Aunque, por poder ganarme, lo podría hacer hasta uno del regional.

LLEGAMOS AL CONTROL HORARIO

Nos sentamos en el Skoda Scala Monte Carlo. Nos dirigimos a la salida del tramo, situada a la salida del pueblo de Agones. Los recuerdos de Cohete van cobrando vida: “*Los rallyes lo son todo para mí. Vivo por y para este deporte... No se me olvidará nunca el ir con mis padres a ver los rallyes de Llanes, San Agustín, Príncipe de Asturias... No se me olvidará nunca cómo agarré una gorra de Carlos Sainz que lanzaban desde un camión... Recuerdo, en 1997, estar en Fafé y ver venir los coches por la noche y cómo Armin Schwarz, en el salto, rompió toda la parrilla de faros... El Fórmula Rallye de Oviedo... Los Kit Car, los S2000 y ya, por supuesto, siendo más mayor llegaron los S1600 de Fuster, Berti... El 99% de los recuerdos que tengo son de rallyes, tanto de aficionado como de piloto, y creo que en Asturias este deporte es el más importante a nivel regional. Me encantan*



El indio y no la flecha.

Es un tramo en el que el piloto marca la diferencia, por encima del coche, por la variedad de zonas que tiene.



El coche.

Para “Cohete”, el Skoda Scala Monte Carlo tiene en el chasis una de sus mejores bazas para disfrutar en un tramo de estas características.

los rallyes, porque es una especialidad única. Los rallyes son más críticos que los circuitos, porque no tienes a comisarios que te avisan de salidas, de manchas de aceite, no tienes a un equipo que te va dictando por la radio lo que tienes que hacer... Ahí reside parte del encanto de este deporte. Además, tienes esos tramos al amanecer, la noche, la suciedad, la lluvia en un tramo y el sol en el siguiente... Este tramo es el mítico Agones del Rallye San Agustín, que prácticamente sale de la puerta de mi casa. Es un tramo muy complicado que, aunque hoy en día se ha reasfaltado en alguna parte y le ha restado, en cierta medida, algo de su esencia, hay zonas que siguen patinando como si hubiese jabón en el suelo. Además, tiene cambios de ritmo que me encantan”. Paramos en el punto en el que estaría situado el control horario. “Mi relación con este tramo es muy especial, y la primera anécdota ya la

tengo en la salida. Con 15 años yo ayudaba a la organización a sellar los carnés de ruta a los pilotos y, sin querer, le sellé mal el carné a Santi Concepción, poniendo el sello en otro tramo. No se me olvidará la bronca que me echó...”.

ARRANCAMOS

“Esta primera parte es de las que más ha cambiado con el nuevo asfalto, y ha perdido parte de su esencia. Aun así, los primeros kilómetros son muy técnicos. No debes perder nunca la línea de la trazada, porque todo lo que hagas en una curva afecta a la siguiente, y no solo porque pierdas velocidad sino también por mantenerte en la zona segura. Son curvas cortas pero intensas y en las que hay que poner una dosis importante de valor. También han arreglado las cunetas, y eso hace que ya no se ensucie tanto con el paso de los coches... Es una putada, porque eso siempre añade un punto más de riesgo”.

Salimos de la zona arbolada y llegamos una horquilla en la que se mantiene el antiguo asfalto. “En agua patina mucho, aunque lo realmente difícil es gestionar lo mucho que resbala, cuando está seco. Además, hay que llevar muy bien anotadas la cantidad de trampas que tiene: caminos de hormigón, arquetas, musgo en los laterales...”. Atravesamos el pueblo de Escoredo, situado a dos kilómetros de la salida. Una pequeña aldea en la que el tema favorito de conversación deben ser los rallyes. “Me gusta mucho pasar entre pueblos. Suelen ser zonas muy emocionantes, donde se agolpa la gente y hay que estar muy centrado porque todo se estrecha”. Nueva zona arbolada. Nuevamente, el musgo en el lateral y pleno de humedades en el asfalto pese a llevar días sin llover. “Si te fijas en el asfalto, se aprecia perfectamente por dónde muerden los pilotos”. Apenas llevamos cuatro

kilómetros de tramo y llegamos al mítico cruce de Villafraía, presidido por la Parroquia de Santa María Magdalena. “De este cruce hay cientos de imágenes y siempre tiene un ambientazo... Hito kilométrico de hormigón, de estos ya quedan pocos en las carreteras, y justo marca el inicio de otra zona que es muy bonita y en la que siempre hay mucha gente. Esta parte del tramo es totalmente distinta a la que ya hemos pasado. Muy rápida, pero que conserva el grip antiguo, mucho más abrasivo. Se va muy rápido y es una de las zonas que más me gusta, porque hay que hacerla con arrojo ya que con los pretilos interiores hay que afinar mucho. Pese a ser en subida, se va muy rápido. Rasante, curva corta y bajada desde Recuevo hacia Somao...”. Cohete se olvida casi de nosotros y parece sustituirnos por Pin, al que le va dictando las notas en pleno reconocimiento del tramo. “Izquierda 5 menos corta, para 10 frenos, para derecha 3 menos menos k. Abrir, ojo agua, derecha 4 k más ceñir, 100. Tarde izquierda 4 menos corta k salir, se abre 50, ras mío 50, izquierda 6 corta con fe, para 30... Derecha 6 en ras para 30, frenos...”. Llegamos a una zona muy complicada, también rápida pero preciosa. “Esta derecha se hace casi a fondo. Hay que tener mucho cuidado con el muro de piedra interior. Rasante a fondo fácil, y ya empiezas a sentir que llegas a otra zona mítica del tramo, la horquilla de Santa Olaya (km 7,6), siempre abarrotada. Era otro de los puntos a los que yo venía de niño. Aquí también hay una

imagen célebre de Borja Moratal, que en una ocasión se fue de frente y se llevó por delante al público, aunque afortunadamente no hubo que lamentar nada grave”. Zona de rasantes y baches que desestabilizan el coche, justo antes de llegar a otro punto que José Antonio recuerda con cariño. “En este punto, ya llegando a Somao, me acuerdo de estar en ese prado viendo bajar a Berti Hevia al corte con el Super 1600. Son de esos sonidos e imágenes que se te quedan grabados para la eternidad”. Bajamos el ritmo y Cohete pasa de piloto a guía turístico: “Somao es un pueblo muy bonito. Hace unos años fue nombrado Pueblo Ejemplar y destaca por sus casas de indianos. Dicho esto, esta es otra zona que me encanta, porque se va muy rápido entre casas”. Nuevo cambio de asfalto que patina muchísimo... y cruce de derechas, en la que es seguramente la curva más lenta del tramo antes de llegar a la mítica zona de La Fallona. Una zona con distintos tipos de asfalto en la misma trazada. “Esta zona es muy selectiva y suele causar bastantes bajas. Hay tres líneas de asfalto y lo importante es conseguir la línea con más agarre”. Llegamos al Alto de Monteagudo. Aquí José vuelve a ponerse la careta de guía turístico. “Para los que no vengan de rallyes, el Mirador de Monteagudo es un punto para tener en cuenta, porque se ve la desembocadura del Nalón hacia el mar Cantábrico, con el pueblo de San Esteban de Pravia de fondo. Merece la pena subir a

verlo”. Volvemos a la carretera. “Llegamos a esta curva que tiene un reguero de agua todo el año y que complica las cosas, porque llegas con las gomas a una temperatura alta. Y si no sabes que está siempre, puede ser un punto que marque diferencias. Son unos tres kilómetros totalmente sombríos. Además, dependiendo de la época del año hay mucha hoja de castaño, de erizo de la castaña, de pino, curvas contraperaltadas con ese triple grip... En definitiva, es una ensalada de agarres”. Nueva curva de izquierdas que patina mucho, más de lo normal. Cohete para, hace un inciso y la cara cambia. “Aquí viví uno de los momentos más tristes de mi vida. Probando el Subaru de Toño Sainz, me salí de frente y tuve un golpe fuerte. Pero el daño, más allá de lo material, fue el sentimental, porque Toño es una persona a la que le tengo mucho cariño y al que me une una importante amistad. La verdad es que fue un palo muy duro”. Seguimos. “En toda esta bajada hacia Los Cabos, no sé cómo, pero siempre coincide que las ruedas van por donde todo patina más. Zonas con fe, frenadas fuertes, derecha que vuelve y varias curvas cortas en las que es clave retrasar el vértice para poder ir a fondo... Izquierda media, curvas sucias y tres últimas curvas antes de llegar al final del tramo de Agones que termina cerca de Los Cabos. Son algo más de 14 kilómetros realmente intensos y una carretera totalmente recomendable para los que aman conducir”.

“Aquí viví uno de los momentos más tristes de mi vida. Probando el coche de Toño Sainz, me salí de frente y tuve un golpe fuerte”



El museo.

José Antonio Suárez y su padre nos hicieron un repaso de toda su trayectoria, en el pequeño museo donde conserva todos sus recuerdos.



El musgo.

Una de las características más destacadas en este tramo son las zonas de umbría, donde se acumulan las humedades y donde florece el musgo en los laterales.

EL TRAMO

Agones-Los Cabos: 14,3 km



En bajada.

Tras bajar desde Recuevo, parte que mantiene el antiguo asfalto, se llega a la mítica horquilla de Santa Olaya.



Zona con encanto.

La bajada a Somao es impresionante, porque se llega al corte. Zona estrecha y cruce a la derecha para encarar la parte final.



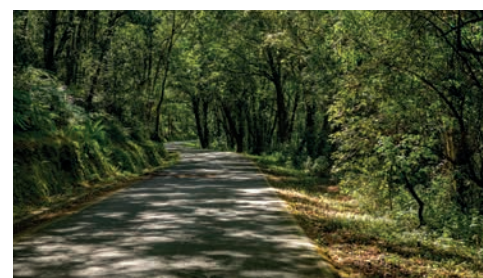
Zona mítica.

El cruce de Villafra es una de las zonas más icónicas de este primera parte del tramo. Es de fácil acceso para el público.



Tres tipos de asfalto.

La Fallona es la parte final y es muy delicada, siendo fundamental mantener la línea correcta.



Antiguo asfalto.

Al salir de Escoredo se llega a una zona arbolada donde las humedades permanecen días, incluso en ausencia de lluvia. El musgo del lateral patina enormemente.



Final.

El tramo termina con una serie de curvas muy delicadas. Es de las partes más selectivas y determinantes del tramo de Agones, que termina en Los Cabos.



El mejor asfalto.

Escoredo es el primer pueblo que se pasa tras una zona rápida y técnica, aunque el nuevo asfalto ha cambiado en cierta medida la esencia de esta zona.



EL COCHE

SKODA SCALA MONTE CARLO

La relación de Cohete con Skoda se ha ido fortaleciendo con los años y es de las más estrechas entre un piloto y una marca. "Les dije que confiaran en mí, que íbamos a ganar... Es una marca que me gusta no solo por lo que me ofrece a nivel deportivo sino por su filosofía, historia y por productos de calle como son las versiones RS o este Scala edición Monte Carlo. Que hagan cosas así ya dice mucho del tipo de marca que es. Por ejemplo, este coche con el que hemos hecho el tramo tiene ese toque deportivo, pero que liga perfectamente con el día a día de cualquier usuario. Pero estos detalles son los que enganchan a la gente y hablan por sí solos de la relación de la marca con los rallyes. Me gustaría que un día llegase a haber una edición limitada 'Cohete' de un Skoda. Por otro lado, al igual que para los rallyes, me gusta el cambio en H de dientes rectos, pero no cambio el DSG para el día a día. En un coche como el Scala tienes las dos variantes; un modo tranquilo y luego puedes pulsar el botón de la fiesta, con el que las suspensiones y la dirección se endurecen. Además, tiene un chasis muy compensado y divertido para carreteras de montaña. Me gusta tener a mi disposición el ángel y el demonio. El motor de 150 CV se disfruta bastante, con un carácter deportivo, y a los que piensan que la potencia no es mucha, lo que hay que decirles es que muchas veces es más importante el indio que la flecha... Un cambio DSG, a la hora de reconocer tramos, me da mucha tranquilidad porque, aunque tenemos la velocidad limitada a 80 km/h, en el modo Sport llegas a esos datos con facilidad y luego me puedo apoyar bastante en el cambio a la hora de frenar. El interior pienso que está muy bien terminado y me gustan los detalles en fibra de carbono, que simulan el de carreras. La conducción es muy efectiva y cuando te metes en curvas los asientos sujetan muy bien el cuerpo".





NO HAY QUINTO MALO

POR JAVIER BUENO

CITAS ÚNICAS III

En mis andanzas por el Mundial de Rallyes, he venido hablando de las citas más cercanas. En esta tercera entrega, voy a añadir las que se iban un poco más lejos, que tampoco estuvieron exentas de intensas vivencias: Polonia, Bulgaria y, sobre todo, Grecia.

Siempre recordaré mi llegada a Grecia para cubrir el Rallye Acrópolis de 1990. De Grecia no sabía mucho más de lo que había estudiado en el colegio, en mi época de bachillerato. Sabía que su historia era amplia e intensa; su cultura, sus filósofos, sus guerras entre espartanos y atenienses, sus dioses y diosas, etcétera, y tantas y más aportaciones en todos los ordenes de la vida, que fueron conformando nuestra historia. Como decidí optar por la ramas de letras, latín y griego, hasta me quedaron algunas palabras de su diccionario, pero eso era todo.

Esperaba encontrarme un país con buenas infraestructuras y, ya que tenía que hacer unos cuantos cientos de kilómetros para ir a los tramos, que sus carreteras estuvieran en orden, cuando menos correctamente asfaltadas. Pero, al margen de las vías principales, las demás, no sé qué tipo de betún, muy negro, usaban, ya que eran auténticas pistas de patinaje; el hecho fue que, en una izquierda, siguiendo al Mercedes de Néstor Palmeti (un periodista argentino que vivía en Roma, que era corresponsal de Auto Hebdo y que, en aquellos años, nos informaba sobre todo de la F1), mi Seat Ibiza, que me lo había dejado el importador de Seat en Grecia, aun con el piso seco, hizo un recto y de costado me fui contra un muro de hormigón. Afortunadamente, y sin mayores consecuencias que algo de chapa, pude seguir.

Los mapas de carretera griegos eran más o menos decentes, pero fuera de las dos radiales que salían de Atenas, para llegar a los tramos había que armarse de intuitiva orientación y alto porcentaje de valor;



El más duro

Los tramos en Grecia eran tremendamente duros, no solo para los pilotos sino también para aficionados y prensa. Acceder a ellos era una proeza.

eso sí, ayudaban bastante las capillitas en las zonas peligrosas, que recordaban accidentes de los que sus protagonistas habían salido indemnes.

Pero cualquier incidente que pudiera haber tenido mereció la pena para ver a Carlos Sainz y Luis Moya ganar su primer rallye del mundial. Ocurrió a media tarde en el tramo de Stiri, el último del rallye. Llegó primero Kankkunen, con su Lancia Delta-Martini, y detrás Carlos y Luis, con su ya maltrecho Toyota Celica. Sellados los cronos en los carnets de ruta a final del tramo, Juha se dirigió a Carlos y le dio un fuerte y sincero abrazo. Emoción a raudales para los dos únicos españoles que estábamos allí, Marcelo Carbone y yo. Notición a comunicar de inmediato, y en ello nos ayudó el inestimable favor que nos hizo Anastasia, recepcionista de un hotel en el pueblo de Livadia, que desde su centralita telefónica nos facilitó comunicarnos a Marcelo y a mí con nuestros diferentes medios para transmitir tan magno éxito; como, a veces, la comunicación se cortaba, me sorprendió oír como Anastasia se encabronaba poniendo a parir a la Telefónica griega. Corría el año 1990, después vendrían otras victorias, la más celebrada la del 1000 Lagos, y, finalmente, el título en Sanremo. Grecia era un rallye duro, con unos tramos rompeadores como pocos, de ahí que se le llamara el Safari europeo, aunque esta definición no le gustaba a la afición griega, como pude comprobar en un tramo tan impracticable como era el de Tarzán, cuando los coches llegaban con las suspensiones colgando y los neumáticos en las lonas. Recuerdo también la bronca que me cayó cuando intenté hacer una foto de unos puntiagudos peñotes que brotaban de la superficie

“Sellados los cronos en los carnets de ruta a final del tramo, Juha se dirigió a Carlos y le dio un fuerte y sincero abrazo”

de un tramo, cuando los aficionados a pie de cuneta me imprecaron, considerando que estaba dando una mala imagen del país. En cualquier caso, el Acrópolis era un rallye del mundial consolidado que, poco a poco, fue perdiendo cierto encanto, como era la travesía del mar de Corinto, desde el célebre Estrecho hasta Itea y Galaxidi, unos atractivos pueblos marineros, en la falda del monte Parnaso y Delfos, que se hacía para unir las primeras etapas con las siguientes. Era un momento bonito, ya que en un barco pasaba todo el mobiliario de las asistencias y en otro, pilotos, copilotos, jefes de equipo y prensa, circunstancia que nos permitía mantener interesantes contactos periodísticos entre unos y otros.

De Grecia subiré hasta Polonia, un rallye que en el mundial no tuvo mucho recorrido, 2014 a 2017, año en el que desapareció, principalmente por cuestiones de seguridad, ya que era muy difícil controlar al público, pero con unas pistas excelentes donde se alcanzaban promedios a veces escandalosos por los riesgos que conllevaba para los desordenados espectadores en caso de la escapada de un coche. En este 2024, el rallye se ha recuperado de nuevo para el Mundial. Al margen del rallye, ubicado en una

zona plena de bosques y lagos, uno de los atractivos que impresionaban y llamaban la atención era visitar la “Guarida del Lobo”, cerca del centro neurálgico del rallye en Mikolajki, una inmensa fortificación, totalmente búnquerizada, que Hitler, tras apoderarse de Polonia, hizo construir en 1941 para preparar la invasión de Rusia, siendo en esa fortaleza, en gran parte intacta, donde el Führer sufrió uno de los mayores atentados, del que desafortunadamente salió solo con rasguños.

Lindando con el norte de Grecia, pude vivir la única cita mundialista del Rallye de Bulgaria, que se llevó a cabo en 2010. Un país bonito, en el que todavía pesaba el yugo al que fue sometido por la Unión Soviética. Un rallye con rápidos tramos de asfalto, en el que nuestros pilotos se ilustraron puntuando muy alto en las pruebas para el Campeonato de Europa, como fue el caso de Antonio Zanini, vencedor en tres ocasiones, 1979, 1980 y 1983, con Fiat Abarth 131, Porsche 911 y Talbot Lotus, respectivamente, y Beny Fernández, en 1986, con el Opel Manta 400. En 2010, Citroën con el C4 WRC hizo doblete, con la victoria de Sébastien Loeb y Dani Sordo segundo. A esa edición tengo que añadir que, justo en las fechas del rallye búlgaro, se jugaba la final del Mundial de Fútbol en Sudáfrica, que lo ganó España frente a Alemania, puntualizando que, a raíz de nuestra victoria, a varios periodistas y colegas alemanes con los que confraternizaba les sentó tan mal que estuvieron algún tiempo sin saludarme, ni dirigirme la palabra. Tengo que reconocer que la culpa fue mía, por enrabietarlos por nuestro futbolístico éxito mundialista. En la próxima entrega, me iré por Asia y el Pacífico.

Sin Plus, la vida sigue igual



David Durán

La FIA ha decidido continuar, como estaba previsto, con los Rally1 híbridos, pese a la opción de cambiar de rumbo con la ‘comisión Richards’ y los Rally2 Plus.



Los Toyota, Hyundai y Ford de M-Sport vistos desde 2022 seguirán siendo la referencia en rallyes hasta 2026.

En los primeros meses de 2024, se produjo el equivalente a un maremoto en las redes sociales: la posibilidad de que la famosa comisión liderada por David Richards, viejo conocido de la afición española tras aquellos 1994 y 1995 de Carlos Sainz en Subaru/Prodrive, frente a los Rally1 híbridos que están en vigor desde 2022, crease una nueva categoría, unos hipotéticos Rally2 Plus, que supusieran una nueva forma más económica y apta para que una gran cantidad de

pilotos compitieran cara a cara en lo más alto del Mundial de Rallyes. Una forma de recuperar lo que había en la era del Grupo A y los primeros años de los World Rally Cars: que pilotos locales, especialistas en rallyes concretos o pilotos de filiales nacionales pudieran plantar cara e incluso sorprender a los oficiales del WRC. Algo parecido a los Hypercar LMH y LMDh en el WEC, salvando las distancias. En un principio, parecía que ese podía ser el camino, con un kit que convirtiera a los Rally2 de

marcas como Hyundai, Citroën, Skoda, Ford o Toyota (además de modelos R5 que entrarían en la misma normativa, tanto los antiguos de las mismas marcas como los de Volkswagen, Peugeot o Proton) en Rally2 Plus. Ahora bien, hay que recordar en todo momento que los Rally2 fueron concebidos como coches carreras-cliente desde el principio y, durante más de una década, han funcionado en el mercado y en los tramos a las mil maravillas, tanto en campeonatos nacionales como en campeonatos regionales FIA (como el



Finalmente, la FIA ha optado por dejar los Rally1 como están y esperar a 2027 para realizar cambios.

Europeo de Rallyes, el de Oriente Medio o el de Asia-Pacífico, entre otros) hasta el WRC2, la segunda división del WRC. Había varias cuestiones sobre la mesa, como el equilibrio entre mejorar los Rally2 o ralentizar los Rally1, después de los millones que cada fabricante ha destinado a sus Rally1. Hay voces, como la de Thierry Neuville (quien ya nos contaba en el número anterior la necesidad de actualizar la promoción de los rallyes antes que alterar el orden de la pirámide), que ya optaban meses atrás por mantener los Rally1 y centrarse en un cambio para 2027.

Todo esto, unido a los intereses de los fabricantes implicados en las reuniones del Consejo Mundial de la FIA relevantes al WRC y el hecho de que los Rally1 aún tienen homologación vigente hasta 2026, es uno de los factores por los que, al final, pese al trabajo de investigación realizado por esta comisión Richards, los Rally1 seguirán siendo los coches de la máxima categoría, como hasta ahora. Unos coches que han recibido muchas críticas por parte de los seguidores del WRC, no por sus prestaciones o por su falta de espectáculo, sino por su coste inviable para equipos privados (y que echa para atrás a más fabricantes), además de la complejidad de un sistema híbrido que, en más de una ocasión, ha fallado sin previo aviso, siendo este sistema híbrido el mismo para todos los equipos.

Así, el WRC decide optar por la continuidad, sabedores de que pasar a los Rally2 Plus podría causar más daños potenciales –y no atraer a las marcas, como ya comentamos en el anterior número con Neuville– y, para colmo, afectar a la categoría Rally2, que tan bien ha funcionado como categoría carreras-cliente. Ciertamente es que los WRC de segunda generación, basados en los S2000, funcionaron, pero en este caso la situación es muy diferente. Cabe la posibilidad

de que, para 2027, la nueva jaula de seguridad permita alojar diferentes motorizaciones, ya sean motores de combustión o incluso sistemas eléctricos o propulsados por hidrógeno.

UN SOPLO DE AIRE FRESCO

Los principales actores del WRC, salvo el teórico Kalle Rovanperä, los llevamos viendo casi una década o más: Sébastien Ogier, Elfyn Evans, Ott Tänak, Thierry Neuville... pero en

un deporte donde la experiencia son cinco grados, llega nueva savia, empezando por un Adrien Fourmaux que está logrando una gran progresión este año, mucho más constante y seguro que en años anteriores y capaz de lograr podios si la ocasión se presenta. Sin duda, el más explosivo ha sido Martins Sesks: en un Ford Puma Rally1 sin hibridar, a punto estuvo de marcar su primer scratch de buenas a primeras, nada más empezar el Rallye de Polonia, completando un debut sin apenas errores para acabar quinto, superando al propio Neuville. En su rallye de casa, Letonia, lograba dos scratches y estuvo peleando el podio contra Rovanperä y Ogier. En su debut con un Rally1 híbrido, solo un problema en el diferencial le apeó del podio ante su afición. Aun así, mandó el mensaje y fue un gran soplo de aire fresco, tanto por su velocidad como por su personalidad fuera del coche y su comunicación en redes sociales, atractiva para los jóvenes (y diferente de los ‘memes’ de Fourmaux).

De manera similar, Sami Pajari demostró en Finlandia que hay cantera en WRC2 capaz de dar el salto (el ‘renovado’ Oliver Solberg, Johan Rossel o Nikolay Gryazin son otros ejemplos) y realizar un gran papel. Acabó cuarto, sobreviviendo a varios sustos en un rallye muy complicado por la lluvia. Sin duda, hay una generación que por fin parece lista para reemplazar a la vieja guardia. Ojalá veamos a algunos de los nuestros, con Jan Solans, Pepe López o Efrén Llarena –todos ellos han logrado podios en pruebas del WRC o ERC, destacando la victoria de Jan en Portugal en WRC2– dando muchísimas alegrías a los fans españoles. Sin olvidarnos, por supuesto, de otros jóvenes ases como Alejandro Cachón o Diego Ruiloba, primer ganador español en el Rallye de Madeira desde Salvador Servià en 1985.

LOS INTERESES DE LOS FABRICANTES INVOLUCRADOS EN EL WRC HAN INCLINADO LA BALANZA A FAVOR DE MANTENER LOS RALLY1



La victoria de Jan Solans en Portugal, en WRC2, demuestra que sigue habiendo cantera española en el WRC.

Renault 5

Turbo



Luis Alberto Izquierdo

Existen pocos coches tan icónicos como el R5 Turbo, modelo diseñado para rallyes a finales de los años 70. Fue un “Stratos a la francesa”, un coche de competición puro, pero que recibió una estética popular –la del R5– que lo convirtió en un mito desde su nacimiento. Su vida deportiva se vio truncada por la desaparición del Grupo B en 1987, aunque nunca ha sido olvidado...



Ragnotti y Andrié en la salida del Tour de France 1980. El debut del R5 Turbo fue espectacular, con seis victorias en especiales antes de acumular averías menores.

Muchos piensan que el R5 Turbo es el paradigma del mítico Grupo B, pero se equivocan: el modelo de Renault nació antes de su instauración, en la época en la que los “grupos” tenían números y no letras. Así, el R5 Turbo fue primero homologado como Grupo 4, para ser rehomologado posteriormente como Grupo B, en 1982. Y, de hecho, la limitación de tener solo dos ruedas motrices en un mundo donde sus rivales (Audi, Peugeot, Lancia...) contaban con tracción total, lo relegó a un papel de comparsa incluso en su postrera versión Maxi Turbo. La genial idea de su creación debe ser atribuida al vicepresidente de producción de Renault de la época, Jean Terramorsi. Este inició el proyecto por el que la Régie debía crear un sustituto del Alpine en rallyes, siguiendo las líneas de Lancia con su Stratos: un modelo sin concesiones creado por y para los rallyes. El diseñador Marc Deschamps, de Bertone, presentó los primeros bocetos, pero la inesperada desaparición de Terramorsi puso en peligro la continuidad. Afortunadamente, su sucesor en el cargo, Hen-

ri Lherm, mantuvo el “proyecto 822.1” vivo en las instalaciones de Alpine, en Dieppe, donde un reducido equipo de ingenieros crearon un prototipo-muleto durante 1978. Una cosa estaba clara: debía tener propulsión trasera y motor central. Para ello se evaluaron varias opciones: el V6 PRV de 2,6 litros, los cuatro cilindros en línea del R20 TS y del Alpine A110 (dotados de turbo)... pero todos resultaban demasiado grandes y pesados. Como la idea era asimilar la imagen del coche de rallyes con el superventas de Renault de la época –el R5–, la carrocería sería forzosamente pequeña. Finalmente, se eligió el motor del R5 Alpine (con apenas 1.397 cc), pero dotado de un gran turbocompresor Garrett. Un monocasco de R5, sí, pero con aletas traseras ensanchadas para alojar el motor posterior y las enormes ruedas motrices... El maestro Marcello Gandini le dio la forma final, combinando perfectamente el aspecto del coche de calle con las necesidades del monstruo de competición. Hubiera corrido o no... ¡sería un éxito de crítica y público! La maqueta fue presentada en el Salón de París

RENAULT DISEÑÓ UN COCHE ESPECÍFICO DE RALLYES
CON LA ESTÉTICA DE SU “SUPERVENTAS”, EL R5



“Culo gordo”.
No hay premio por adivinar de dónde venía el apodo por el que se conocía el R5 Turbo en España.

de 1978 y, la versión motorizada, en el de Bruselas de 1980, procediendo inmediatamente a su fabricación en pequeña serie (400 unidades) en la factoría de Dieppe, para su homologación en Grupo 4. Hasta entonces, el negro coche de test había sufrido grandes evoluciones en pocos meses. Apenas medía 3.660 mm de longitud, para una anchura de 1.750 mm y una batalla de solo 2.430 mm. Para contener el peso, puertas y capós se hicieron de aluminio, rebajándolo hasta los 905 kg. Con 160 CV (iniciales) de potencia, el nuevo R5 Turbo tenía posibilidades.

La labor de concepción corrió a cargo del ingeniero de chasis François Bernard y del conocido motorista Michel Têtu, bajo las órdenes de Gérard Larrousse. El motor de 1,4 litros, dotado de un turbo Garrett T3, contaba con inyección mecánica Bosch K-Jetronic, que era lo mejor disponible en la época pre-electrónica. Puede que los 160 CV —con un turbo-lag considerable— y 221 Nm de par no parezcan muchos, pero eran capaces de propulsar el coche de 0 a 100 en 6,4 segundos. El reparto de pesos no era el ideal (con un 60% sobre el eje trasero), pero apoyado en anchos neumáticos Michelin

proporcionaba excelente motricidad a cambio de escasa adherencia del tren delantero. El R5 Turbo había que saber conducirlo, y combinar unas “manos” magistrales con una valentía sin límite. Algo que pilotos como Jean Ragnotti o Guy Fréquelin sí podían hacer. Aunque debutó como prototipo en el Giro de Italia de 1979, con Larrousse y Fréquelin al volante, el coche no estuvo homologado hasta un año más tarde, justo para la disputa del Tour de France Automobile, prueba mixta de rallye, circuito y montaña de 2.700 km de recorrido. El primer modelo de competición fue

LA PRIMERA VERSIÓN SÓLO TENÍA 160 CV EN SU MOTOR TURBO, PERO APENAS PESABA 905 KG



Motor sobrealimentado.
Apenas 1.400 cc de cilindrada, pero un gran turbocompresor Garrett.

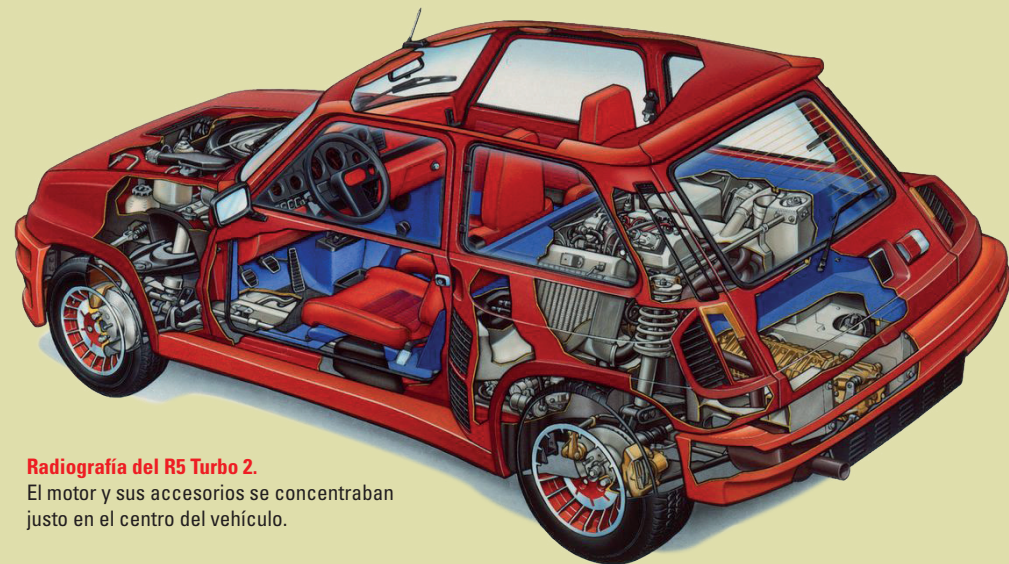


Habitáculo de R5.
Colores y materiales distinguían la versión deportiva de su homónima de calle.



Solo para sus ojos.
Tripmaster electrónico y el gran manómetro de presión de turbo, en el lado del copiloto.

decorado con los colores rojo, amarillo y negro del habitual patrocinador de Renault, Calberson (empresa de transportes) y puesto en manos de Jean Ragnotti y Jean-Marc Andrié. El nuevo R5 Turbo ganó la primera especial y, luego, cinco más. Sin embargo, problemas de juventud afectaron al coche en tan largo maratón (caja de cambios en Nîmes, escape en Le Moulinon, salida de carretera en el Col de Perty y, finalmente, fallos de encendido...), que le impidieron terminar el Tour. Pero todo el mundo pudo ver su enorme potencial. Su primera prueba del Mundial de Rallyes fue el Tour de Corse de 1980, donde se enfrentó a todos los equipos oficiales. Aun así, Ragnotti lideró la prueba durante cuatro especiales, hasta que pinchó una rueda. Recuperó el liderato al Fiat 131 Abarth de Darniche, pero finalmente se rompió la correa del alternador, dejándole en la cuneta. Su compañero Bruno Saby terminó cuarto. Ragnotti y el R5 Turbo formaban un binomio único. Al año siguiente se alinearon de nuevo juntos en el primer rallye de la temporada, el famoso Montecarlo. Allí, pese a las variables condiciones atmosféricas, logró vencer a todos



Radiografía del R5 Turbo 2.
El motor y sus accesorios se concentraban justo en el centro del vehículo.

sus rivales, ofreciendo a Renault su primera victoria en el Mundial con el nuevo modelo. Un año después, se coronaría de nuevo ganador en el rallye Tour de Corse al volante del R5 Turbo. Fueron las dos únicas victorias del modelo de Grupo 4 en el Campeonato del Mundo, ambas sobre asfalto. Renault nunca paró de evolucionar el coche. En 1982, con destino a la homologación en el

nuevo Grupo B, se lanzó el Turbo 2. La principal diferencia era que toda la carrocería estaba hecha de chapa de acero (lo que aumentaba en 30 kg el peso), pero era más barato de fabricar y más fácil de vender a clientes. Se produjeron 200 unidades del Turbo 2 y pronto apareció la primera versión “evolución” de competición, apodada “Tour de Corse”, que podía distinguirse por los pilotos delanteros verticales. In-

Familiar vista frontal.
Por delante, podría pasar por un R5 Alpine ligeramente ensanchado.





HOMOLOGADO EN 1980 EN GRUPO 4, EL R5 TURBO SE CONVIRTIÓ AUTOMÁTICAMENTE EN GR. B EN 1982



El coche que lanzó a Carlos Sainz.
Con este R5 Turbo de la “Red Renault” se situó entre los mejores del Campeonato de España.

cluyó notables mejoras de suspensión (la trasera, con muelles) y un aumento de potencia a 220 CV, que llegaron a ser 320 un año después en la versión “Cévennes”. También se derivó una variante “Coupe” para la Copa Renault de circuito (que era antesala de la Fórmula 1) y ofrecía carreras espectaculares y muy competidas, donde participó el español Jesús Pareja a mediados de la década. Renault no tuvo que esforzarse demasiado en promocionar su R5 Turbo de rallyes, que fue adquirido inmediatamente por numerosos pilotos, equipos y filiales nacionales. En España fue el coche que lanzó a Carlos Sainz, primero con la unidad de la Red Renault Madrid y

Provincia y, luego, con las del equipo oficial de Renault España. Tanto “Genito” Ortiz (entre 1981 y 1984, que fue campeón en 1983), como Guillermo Barreras (campeón de Rallyes de Tierra en 1985), como Sainz (dos veces subcampeón, en 1985 y 1986) lograron numerosas victorias en el Campeonato de España de esa década. En Francia, Saby y Thérrier también se proclamaron campeones nacionales en 1981 y 1982. Pero la competitividad del R5 Turbo se vio muy comprometida por el avance de los modelos de tracción total, encabezados por el Audi Quattro, el Peugeot 205 Turbo 16 y el Lancia Delta S4. Renault tenía que reaccionar y, para ello, creó el Maxi Turbo...



El R5 Turbo Calberson, en acción.
Dos espectaculares imágenes de su sonado debut con Jean Ragnotti, en el Tour de France Automobile de 1980.



LA BESTIA: R5 MAXI TURBO GR. B



Ragnotti y el Maxi Turbo.
Un binomio imbatible en el Tour de Corse, que volvió a ganar en 1985.

Más ancho, más potente, más brutal... el Maxi Turbo hacía honor a su nombre, mejorando en casi todos los aspectos al R5 Turbo anterior.

Con 350 CV y mayores dimensiones, fue el arma de Renault en la última fase del Grupo B en rallyes. Con él consiguió otras dos victorias en el Campeonato del Mundo y cerró una época. Los ingenieros de Renault Sport se mantuvieron fieles a su idea de peso ligero y propulsión trasera para su Grupo B de rallyes. De hecho, el denominado Maxi Turbo de 1984 no fue más que una evolución de 20 unidades sobre el R5 Turbo ya homologado. Sin embargo, incluía muchas novedades más allá de las estéticas. Por ejemplo, el motor de 1,4 litros subía su cilindrada hasta los 1.586 cc. Dotado de un nuevo turbo Garrett T3/T4 y de intercooler de refrigeración aire/agua, proporcionaba 350 CV de potencia a 6.500 rpm, a 2,85 bares de presión. El peso era idéntico a su predecesor (905 kg). ¿Cómo? Pues rebajando de todas partes: barras antivuelco de aluminio, carcasa del cambio de magnesio, puertas y techo de aluminio y demás paneles de fibra de vidrio reforzada con kevlar. La suspensión mantuvo la misma geometría, pero ahora con amortiguadores Bilstein y muelles dobles, mientras los frenos crecieron a discos de 277 mm

y pinzas AP Racing de cuatro pistones. Y las ruedas no se quedaron atrás: llantas de magnesio de 8 y 11 pulgadas por 15 de diámetro. Aunque lo más visible era la nueva carrocería, con un gran spoiler de techo y nuevos paragolpes, especialmente el delantero, dotado de seis faros circulares. Su debut se demoró hasta el Tour de Corse de 1985, donde lo hizo de nuevo en manos del especialista Jean Ragnotti. Y, una vez más, obtuvo la victoria en una prueba cien por cien sobre asfalto, su terreno ideal. Ya no era tiempo para los “dos ruedas motrices” en el resto del Mundial de Rallyes, aunque la marca consiguiera otro triunfo

más en 1986. Fue en un Rallye de Portugal con muchos abandonos y marcado por un accidente mortal entre los espectadores. Allí la victoria recayó de rebote en el portugués Joaquim Moutinho y su R5 Turbo (no Maxi) privado. Eso elevó a cuatro las victorias del coche en el Campeonato del Mundo. A final de esa temporada, los Grupo B serían vetados y los R5 Maxi Turbo quedarían restringidos a pruebas nacionales o regionales de Tierra o Rallycross. Hoy existen muchas réplicas (la mayoría realizadas sobre Turbo 2 de calle), pero también sobreviven buena parte de los coches originales, que alcanzan precios muy elevados.

Manos de campeón.

Carlos Sainz cimentó su carrera internacional de piloto gracias a su desempeño al volante del R5 Maxi Turbo español.



MANFRED WINKELHOCK

AGUERRIDO PRECURSOR DE UNA SAGA



Christian Traginer

El alemán Manfred Winkelhock, el mayor de tres hermanos pilotos y padre de otro, fue un hombre polivalente y todoterreno, que destacó tanto en los turismos de Grupos 5 y en los biplazas de Grupo C como en la Fórmula 1, categoría en la que nunca contó con un coche a su altura.

Mencionar el apellido Winkelhock en Alemania es recordar uno de los más ilustres del país, a la altura de los Schumacher, Rosberg, Stuck o Ludwig. Y es que, como en el caso de estos, no es un único representante el que sirve de estandarte familiar sino toda una saga. Hasta cuatro Winkelhock han competido en los circuitos: tres hermanos y el hijo de uno de ellos. El mayor, el que inició la singlatura en los circuitos, fue Manfred Winkelhock. Pero sus hermanos Joachim y Thomas lograron también importantes logros en los turismos, y su hijo Markus llegó a debutar en F1 antes de forjar una exitosa carrera en los GT.

Pero volvamos a Manfred. Nuestro piloto de leyenda nació el 6 de octubre de 1951, en Waiblingen, a pocos kilómetros de Stuttgart, la capital automovilística alemana, con el permiso de Múnich. No es extraño, por tanto, que sintiera fascinación por todo aquello que tuviera cuatro ruedas. Antes de dar sus primeros pasos en competición, la especialidad de Manfred era aterrorizar a sus amigos en cualquier viaje en el que él fuera el conductor. Así que, animado por estos, Winkelhock decide probar suerte en la competición pura y dura en 1976, inscribiéndose en la Volkswagen Scirocco Cup, que se puso en marcha ese mismo año. Frente a decenas de vehículos idénticos, algunos de ellos con pilotos de renombre al volante, Winkelhock se proclama campeón en esa primera incursión. Inmediatamente llama la atención de Jochen Neerpasch, el arquitecto de BMW Motorsport, quien le ofrece un volante como piloto júnior de la marca

bávara, junto a Eddie Cheever y Marc Surer. Iban a pilotar los BMW 320 Gr. 5 oficiales, inscritos por la marca en el Deutsche Rennsport Meisterschaft (DRM) de 1977. Encuadrados en la División 2, sus principales adversarios serían los Ford Escort MkII RS de Hans Heyer y Armin Hahne. Los Ford, sin embargo, eran algo más pesados que los BMW, lo que decantó la balanza del lado de estos últimos. Dentro de las filas de Neerpasch, iba a ser Winkelhock el más destacado, ya que Cheever y Surer se mostraron menos sólidos y más propensos a los errores que cuestan un título. Winkelhock, que solo ganó en Zolder –con apenas tres décimas de ventaja sobre Cheever–, emergió como el campeón a final de año, con ocho puntos de ventaja sobre Heyer. Dos campeonatos en dos años.

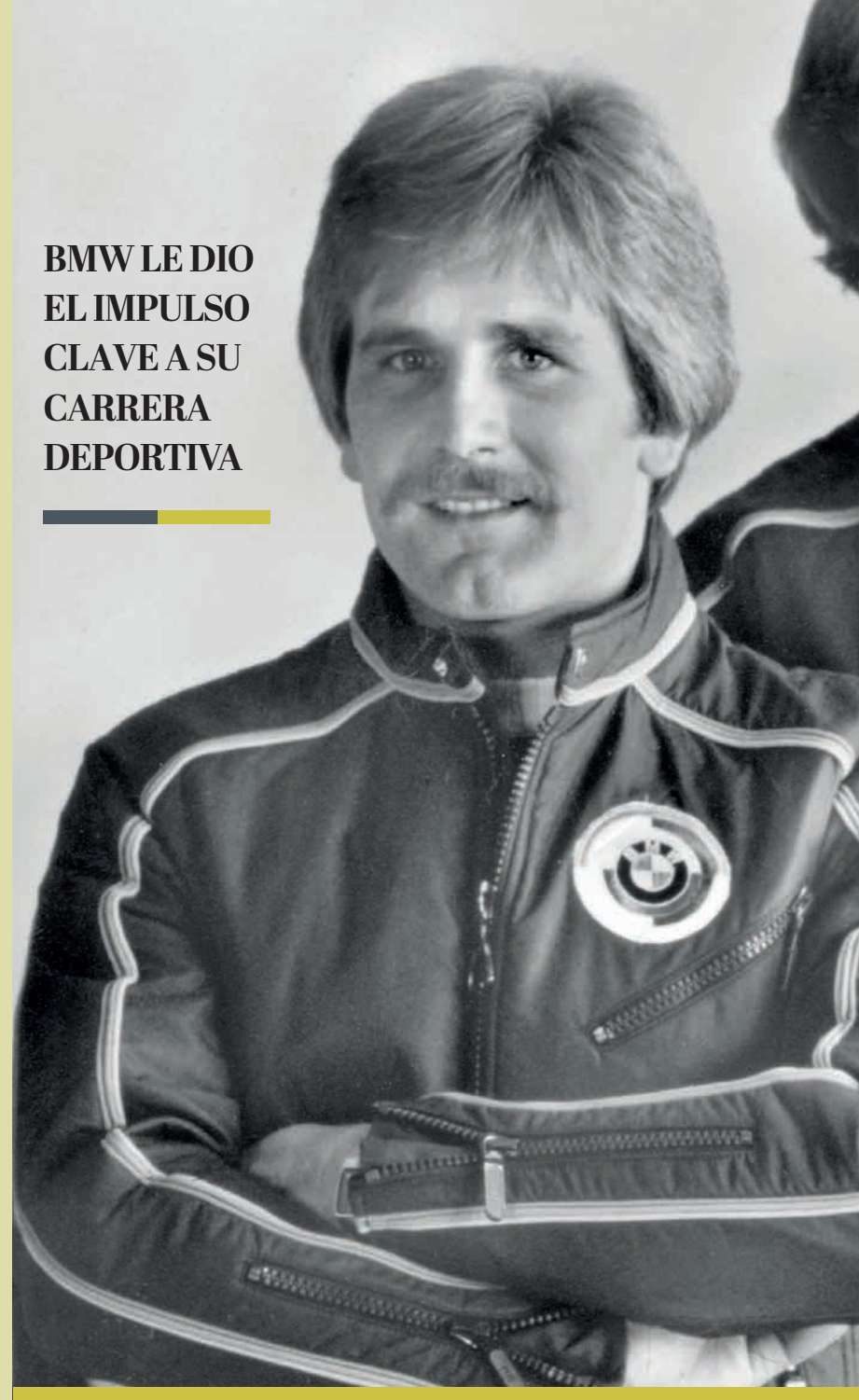


Asentándose como piloto de resistencia.

Con Kremer, Winkelhock firmó sus mejores actuaciones en las carreras de larga distancia.

Una nueva oportunidad deportiva le iba a llegar en 1978, al dar el salto a la F2, donde iba a pilotar uno de los tres March 782-BMW oficiales de March Racing, junto a Bruno Giacomelli y el propio Surer. Pero el salto a los monoplasas iba a resultar algo más complicado, dado su nulo bagaje previo. Nuestro hombre consiguió puntuar en su primera aparición, en Thruxton, donde fue quinto, y repitió en los puntos en Vallelunga y Donington Park. Su mejor resultado del año, un tercero, fue en Hockenheim, donde sus compañeros Giacomelli y Surer le acompañaron en el podio. Winkelhock terminó el año octavo, pero muy lejos de Giacomelli y Surer, campeón y subcampeón, respectivamente. Al menos, como incentivo, se anotó dos victorias en el DRM, con el BMW 320 Turbo 1.4

BMW LE DIO EL IMPULSO CLAVE A SU CARRERA DEPORTIVA



de Würth HAT Team, en Zolder y Zandvoort. Tras esa primera toma de contacto con los monoplasas, Winkelhock se concentró de nuevo en el DRM, donde con su BMW 320 Turbo 1.4 de Rodenstock Würth Team –en la práctica, Schnitzer–, en la División 2, tuvo como principales adversarios a los Ford Capri III Turbo de Heyer y Harald Ertl. Winkelhock se anotó dos victorias en Norisring y Zandvoort, además de ocho podios. Sin embargo, en cuanto Zakspeed dio con la tecla de la fiabilidad en el Capri, nuestro protagonista no tuvo nada que hacer frente al piloto de Ford. Ese año tuvo la oportunidad de participar

en las 24 Horas de Le Mans, ni más ni menos que con el BMW M1 de Hervé Poulain, decorado por el famoso Andy Warhol, probablemente uno de los más icónicos de los “art cars” de BMW. Junto a Marcel Mignot y el propio Poulain, fueron sextos, y segundos en la categoría IMSA GTX, tras el inalcanzable Porsche 935/77A de Dick Barbour, que tenía entre sus pilotos a Paul Newman. Manfred también pilotó unidades de M1 en un par de pruebas del Mundial de Resistencia, en Brands Hatch y Watkins Glen, logrando encaramarse al podio por partida doble en la monomarca Procar. La única participación de Winkelhock en el eu-



Rápido y agresivo con Porsche en Sandown. Falto de oportunidades competitivas en F1, su talento brilló con los 956.

ropeo de F2 fue en Nürburgring, donde se inscribió con un Ralt RT1-BMW de Manfred Cassani y fue tercero, en una carrera muy difícil por las condiciones cambiantes de la pista. Probablemente animado por el grato sabor de boca de ese resultado, se embarcó en otra temporada completa en F2 en 1980, pilotando un March 802-BMW oficial. Pero, de nuevo, la suerte le iba a ser esquiva en la categoría. Encadenó tres abandonos en las primeras carreras, el último de ellos en Nürburgring, cuando, tras un toque previo, la bigotera de su March se desprendió en el salto Quiddelbacher hacia Flugplatz. La súbita pérdida de carga aerodinámica delantera levantó el monoplasa, que dio seis volteretas antes de chocar contra las protecciones. Nuestro protagonista escapó milagrosamente indemne. Su única vez en los puntos, un tercer puesto, fue en Pergusa, y acabó muy retrasado en la general. No obstante, ello no le impidió intentar preclasificarse para su primer GP de F1, el de Italia, en Imola, al volante del Arrows A3-Ford del lesionado Jochen Mass. Pero Winkelhock fue uno de los cuatro pilotos que no logró pasar el corte. En el DRM, entró primero en el Nordschleife con un BMW M1 de Team Irmen Werbung/Cassani, pero lo excluyeron por adelantar con banderas amarillas, y posteriormente pasó a ingresar en las filas de Porsche. Con un 935 J de Joest, Winkelhock cruzó la meta como vencedor en Salzburgring y en el Super Sprint de Nürburgring, a final de año. El coche a batir en 1981 en el DRM era el Ford Capri III Turbo 1.7 de Zakspeed, al menos en la División 1. Sin embargo, y para no errar el tiro, Zakspeed decidió inscribir también un Capri en la División 2, para Klaus Ludwig. Como para la clasificación general también puntuaban los resultados en cada división, fue Ludwig quien se llevó el título, gracias a sus diez triunfos, pese a los seis de Winkelhock en la División 1, en cir-



Últimas esperanzas en RAM.

Tras varias temporadas en ATS, Winkelhock firmó con la escudería británica para 1985, pero ni el monoplaza ni los motores Hart iban a ser un material competitivo.

cuitos como Zolder, Nürburgring o Hockenheim. Ambos tuvieron ocasión de compartir el novedoso Ford C100 oficial en los 1.000 Km de Brands Hatch. Marcaron la pole, pero abandonaron pronto por problemas con la caja de cambios. Su canto del cisne en F2 iba a ser, paradójicamente, el mejor. Disputó apenas cinco carreras, pero con un Ralt RT2-BMW de Bertram Schäfer fue segundo en Hockenheim, tras ser superado por Stefan Johansson a un par de curvas del final, y con un Maurer MM81-BMW también terminó tercero en Donington.

Pero el sueño de Winkelhock era, sin duda, la F1, y dicha oportunidad le iba a llegar finalmente en 1982. Gracias a su buena relación con Günther Schmid, patrón de ATS, firmó para pilotar uno de sus D5 con motor Ford Cosworth. El coche, pese a la modestia de medios del equipo, le permitió terminar quinto en su segundo GP, en Jacarepaguá, por delante incluso del Ferrari de Didier Pironi. En Imola, en plena guerra entre la FOCA

y la FISA, fue sexto, aunque posteriormente sería desclasificado, por estar su monoplaza por debajo del peso mínimo. En Detroit, un tortuoso circuito urbano donde la potencia no era determinante, marcó el quinto tiempo en entrenamientos, pero tuvo que abandonar en carrera. Conforme avanzó la temporada, sus rivales mejoraron y los problemas mecánicos iban a ser la nota determinante en la mayoría de pruebas. Su valor como piloto de resistencia era igualmente apreciado, y es por ello que Zakspeed lo volvió a emparejar con Ludwig, al volante de su Ford C100. Tras marcar la pole, fueron quintos en Brands Hatch. Incluso fue segundo, tras el Porsche 956 oficial de Jochen Mass, en la prueba del DRM en Norisring. Pero Ford pronto entendió que tenía poco que hacer frente a Porsche y cerró su programa en Grupo C, dejando a Winkelhock en la estacada.

En F1, ATS llegó a un acuerdo con BMW en 1983, para propulsar los nuevos D6 diseñados por Gustav Brunner con sus motores turbo. El

problema iba a ser, de nuevo, la durabilidad del paquete en carrera. Hasta en ocho ocasiones Winkelhock saldría entre los diez primeros en parrilla, incluidas tres séptimas plazas en San Marino, Bélgica y Canadá. De los catorce GP, apenas en cuatro pudo llevar su ATS-BMW a meta, con un octavo en Brands Hatch como exiguo bagaje. Fuera de la categoría reina, el bueno de Manfred compartió con Dieter Quester un BMW 635 CSi de Schnitzer, que le dio muchas más satisfacciones. Salvo un abandono en Zeltweg, venció el prestigioso Grosser Preis Tourenwagen Nürburgring, fue segundo en las 24 Horas de Spa y en los 500 Km de Vallelunga, y tercero en Salzburgring.

Pero su trayectoria en F1 iba de mal en peor, y de cara a la temporada de 1984 no iba a mejorar. El D7-BMW, el coche de ATS, volvió a ser rápido, pero un verdadero tormento en fiabilidad. En Zolder, Winkelhock arrancó sexto y llegó a rodar cuarto, hasta que tuvo que abandonar, en un guion

SU TEMPRANA MUERTE FUE UN INJUSTO Y TRÁGICO EPÍLOGO



Exhibición de talento.

Como piloto Júnior de BMW en el DRM se iba a revelar como un hombre a tener en cuenta para el futuro.



Tragedia germana.

Stefan Bellof y Manfred, en 1985. Ambos morirían ese año, en sendos accidentes.



Tripletta de lujo.

Junto a Marc Surer y Eddie Cheever formaron un equipo de campanillas para BMW en el DRM de 1977.



Medios limitados.

Pese a los escasos recursos del Team ATS y el voluble carácter de su patrón, su mejor resultado en F1 los consiguió con la escuadra alemana.



Magro botín.

Pese al apoyo de una tabacalera americana, Winkelhock apenas pudo lograr un 12.º lugar como mejor resultado en sus nueve carreras con RAM.

similar al de San Marino. Viendo que BMW iba a dejar de suministrar motores de cara al siguiente año y que Schmid tenía en mente cerrar el equipo, Winkelhock decidió no esperar más y marcharse en pleno GP de Italia. Sorpresivamente, consiguió para el GP de Portugal el asiento del segundo Brabham BT53-BMW, que habían pilotado los hermanos Fabi, Teo y Corrado, alternándose en pruebas precedentes. Nelson Piquet hizo la pole, mientras Winkelhock, en un coche que no conocía, fue 19.º, a más de tres segundos. En carrera, en la que Piquet fue sexto, Winkelhock remontó hasta un honroso décimo lugar. En los Grupo C, eso sí, recibió la llamada de Kremer para pilotar uno de sus Porsche 956 en varias pruebas. Así, ganó las 200 Millas de Norisring y, en el Campeonato del Mundo de Resistencia, de cuatro carreras, su peor resultado fue un séptimo en Spa-Francorchamps, terminando quinto en Nürburgring, Fuji y Sandown Park.

La buena sintonía que tuvo con los hermanos

Kremer le llevó a firmar con ellos para pilotar su nuevo Porsche 962 en el Mundial del año siguiente, junto a su viejo compañero y rival Surer. Además, también fichó con Skoal Bandit RAM para pilotar un RAM 03-Hart en F1. En la categoría reina y con un vehículo de previsibles limitaciones competitivas, en ocho GP solo finalizó los de Brasil y Francia. Sin embargo, en resistencia su temporada iba viento en popa. La fortuna le había sido propicia en los 1.000 Km de Monza, una carrera acortada por un repentino vendaval de viento que derribó numerosos árboles, y que les permitió ganar a Surer y a él. También fueron segundos en Mugello y cuartos en Silverstone. Tras un abandono en Hockenheim, el campeonato se desplazaba a principios de agosto a Mosport, un trazado temible a la vez que precioso. Quintos en entrenamientos, tras los tres Porsche y el Jaguar oficiales, Surer tomó la salida en carrera. Sin embargo, el suizo tuvo un toque con un doblado, dañando la suspensión

trasera de su Porsche y perdiendo un buen número de vueltas en los boxes. Surer volvió a pista y, aproximándose al ecuador de la carrera, se subió Winkelhock al 962. Poco después, Winkelhock se fue recto contra el muro exterior en la Clayton Corner, un terrible accidente del que ya jamás recuperó la consciencia. Con gravísimos daños en la cabeza y las piernas, las asistencias tardaron más de media hora en extraerlo del amasijo en el que el 962 se había convertido. Trasladado de urgencia al principal hospital de Toronto, Winkelhock falleció al día siguiente. Pese a que se desconocen las causas del accidente, siempre se ha sospechado que el coche sufrió un fallo fatal de suspensión, que precipitó a Winkelhock contra el hormigón. Aquella segunda curva de Mosport cercenó una brillante carrera deportiva en resistencia y, sobre todo, una vida. Pero no un apellido que ha sobrevivido y sobrevive, todavía hoy, gracias a sus hermanos e hijo en circuitos de todo el mundo.

BAJO LA BANDERA A CUADROS

Génesis, historia y evolución de los trofeos automovilísticos (parte 2)



Christian Traginer

En esta segunda entrega, pasamos revista a las joyas de las carreras europeas, después de haber repasado las competiciones americanas en el número anterior. Los trofeos son la plasmación física del éxito, y encierran historias míticas y significados trascendentes.

Europa es, por méritos propios, la cuna del automovilismo. Pero ¿qué tenemos para ofrecer en el Viejo Continente? En primer lugar, un nombre eterno: la Targa Florio. El artífice de la carrera, el piloto y empresario Vincenzo Florio, apostó por crear un desafiante recorrido de 166 kilómetros por las montañas sicilianas. Quería hacer una carrera mítica. Y debía tener un premio a la altura para el ganador. Para ello, encargó al prestigioso orfebre René Lalique el diseño y confección de unas placas conmemorativas. Lalique, que pasó varias semanas alojado en un hotel en el corazón de Sicilia para impregnarse del espíritu que imbuía la prueba, desarrolló en su taller de París la denominada como Targa, de un tamaño relativamente modesto, de 17 x 12 cm, pero que, sin embargo, alcanzaba un precio desorbitado para la época, de 5.000 libras, debido a que estaba esculpida en oro y al trabajo requerido en su realización. Con la Primera Guerra Mundial en el horizonte y la crisis de parte de sus negocios, Florio se tuvo que resignar a una pieza de menor coste, elaborada en bronce. Con todo, se le encargó a otro autor de renombre, como Duilio Cambellotti, que retrató a un piloto aferrado al volante de su montura con unas cabezas de caballo, que simbolizaban la propia potencia desbocada de su automóvil.



Carlos Sainz Jr. logró llevarse para su vitrina el trofeo que acredita al vencedor del Gran Premio de Inglaterra de Fórmula 1 de 2022, con Ferrari.

En el Reino Unido, el gran nombre por antonomasia es el Tourist Trophy, entregado por el Royal Automobile Club de las islas. Data de 1905, de modo que también tiene una trayectoria impresionante. Pese a que ha tenido discontinuidades en varias épocas, incluida la actual desde 2019, se ha otorgado a los ganadores de campeo-

natos tan variopintos como el WEC, FIA GT o el Europeo y el Mundial de Turismos, aunque originalmente se entregaba en las pruebas celebradas en la Isla de Man. El Trofeo es perfectamente reconocible: una figura de Hermes, fabricada en oro de 18 kilates. La elección de un personaje mitológico no fue baladí, pues el hijo de Zeus y Maya era la deidad de los viajes.

Las 24 Horas de Le Mans son el epítome de la resistencia. Una prueba centenaria cuyos trofeos reflejan esa rica historia. La carrera nació en 1923, a instancias de George Durand, secretario del Automobile Club de l'Ouest; Charles Faroux, periodista de *La Vie Automobile*, y Emile Coquille, importador de Rudge-Whitworth. Precisamente este último fue el mecenas de la prueba, pues financió con su capital la organización de la misma, estableciendo en esa primera edición un premio en metálico de 100.000 francos. Por si fuera poco, fue también el creador del primer trofeo de la prueba, la Copa Trienal Rudge-Whitworth, que se otorgaba a aquel fabricante que hubiera clasificado a sus vehículos en mejor lugar en la suma de las tres primeras ediciones de Le Mans. Tal honor correspondió al fabricante galo Chenard-Walker, gracias al triunfo y la segunda posición en 1923, el cuarto y quinto lugar de 1924, y el dé-



Nuevos tiempos, nuevos trofeos. Diseño distinto, pero el de Aramco ha sabido adoptar una personalidad propia.

TROFEOS HISTÓRICOS II



El cetro sagrado de Le Mans es la aspiración de cualquier piloto de resistencia.



En Italia nació el germen del primer trofeo de renombre del continente.



Ya consolidada como carrera centenaria, las 24 Horas de Spa cuentan con su propia iconografía.

cimo y decimotercero de 1925. Posteriormente, esa copa trienal se convirtió en bienal, aunque también se abandonaría poco después, premiándose exclusivamente en metálico en función del Index of Performance, una complicada y enrevesada fórmula que cambiaba año a año. No fue hasta 1993, en uno de los peores momentos de la clásica francesa, cuando Jean-Pierre Moreau, responsable deportivo del ACO, decidió desarrollar un trofeo para los ganadores, que es el que conocemos en la actualidad. Con un peso de casi 70 kilos, albergaba en su interior una figura de la Niké, la Victoria alada de Samotracia, rodeada por cuatro pilares dorados y con un descriptivo 24 en la parte de arriba. Sin embargo, para el nonagésimo aniversario de Le Mans, en 2013, y como un guiño histórico a la Copa Trienal Rudge-Whitworth original, se decidió sustituir a la Niké por el primer trofeo que entregó Le Mans. Cómo no, en el centésimo aniversario de la carrera, el año pasado, se desarrolló un nuevo trofeo único diseñado por Joaquín Jiménez, director del Paris Mint, que también contó con el patrocinio de Rolex. La copa, elaborada en bronce, supera el metro y medio y

LOS TROFEOS NO SON MEROS OBJETOS FÍSICOS, SINO SÍMBOLOS DE LA HISTORIA DE CADA COMPETICIÓN

representa, con sus formas flamígeras, el contraste entre el día y la noche, así como el espíritu de superación de la propia llama olímpica. Las 24 Horas de Spa son coetáneas de Le Mans; de hecho, el conocido en su época como “Grand Prix de Spa” se puso en marcha en 1924, apenas un año después. Con ocasión del 90.º aniversario de Spa, el promotor SRO encargó la realización de un premio que reflejara esa imponente historia. Se elaboró un pesado trofeo, jalonado en el tronco de placas con los ganadores históricos de las 24 Horas de Spa, mientras todo el bloque finaliza en su parte superior con una copa de Art Déco, representativa del tiempo en el que nació la carrera. Si saltamos a las Antípodas, la carrera que cuenta con mayor importancia son los 1.000 Km de Bathurst, celebrados anualmente a final de año, en Mount Panorama, que reúne a los principales pilotos de turismos del país y a algunos invitados internacionales de primer nivel. La carrera se comenzó a celebrar en 1960, pero no fue hasta 1973

cuando alcanzó la mágica cifra de los mil kilómetros. En 2006, se instauró el Peter Brock Trophy, en honor del piloto más laureado en la carrera, con la friolera de nueve triunfos, fallecido en un rallye. El trofeo, realizado por Hardy Brothers, lleva impresas las palabras “King of the Mountain” y mide unos 50 cm, con un peso de algo más de dos kilos. Los GP de Fórmula 1 también recogen como ningún otro un gen “racing”, pese a la importancia que han ido ganando en los últimos tiempos los que aluden directamente a los patrocinadores de cada carrera, algo que no resulta dramático en las citas más modernas, pero que casi entra en el terreno de la herejía en las clásicas. Uno de los trofeos más conocidos es el que consagra a cada campeón del mundo de la máxima categoría. El actual diseño data de 1995 y fue encargado por la propia FIA a Richard Fox, uno de los grandes especialistas en este tipo de obras de las últimas décadas. El trofeo contiene las firmas de los campeones del mundo de F1 desde 1950, que fluyen en espiral ascendente entre laureles victoriosos. Fabricado en plata de ley y placa de oro duro de 24 kilates, se ha convertido en un trofeo acreditativo ya clásico en el acervo popular. El primer GP puntuable, el de Gran Bretaña de 1950, es uno de los clásicos entre los clásicos en lo que a trofeos se refiere: el RAC Trophy. Una típica copa de estilo victoriano, que representa como ninguna otra la tradición anglosajona, con su doble asa y cubierta con plata esterlina. Guardada



La silueta del circuito de Mónaco es todo un clásico, apreciado por pilotos y aficionados.

Singulares los trofeos de porcelana de Hungría... aunque extremadamente frágiles en las manos de Lando Norris.



en la sede del RAC, se desconoce su origen, aunque se cree que pudo ser donada por Sir Charles Rolls, uno de los cofundadores de Rolls Royce, debido a la referencia que tiene a la Universidad de Eton a través de su lema “Que Eton florezca”. El trofeo del GP de Mónaco es perfectamente reconocible, pues es el propio trazado monegasco en diferentes tamaños y materiales, en función de si es el ganador o uno de los otros dos inquilinos del podio, con el escudo del Automobile Club de Monaco inserto en él. En los últimos tiempos, como reseñábamos más arriba, debido al peso específico de los patrocinadores en los premios, el protagonismo lo recibe la maleta Trophy Travel Case de Louis Vuitton. Para gustos, los colores, aunque algunos preferimos lo que tiene más abolengo. Pese a todo, algunos de los más recientes han encandilado a muchos, como el del GP de Miami, realizado en plata por Tiffany, o el de Qatar, confeccionado por Pininfarina. A estos habría que añadir otros que, en su momento, también dieron mucho de qué hablar. Segá tuvo una presencia importante en la F1 a principios de los noventa, a través del equipo Williams. Pero quizás el desarrollador japonés de videojuegos alcanzó su cenit con el trofeo del GP de Europa de 1993, celebrado en Donington, que

era su mascota, Sonic, aunque no fue realmente el premio que se llevó Ayrton Senna, sino que se hizo meramente a efectos de publicidad. Vamos, que ni siquiera lo de ahora es nuevo. Similar referencia a los videojuegos se produjo en el GP de Francia, cuando el artista Richard Orlinski desarrolló un gorila, que recordaba vagamente al personaje Donkey Kong de Nintendo, como simbolismo de fuerza, coraje y potencia. Al menos, aunque moderno, es más evocador de la tradición el del GP de Australia de 2019, que representaba el volante del Cooper-Climax pilotado por Jack Brabham en 1956. Y es que lo moderno no tiene por qué estar reñido con lo antiguo ni con el buen gusto. Fue el caso también del GP de Singapur de 2014, una auténtica preciosidad desarrollada por Risis, con tres franjas bañadas en oro de 24 kilates, que representaban la potencia y velocidad, al tiempo que las suaves líneas evocaban las de los monoplazas de los últimos tiempos. Los trofeos deben trasladarnos al país en el que se celebra la carrera, y eso es lo que hizo el del GP de Hungría del año pasado, auténtica orfebrería en porcelana que llevó hasta seis meses en su fabricación... aunque el de Max Verstappen fuera destruido por Lando Norris antes incluso de bajarse del podio. En este sentido, y cuando el Circuito de Jerez

acogió la F1, supo reflejar como ningún otro la esencia y el sabor de las tierras gaditanas, a través de su patrocinador Tío Pepe. El vino jerezano nos legó también un trofeo único, que no era otro que la famosa botella de Tío Pepe con chaquetilla, sombrero y guitarra. Desgraciadamente, el resto de GP en nuestro país no han tenido un premio con una imagen tan distintiva como esta. Todos han ido cambiando, desde copas de aspecto más clásico y tradicional a ensaladeras. Una mención especial merece el del GP de España de 2016, en Barcelona, que rememoraba los radios de la llanta de un coche, al tiempo que simbolizaba la velocidad y cambio que se producen en un entorno competitivo como la F1. En definitiva, y como decíamos al comenzar, los trofeos no son solo meros objetos físicos que premian el éxito deportivo, sino que también son símbolos de la historia y la cultura de cada competición y país. A través de su diseño y significado, capturan la esencia y el espíritu de la competición automovilística, transmitiendo un legado de pasión, dedicación y éxitos que perdura a lo largo del tiempo. Cada trofeo no representa únicamente la victoria de un piloto o equipo, sino la propia narrativa única de una carrera y un momento inolvidable en la historia del automovilismo.

Los pilotos de Red Bull, en buena medida gracias a Max Verstappen, cuentan con un importante catálogo en sus vitrina.



La propia FIA introdujo en 1995 el trofeo que consagra al campeón del mundo de Fórmula 1.



Ginetta Academy

EL LUJO DE SER PILOTO



Si conducir es tu sueño, este es el coche más divertido y técnico con el que poder hacerlo realidad y entrar en el exclusivo ambiente de los pilotos. Glamour y competición con un Ginetta que te pondrá a prueba con una sonrisa en la cara. Lo probamos con Marc Gené.

Entrenamientos, clasificación y carrera. Vueltas y vueltas en pista, hasta poder exprimir el coche e ir ganándole tiempo al crono. No es un test del coche sin poder apretarlo, es un fin de semana de carreras para saber cómo sería hacer el campeonato en el que tú eres el protagonista. Y creedme, vas a querer ser piloto. Lando Norris y George Russell –y muchos otros pilotos, como el español Tommy Pintos– comenzaron corriendo con este tipo de coches. ¡Alucinante! Son coches muy rápidos, compactos, con mucha sensación de velocidad, vivos, que se mueven. Un coche con el que puedes jugar, colocarlo en las curvas y sentirlo en frenada. Muy divertido y con tracción trasera, por supuesto. Es todo lo que le puedes pedir a un coche de carreras: que imponga, pero no asuste, que sea rápido, pero no sientas que te lleva él a ti, de tamaño reducido, no un GT amplio y musculado que abarca gran parte de la pista y sí un coche ágil. Reactivo, que responda a lo que le pides sin revolverse y, encima, que sea así de bonito.

Desde ahí dentro ves el asfalto muy cerca recostado sobre el baquet, subes marchas con la mano izquierda (¿te he dicho ya que el volante está a la derecha?) en el cambio secuencial. Frenas fuerte, bajas marchas y el coche se mueve un poco, pidiéndote más. Encaras la curva de izquierdas y corriges, porque el motor empuja con su tracción trasera, sigues acelerando y te pegas a la pista gracias a su alerón. Cambio de dirección y le vas ganando gas mientras encaras la salida. Bien el balance de peso hasta colocarte recto, derrapas unos centímetros, juegas con el volante y sales con todo. Sonríes; sientes que puedes jugar con el coche y te pide que te sueltes. Es dócil, perdona los errores, se coloca rápido y pide más. ¡Qué divertido! Puedes frenar tarde sin bloquear. Su forma roadster te da seguridad. Con un buen morro, puesto de conducción bajo. Coche compacto y fuerza de sobra para salir con velocidad y tener un buen paso por curva. ¡Qué pasada! Te

vas soltando y le ganas unos metros a la frenada. Dejas correr el coche con las revoluciones altas. Pisotón al salir y subes marchas de nuevo. Miras por el retrovisor y viene Marc Gené, subiéndose por las paredes. Más velocidad todavía y bailando con el coche. Le tiene tomada la medida al 100% y fluye sabiendo cómo va a reaccionar de antemano. El objetivo es parecerse a eso. Estamos en el circuito de Varano, rodeados de verde y al sol de la Emilia-Romagna. Un trazado histórico junto a la ciudad de Parma, donde se formaron algunos ilustres, incluido Ennio Dallara. Los mecánicos comprueban temperatura de gomas y chequean el coche para la siguiente sesión, mientras Marc se acerca: “¿Qué tal? Te he visto bien, pero deja que el coche vaya ganando velocidad. Es cuestión de ir exigiéndole poco a poco”. Vemos los tiempos y estamos muy lejos del piloto de Ferrari, obvio. La idea es ir acercándonos. Comparamos sensaciones con otros pilotos e invitados italianos y cómo hacer algunas trazadas. Todavía no podemos compe-



Pit lane en el circuito de Varano, junto al box donde pudimos ver tiempos de los compañeros y toda la telemetría y prepararnos para salir a pista.

tir entre nosotros, porque estamos haciéndonos al coche y el trazado. Y eso llega en la segunda sesión. Veinte minutos más para asimilar lo aprendido e ir subiendo el nivel. Salida a pista calentando gomas y esperando que venga Marc para cogerle la línea. Eso es de primero de carreras, seguir al más rápido. Otros comienzan a darle gas pronto y algún trompo. De hecho, el programa está pensado para eso. Puedes tener errores e ir a las escapatorias. Nos han enseñado en el briefing todos los protocolos de seguridad, cómo actuar, reiniciar el coche si se para y volver a boxes. No puedes tener miedo a equivocarte si quieres disfrutar, y por eso esta experiencia es única. Si el coche está bien, vuelves a pista. El coche baila en la primera frenada, no queremos que nos adelante el culo. Gas en la primera

chicane, saliendo rápido con volante recto. Primer curvón bien abierto y confiando en el agarre. Esta vuelta empieza bien. Segunda chicane, cogiendo bien los ardenes como hace Marc. Hay que aprovechar la pista y sin miedo a que bote un poco el coche. Curva ciega, con confianza, mirando lejos, y llegamos al punto más crítico. Frenada en apoyo y en bajada. Frenamos demasiado pronto, pero es mejor así, después no hay césped, sino grava. Último sector y curva de doble vértice, dejando correr bien el coche hasta las últimas curvas. Giro de derechas y retorcemos bien el coche... y ¡zas! Se da la vuelta en el punto más lento del circuito. Demasiado interior. Dejamos que gire hacia atrás y, con el volante recto, pisotón al freno para evitar tocar el muro. Nos hemos quedado a centímetros. Paso por

boxes. “¿El coche está bien?”, preguntamos a un mecánico. “¡Si no hay golpe, vuelve a pista rápido!”. Deben estar acostumbrados a esto. Vuelta de calentamiento y volvemos a tirar. El coche ruge y ya aprieto en el primer y segundo sector. Falta el tercero. Sacrificio la frenada en apoyo, ya habrá tiempo de correr más, y voy a por las últimas curvas. Un coche delante de mí trompea al abrirse demasiado y tocar el césped. Se va a la escapatoria dando vueltas como una peonza. No queremos eso. Cerramos menos el vértice en la entrada a meta y abrimos volante suave, pasas por encima de los pianos y recta principal en busca de punta de velocidad. ¡Así sí! Llevamos 14 giros en toda la jornada y ya podemos tener un tiempo decente. Velocidad en el paso por curva es la clave. Ganar confianza

NO PUEDES TENER MIEDO A EQUIVOCARTE SI QUIERES DISFRUTAR Y POR ESO ESTA EXPERIENCIA ES ÚNICA. SI EL COCHE ESTÁ BIEN, VUELVES A PISTA



1

1 El Ginetta es un modelo único pensado para la conducción deportiva. Su morro largo y su suspensión baja lo hacen así de agresivo y muy pegado al suelo. Aun así, es muy vivo en frenada y en salida.

2 Tu equipo de mecánicos te ajusta al asiento y te prepara la radio con casco abierto, para estar en contacto con el muro. Desde dentro, se escucha el motor, muy vivo, ganar revoluciones rápidamente.

3 Hay que acostumbrarse al puesto de conducción al lado derecho, británico, pero no cambia en nada en el pilotaje. Una vez concentrado, es como si estuvieras en el centro del coche y solo vieras pista.



2



3

AUTOPISTA HACIA LA CIMA

No me extraña que fuera el camino elegido por Lando y George, y que eligen muchos pilotos que quieren aprender, exigirle al coche y divertirse. Ellos lo hicieron porque es la única categoría que pueden correr los menores de 15 años, antes de dar el salto a los monoplasas. Es un monoplasa con puertas, un GT de tamaño compacto y alargado. Lo tiene todo para un joven piloto y para un ‘gentleman driver’. La versión Junior es un 4 cilindros 1.8i de 100 CV, de solo 850 kg de peso y limitado a 180 km/h, 7 velocidades secuenciales con el volante a la derecha (viene de Inglaterra, no lo olvidéis). El siguiente nivel, el G40, llega a los 155 CV, con el mismo peso, y sube hasta 210 km/h. Cuentan con circuito propio, Blyton Park, al noreste de Inglaterra, a la altura de Manchester. Un trazado donde probar y acoplarte al coche, antes de medirte a tus rivales en pista. Hay circuitos míticos en su campeonato: Silverstone, Donington, Brands Hatch, Oulton Park y Snetterton, junto a los GT británicos, para tener vida en el circuito y en pista, y pruebas propias solo con sus coches. Ginetta se fundó en 1958. Desde entonces, se ha ganado la reputación de ser una de las marcas de su nicho con mayor tradición y reputación. Cada modelo que ponen en el mercado es una pieza única, que sale de su factoría de Yorkshire, donde realizan un exhaustivo control de calidad. En su ADN deportivo, asociado a los coches de calle, está el guiarte hasta la competición y así reza uno de sus lemas, en el que

se sienten “orgullosos de ser la marca que hace más que ninguna otra por ponerte en pista”. Amy Tomlinson, su directora de gestión, lo resume así: “Siempre estamos innovando y el desarrollo está en el centro de todo lo que hacemos. Trabajamos para ofrecer la experiencia más emocionante posible”. Marc Gené, como maestro de ceremonias, nos ha guiado en pista y en el garaje. Mostrando dónde mejorar y aprovechando todas las sesiones. Comentar las trazadas, cómo enfocar los entrenamientos, calmar los nervios, hidratarse bien y analizar nuestro pilotaje. Lo celebramos en la entrega de trofeos, al estilo F1. Celebramos poder ser pilotos. Una experiencia al alcance de quien quiera formar parte de la familia Ginetta. Junior, para formarte antes de dar el salto a GT más grandes o a monoplasas, o correr en el campeonato principal, ya como Gentleman Driver, pero exigiéndote como bien lo merece el Ginetta, un coche pensado para competir y ser divertido.



Marc Gene relajándonos un poco antes de nuestro turno en pista. Fluir y disfrutar de la experiencia es esencial para ir creciendo con el coche y empujar los límites de nuestro pilotaje.

para lograrlo y no pararlo demasiado. El coche es una maravilla, no se queda corto de potencia. La suspensión es dura y no oscila. No es un barco al que le cueste acelerar. Sube muy rápido de vueltas y, sobre todo, es ágil en las chicanes. Puedes atacar sin miedo. Vemos los tiempos con Marc y comprobamos telemetría. Ya sabemos lo que es rodar solo y buscar referencias, así que nos proponen hacer una carrera más larga para pelear en pista y hacer relevos, más que buscar nuestra vuelta perfecta en solitario. Salida lanzada con coches a cada lado, estamos terceros de ocho en pista, con un poco de humo en la primera frenada. No es fácil dejar espacio, pero siempre confiando en que los demás reaccionarán bien. En paralelo en la primera chicane. Mirando retrovisores y tratando de salir rápido.



Desde el muro del circuito impresiona la velocidad a la que llega el Ginetta, dentro vas concentrado en la velocidad, pero desde fuera es más veloz e imponente.

Es una pasada ver coches por todos los lados y pelear por tu hueco en pista. En el curvón, elegimos por fuera y afianzamos la cuarta posición. Buscamos ritmo, y la pelea contra ti mismo cambia al seguir al coche de delante y buscar el hueco para pasar. No cometemos errores y buscamos salir con velocidad, más que frenar el último defendiendo un poco por mitad de pista. Ganamos metros al tercero, un poco más, un poco más. Hasta que salimos rápido antes de una de las chicanes y, en el paralelo, no puede cerrarnos. Hay que trabajar mucho cada adelantamiento y, por supuesto, que sea limpio. No hay adelantamiento fácil, aunque os lo digan. Son 14 vueltas seguidas y se nota el cansancio, algún error de cálculo, nervios porque se acercan por detrás. Son muchas cosas a gestionar en pista cuando quieres ir rápido. Llega el turno del relevo después de lidiar con la tensión. La segunda parte de la carrera la hace mi compañero, manteniendo el coche en podio. Qué barbaridad sentir que todo lo aprendido hasta ahora y todo lo que ha evolucionado la experiencia de GP sirve para aplicarlo en cada parte de la carrera. El mono está sudado y hemos mejorado dos segundos en pista respecto a nuestra mejor vuelta, yendo tranquilos y sin errores. Ir despacio para ir deprisa. Cuando hemos podido probar coches de 500 CV, sientes que te pierdes algo y quieres más. Con el Ginetta, sientes que estás aprovechando bien tus cualidades y disfrutando en una bonita pelea en pista y contra ti mismo, sin ir en un potro desbocado. La sutileza de las carreras y del gentleman driver.

Ray Zapata



No ha podido reeditar la medalla olímpica lograda en Tokio en su disciplina, la Gimnasia Artística; su mente, una de sus grandes fortalezas, ya está puesta en la siguiente edición de los Juegos, en Los Ángeles. Con solo 10 años, su familia, de origen dominicano, emigró a Canarias, donde se iniciaría en el mundo de deporte. En su tierra natal ya demostró sus dotes —era el más rápido y ágil de sus amigos subiéndose a los árboles—, un primer paso que le convertiría en el mejor gimnasta español de la actualidad.

¿DÓNDE Y CUÁNDO NACIÓ?

Nació el 26 de mayo de 1993, en Santo Domingo, República Dominicana.

LUGAR DE RESIDENCIA.

Comunidad de Madrid.

¿A QUÉ EDAD SE INICIÓ EN EL DEPORTE?

A los 10 años.

¿DE DÓNDE LE SURTIÓ LA AFICIÓN?

Desde que llegué a España, la Gimnasia Artística ha sido mi deporte. Mi afición surgió tras ver una exhibición de mis hermanas. Desde ese momento, ya ha sido mi pasión.

¿QUÉ SIGNIFICA EL DEPORTE PARA USTED?

Para mí, el deporte es vida. Es algo que va más allá de hacer ejercicio, ya que es un estímulo que te sirve de ayuda en muchos ámbitos de tu día a día y es una forma de expresarse.

ADEMÁS DE ESTE, ¿QUÉ OTROS DEPORTES PRACTICA?

La verdad es que ahora no practico ningún otro deporte que no sea la gimnasia, pero no me cierro puertas a probar nuevos deportes con los que seguir divirtiéndome.

¿CON CUÁL DE SUS LOGROS DEPORTIVOS SE QUEDARÍA? ¿DE CUÁL ESTÁ MÁS ORGULLOSO Y POR QUÉ?

Me quedaría, sin duda, con los Juegos Olímpicos de Tokio, donde logré la medalla de plata en suelo y pude dedicársela a mi hija. Además, esta medalla supuso el haber cumplido un sueño.

¿QUÉ ES LO QUE MÁS VALORA DE SU DISCIPLINA DEPORTIVA Y QUÉ LA HACE DIFERENTE AL RESTO?

Solo puedo hablar de mi disciplina deportiva, ya que me encanta y es un deporte en el que nunca te vas a aburrir, porque te enfrentas a

diferentes retos diariamente y sientes que vuelas.

¿CORAZÓN O CEREBRO?

Corazón. No hay ninguna duda.

¿DISCIPLINA O TALENTO?

Disciplina. Es una de las cosas que te hace llegar lejos.

UNA BEBIDA.

La cerveza.

COMIDA FAVORITA.

El marisco.

UNA CANCIÓN.

Los creadores del sonido, de Chiquito Team Band.

UNA PELÍCULA.

Kings Man.

“ME ENCANTA LA GIMNASIA ARTÍSTICA. ES UNA DISCIPLINA EN LA QUE NUNCA TE ABURRES, PORQUE TE ENFRENTAS A NUEVOS RETOS DIARIAMENTE Y SIENTES QUE ERES CAPAZ DE VOLAR”

UN LIBRO.

No tengo ninguno en especial.

UN PAÍS.

Me encanta Australia. Es un país que ofrece muchas posibilidades.

UN PAISAJE.

El mar.

ES FAN DE...

Rafa Nadal. Es un deportista al que admiro por todo lo que ha conseguido y por su forma de trabajar.

UN RECUERDO IMBORRABLE.

El nacimiento de mis dos hijos. Es una de las cosas más bonitas que se pueden hacer en la vida.

¿SIGUE LA COMPETICIÓN DE MOTOR?

La verdad es que no mucho.

¿QUÉ ESPECIALIDAD DEL MOTORSPORT LE GUSTA MÁS?

Los rallyes. Me he criado en Canarias, donde hay una gran afición. Es increíble el ritmo al que van.

¿ES AMIGO DE ALGÚN PILOTO?

No. Pero no me importaría conocer a alguno. Son unos valientes.

UN PILOTO AL QUE ADMIRE Y POR QUÉ.

Fernando Alonso, por su constancia, trabajo, disciplina y perseverancia. Además, es un deportista que se ha adaptado a cualquier especialidad en la que ha competido.

¿LE GUSTARÍA CORRER ALGUNA CARRERA DE COCHES? ¿CREE QUE LO HARÍA BIEN?

Sí, me encantaría, y creo que lo haría que flipas!

¿QUÉ COCHE UTILIZA A DIARIO?

Actualmente, un Toyota Rav4. Un coche que para mi día a día y el de mi familia es muy completo y cumple todas mis necesidades.

EL DEPORTIVO DE SUS SUEÑOS ES...

Tengo varios: el Bugatti Divo, el Audi R8 Coupé V10 Performance quattro y, por supuesto, el Toyota GR Supra, un coche que, en conducción deportiva, se puede disfrutar mucho.

Un experto conductor

El gimnasta utiliza un Toyota Rav4 para sus desplazamientos diarios, tanto en uso familiar como profesional.



La forma más sofisticada de pensar en uno mismo.



Nuevo Audi
Q6
e-tron

El SUV premium más vanguardista con hasta 639 km de autonomía (WLTP).



Alguien dijo que querer-se a uno mismo es el inicio de una historia de amor eterna. Y el nuevo Audi Q6 e-tron es el escenario más sofisticado para vivirla. Su futurista interior te envuelve haciéndote sentir que eres el centro de sus revolucionarias innovaciones. Sus 8 firmas lumínicas personalizables te permiten elegir la que mejor expresa tu estado de ánimo. Y su autonomía 100% eléctrica de hasta 639 km (WLTP)* te da una libertad sin precedentes para disfrutar del dinamismo y precisión de la tracción quattro eléctrica. Sí, piensa en ti y, también, en las emociones que vivirás con él.

Audi A la vanguardia de la técnica.

*La autonomía varía entre 540 y 639 kilómetros dependiendo del equipamiento seleccionado del vehículo. Emisiones combinadas de CO₂: 0 g/km. Consumo eléctrico combinado eléctrico: 17,0-19,4 kWh/100 km.