

RALLYE

HISTORIA: Génesis y evolución

125 AÑOS

Los autores de este libro atesoran una vasta experiencia, reflejada en estas páginas con una visión amplia de los rallies. Como periodistas, como copiloto y piloto -el añorado Martín Holmes, y Francisco Santos- y como ingeniero mecánico estudioso de la historia del automóvil -José Barros Rodrigues-; han trasladado a este libro las emociones de una modalidad de espectacularidad única, y han dado a conocer la evolución mecánica de los coches. Otros periodistas especializados han sumado sus valiosas experiencias en la competición, y de esas vivencias llegan unos textos cargados de emociones de pilotos, copilotos y organizadores de rallies. Los hombres y las máquinas son los elementos clave de un deporte que ha evolucionado como actividad empresarial, moviendo millones de euros y de espectadores. Todo ilustrado con las mejores fotos.

ISBN 978-989-53212-3-0



9 789895 321230

RALLYE

HISTORIA: Génesis y evolución

125 AÑOS



FRANCISCO SANTOS
JOSÉ BARROS RODRIGUES
MARTIN HOLMES

RALLYE

HISTORIA: Génesis y evolución

125 AÑOS



1

1895 - 1914
GÉNESIS DE LOS RALLYES

UNA EMOCIONANTE HISTORIA DE ÉXITO: DESAFÍO, AVENTURA Y CREATIVIDAD HUMANA

Las carreras de ciudad a ciudad de finales del siglo XIX fueron las precursoras de los rallyes. Después fue necesario definir y elegir: rallyes turísticos o competitivos; regularidad o competición pura. La velocidad aumentó, a pesar de los problemas de seguridad: carreteras sin condiciones, un número creciente de espectadores, el mayor rendimiento de los automóviles y el estancamiento en la seguridad, causaron la carnicería en la París-Madrid y la prohibición de las carreras en carretera abierta.

Análisis de la evolución mecánica y la sucesión de innovaciones.

La competición tuvo que reinventarse.

Nacieron los verdaderos rallyes

Ilustración de Vincenzo Trucco, ganador de la Targa Florio de 1908
conduciendo un Fraschini Isotta - CANTO STRECCAFUR



Todo ser es competitivo, incluso las plantas, en la lucha por la tierra fértil y el sol: queda demostrado cuando uno ve la forma en que las copas de algunas crecen para "ofrecer" una sombra mortal a otras más pequeñas. Cada vez que un ser tiene un medio para expresar este impulso natural de competitividad, se vuelve implacable. Sea con el prójimo o consigo mismo. Siempre tratando de superar los límites; tuyos o de otros.

Para el ser humano, dos de las formas más apetecibles para manifestar su instinto de superar y vivir con los límites son la velocidad y la resistencia. Cuanto mayores, más gratificante es la sensación, el placer e incluso, a veces, la morbosa proximidad del miedo, de la muerte.

El hombre siempre busca nuevas oportunidades para sentir estas emociones, cada vez más fuertes. Lo inventa o aprovecha los que le brinda su creatividad, como la evolución de la mecánica automotriz. Los nuevos vehículos motorizados eran demasiado apetecibles y pronto se utilizaron en estos desafíos.

El hombre siempre busca nuevas oportunidades para sentir estas emociones, cada vez más fuertes. Lo inventa o aprovecha los que le brinda su creatividad, como la evolución de la mecánica automotriz. Los nuevos vehículos motorizados eran demasiado apetecibles y pronto se utilizaron en estos desafíos.

"CARRO SIN CABALLOS"

El primer "carro sin caballos" fue el resultado de la creatividad y la perseverancia de cuatro alemanes. En 1876, Nikolaus August Otto estableció los principios de la combustión interna de cuatro tiempos, en un motor de un solo cilindro. En 1879, Karl Benz terminó su propulsor monocilíndrico de dos tiempos, que patentó al año siguiente. En 1885, en su taller de Colonia, Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach instalaron un motor de dos tiempos de 264 cc en un vehículo de cuatro ruedas. Ese año, Karl Benz volvió a innovar e hizo pública la aparición del primer vehículo automóvil con un motor de combustión interna. En enero de 1886, Benz solicitó una patente sobre su automóvil, que le fue concedida en julio.

EL PRIMER EVENTO AUTOMÓVIL

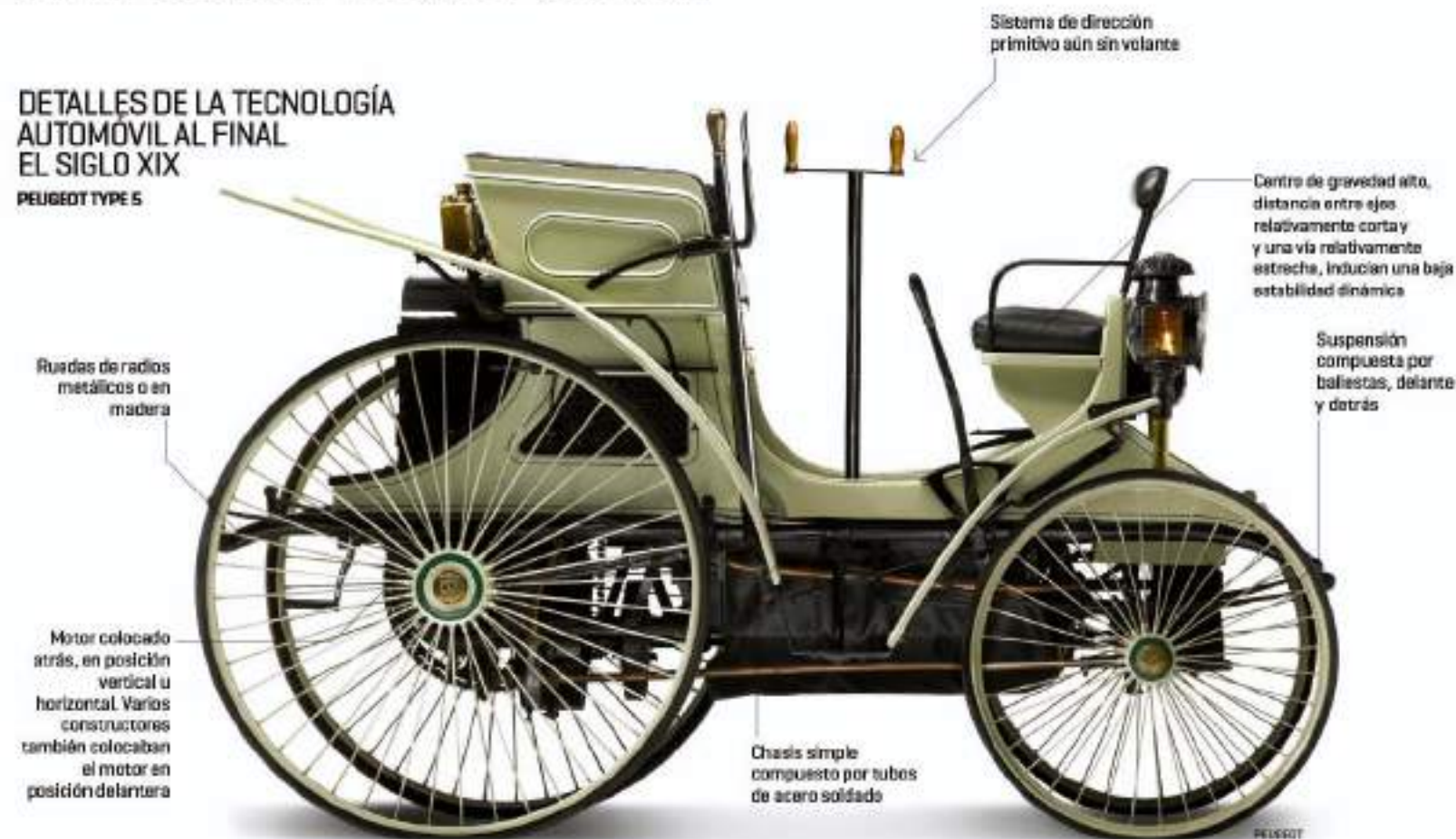
Menos de un año después, en abril de 1887, el periódico Le Velocipède promovió un evento por las calles de París, al que llamó "carrera". Como sólo participó un competidor -Albert, el Conde de Dion, en su cuadriciclo a vapor-, puede considerarse que apenas fue una exhibición. El hombre mostraba su interés en los nuevos desafíos que llegaban. Igual que sólo cuatro años después, en 1891, cuando Karl Benz comenzó a producir automóviles para la venta con 50 trabajadores.

Este primer evento automovilístico podría haber ocurrido antes. De no ser por el tamaño gigantesco e inutilizable del molino de tres ruedas, accionado por una caldera de vapor, inventado en 1769 por el ofi-

EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA

DETALLES DE LA TECNOLOGÍA AUTOMÓVIL AL FINAL DEL SIGLO XIX

PEUGEOT TYPE 5



MOTORES

Los motores de explosión nacieron con uno o dos cilindros, en línea o en V, y fue con esta arquitectura con la que se mantuvieron durante aquellos primeros años. Un árbol de levas controlaba la válvula de escape, mientras que la válvula de admisión, llamada automática, se abría y cerraba con el aumento o la disminución de la presión dentro del cilindro, recuperando la posición gracias al uso de un resorte.

En 1901, se lanzó al mercado europeo el que se podría considerar como el primer motor de automóvil moderno, diseñado por Wilhelm Maybach para Daimler. Era un cuatro cilindros en línea, con un cubaje de 5,9 litros, con válvulas de admisión controladas por su propia leva, refrigerado por agua a través de un nuevo radiador reticulado interno, integrado en un

circuito cerrado con capacidad suficiente para mantener el propulsor a una temperatura de trabajo constante. El aumento gradual en el grado de compresión –siempre limitado por la calidad del combustible– y los nuevos diseños de cámara de combustión, que permitieron una mejor calidad de la mezcla y una mayor eficiencia en el tiempo de explosión, fueron otros puntos importantes de evolución en este período.

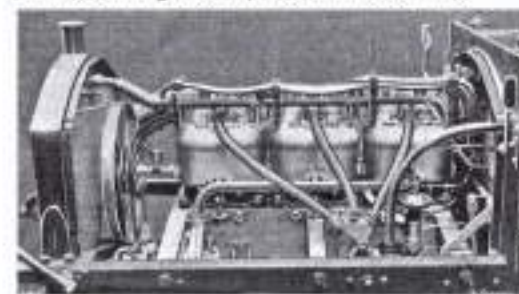
El mayor número de cilindros aseguraba un mejor equilibrio dinámico y, al ser los cilindros largos y estrechos, el cigüeñal era lo suficientemente corto como para no presentar problemas de rigidez torsional. Aparecieron otras propuestas complementarias, a saber, arquitecturas de cuatro cilindros –en V e incluso X– o con sólo tres cilindros, una disposición que sedujo a

Vauxhall y Rolls-Royce, entre otros. No tardó en aparecer el entusiasmo por los motores con muchos cilindros. En Holanda, Spyker allanó el camino para los propulsores de seis cilindros en línea, seguido en Gran Bretaña por Napier, Rolls-Royce y Daimler, en Italia por Lancia o en Francia, por Darracq, Renault y Delaunay-Belleville. Y también surgió el V8, primero por iniciativa de Ader, un gran especialista en motores V, al que siguieron Darracq y De Dion-Bouton, que presentó su gama en el Salón de Turín de 1910.

En el área de la distribución, el gran avance se produjo con la eliminación de la válvula de admisión automática en favor de la válvula controlada por un excéntrico. Los diagramas de distribución empezaron a controlarse por parte de los ingenieros de motores, asegurando un mejor rendimiento en una gama más amplia

de regímenes. Un sistema desarrollado por Charles Knight en los Estados Unidos también se hizo popular entre los grandes motores europeos: en lugar de válvulas de vástago cónico con movimiento perpendicular a su eje de revolución, las válvulas de los motores Knight se deslizaban en las paredes del cilindro paralelas a su émbolo. Asimismo, la evolución del carburador fue decisiva para obtener mejoras en el rendimiento del motor, especialmente en respuesta a cargas intermedias. El carburador desarrollado por Maybach en el motor Mercedes ya había representado un avance interesante en este campo, pero Krebs, director técnico de Panhard, llevó a cabo una exhaustiva investigación –que incluso mereció el honor de una presentación en la Academia Francesa– que permitió mejorar la calidad de la mezcla. La ignición fue otra área que evolucionó considerablemente en los primeros años del automóvil. Al principio, se utilizaron tubos de platino incandescentes, responsables de la combustión no regulada de la mezcla. Benz usaría un encendido eléctrico, mediante el uso de una batería fija y una bobina con un pequeño vibrador, lo que provocaba la chispa.

Simms, en Inglaterra y Bosch en Alemania,



La inglesa Napier fue una de las primeras marcas europeas en adoptar el motor de seis cilindros en línea. AUTOGAR

dieron un nuevo paso al desarrollar una dinamo impulsada por el propio motor, diseñada para crear corriente eléctrica –aunque de bajo voltaje– capaz de encender la mezcla. En 1903, Bosch desarrolló la dinamo de alto voltaje, un sistema que permaneció básicamente igual hasta la década de 1920.

Con estas soluciones, los motores ganaron potencia a regímenes más altos, lo que los hizo más eficientes y también más fiables, con el resultado de que “en las dos primeras décadas de ingeniería automotriz, el rendimiento del propulsor aumentó dramáticamente desde 1,5

kW [2 CV] por litro de promedio en 1896, hasta los 7,5 kW [10,2 CV] por litro que tenían los motores al comienzo de la I Guerra Mundial”.

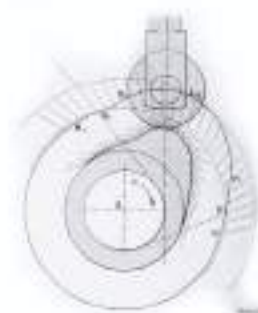
POSICIONAMIENTO DEL MOTOR

La ubicación de los propulsores en el chasis no fue una decisión sencilla ni consensuada. Y al principio, los mayores fabricantes europeos optaron por soluciones básicamente diferentes. Benz adoptó el motor en el eje trasero en posición horizontal, mientras que Daimler también colocó el motor detrás, pero en posición vertical.

Los franceses de Panhard et Levassor colocaron el propulsor en una posición frontal vertical, una arquitectura fue adoptada gradualmente por la mayoría de los constructores que sobrevivieron al siglo XIX, y se usó casi universalmente a partir de entonces. A tener en cuenta, aunque no tuviera un papel relevante en el desarrollo de la futura arquitectura de automóviles –ya que era un prototipo que no tuvo impacto en la industria–, el vehículo danés Hammel, concebido en 1886, que ya tenía el motor ubicado en la parte delantera, en posición horizontal.

ATENCIÓN AL DETALLE

Ningún otro sistema u órgano mecánico ha sido estudiado y probado tanto como el motor, donde había un universo de subsistemas en constante desarrollo, muchos de ellos patentados: distribución, potencia, refrigeración, cigüeñal, arquitectura de cilindros, materiales y metalurgia, todo fue objeto de atención.



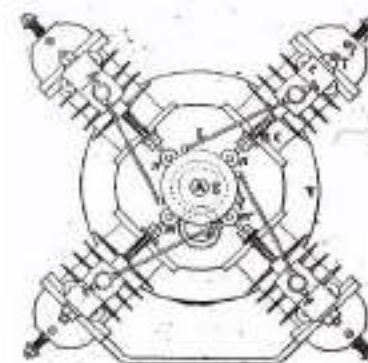
Estudio del perfil de una leva, con válvulas de rodillos, publicado en la revista Omnia en 1906. OMNIA

Uno de los ejemplos de esta metodología de trabajo, responsable del aumento exponencial de las potencias específicas de

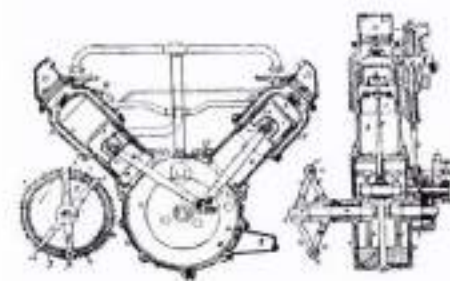
los motores a principios del siglo XX, fue el estudio del perfil de las levas o excéntricos, para garantizar una buena ingesta de mezcla fresca y un lavado eficiente de los gases de escape en el ciclo de cuatro tiempos.

ARQUITECTURAS MENOS ORTODOXAS

Los motores recibieron una atención por encima de la media por parte de ingenieros y autodidactas interesados en la mecánica, sucediéndose las ideas para aumentar la eficiencia de los propulsores. Una de las propuestas más atrevidas en este campo fue la del motor de Nicolas, cuya patente se registró en 1898, que presentaba cuatro cilindros dispuestos en X, un presagio de los motores estrella que se volverían muy populares en la aeronáutica.



Motor Nicolas de cuatro cilindros en X. LA LOCOMOTION



Motor Ader de dos cilindros en V. La marca también diseñó y construyó motores en V con 4 y 8 cilindros. LE CHAUFFEUR

CHASIS

Aparecerán dos tendencias al comienzo de la producción de automóviles en pequeñas series, ya desde finales del siglo XIX: una, heredera de la construcción de los carrmatos y carrozas, con chasis de vigas de madera unidas por

embargo, a pesar de que existía una industria en expansión, gracias a la contribución separada de las empresas de Gottlieb Daimler y Karl Benz, las carreras de coches tardaron en ganar el protagonismo que tenían en Occidente.

Austria organizó su primera carrera en julio de 1898, curiosamente en una región que hoy constituye el Tirol italiano, uniendo Trafoi con Mendelpass. Pero con un propósito: la difícil conexión por las sinuosas carreteras. Se usaba una carretera montañosa y más difícil a través de los Alpes austríacos. Fue la precursora de uno de los eventos clásicos más exigentes: Rallye de los Alpes Austríacos.

El Imperio Alemán ya había entrado en este grupo restringido unos meses antes con la carrera Berlín-Leipzig-Berlín en mayo. En 1899, Alemania asumió un papel decisivo en la organización de eventos deportivos, con las pruebas ciudad a ciudad Aix-la-Chapelle-Koblenz, Fráncfort-Koln, Innsbruck-Múnich o Berlín-Leipzig, entre otras. Y en Austria, en 1900, llega el momento de la importante Salzburgo-Linz-Viena.

La segunda edición de Herkomer Konkurrenz se disputó entre el 5 y el 13 de mayo de 1906 y unió Fráncfort con Múnich a través de Linz, Viena, Semmering, Klagenfurt, Innsbruck y Zirlerberg. La llegada se fijó en la capital bávara en Forstenrieder Park.

CIRCUITO EUROPEO. UNA RESPUESTA VÁLIDA

Tras el fracaso de la carrera París-Madrid y la prohibición de las pruebas de velocidad en carretera abierta, la industria automovilística europea tuvo que adaptarse a una nueva realidad: las carreras de velocidad empezaron a disputarse en circuito cerrado, con mayores condiciones de seguridad —en particular, impidiendo expresamente que el público invadiese la pista—, y se comenzó a redactar un nuevo reglamento para las carreras en carretera abierta que favorecería la regularidad y la fiabilidad.

En 1905, tendría lugar el Herkomer Konkurrenz, la primera competición organizada bajo este nuevo espíritu, pero sería un año más tarde cuando aparecería el "Circuit Européen", una prueba que el Marqués de Dion imaginó con el objetivo de sustituir a las carreras ciudad a ciudad, abolidas entonces.

Un crucero turístico de 5.000 km debería llevar entre el 25 de julio y el 15 de agosto, con la salida y la llegada ambientadas simbólicamente en París, a la flor y nata de la producción automovilística europea viajando a través de Toulouse, Grenoble, Milán, Viena, Praga, Breslau, Berlín y Reims.



El Herkomer Konkurrenz pretendía ser una prueba de regularidad y su muy estricto reglamento buscaba que participaran los "monstruos ruidosos" de las carreras de pura velocidad, evitando así los peligros inherentes a estos bólidos difíciles de controlar

La carrera tenía como denominación oficial "Concours International d'Endurance pour Véhicules Automobiles" y la organización se confió a los Automóviles Clubes de Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Francia e Italia. El reglamento era más técnico de lo habitual, no se limitó a las clases habituales por peso y, por tanto, merece ser transcrito:

- La primera categoría está reservada para los vehículos cuya superficie total del pistón o pistones no supere los 86 cm² (es decir, en el caso de un motor monocilíndrico, un diámetro de hasta 105 mm). Estos vehículos deberán alcanzar una velocidad media de 30 km/h. La carrocería debe ser tipo "Petit Duc" y tiene que pesar al menos 75 kg. Este peso incluye los cuatro guardabarros, estribos, portafaros y faro y un par de portallinternas y linternas, un portafaros y un farol traseros y, además, una plataforma trasera para equipaje. El peso del conjunto comprende al menos dos personas, el peso de la carrocería junto con las maletas, herramientas y repuestos, etc., de modo que el peso total sea superior a 3,30 kg por cm² de superficie de la sección del cilindro.

- En la segunda categoría, la superficie total del pistón o pistones no supera los 226 cm² (es decir, para un motor de 2 cilindros, un diámetro máximo de 120 mm). Estos vehículos deberán viajar a

una velocidad de 35 km/h. La carrocería debe ser doble, en "phaeton" sin capota, con cuatro plazas y entrada lateral. El peso total transportado debe ser de al menos 2,95 kg por cm² del área de la sección del cilindro.

- En la tercera categoría, el área total del pistón es de hasta 346,36 cm² (es decir, en el caso de un motor de 4 cilindros iguales, un diámetro máximo de 105 mm). Estos vehículos deberán alcanzar una velocidad media de 40 km/h. Doble carrocería, tipo "phaeton" con marquesina de media limusina, con 4 plazas, entrada trasera y lateral cerrada. El peso transportado, para un mínimo de 3 personas, debe ser superior a 2,35 kg por cm² de pistones.

- La cuarta categoría incluye vehículos cuya superficie total de pistón no exceda de 530,92 cm² (es decir, para un motor de 4 cilindros iguales, un diámetro máximo de 130 mm). Estos vehículos deberán alcanzar una velocidad media de 45 km/h. Carrocería "Limusina con capota en la parte delantera", que integra 4 asientos interiores y 2 asientos en la parte delantera. Peso transportado para 5 personas superior a 2,15 kg por cm² de cilindros.

(NOTA: el diámetro de un cilindro de un motor moderno, como el del Hyundai i20, es de 83,0 mm) En esta prueba también se adoptó la idea del Parque Cerrado como instrumento fundamental de las neutralizaciones en la transición de las etapas. Esto es lo que especifica la letra del reglamento para Parques Cerrados: "El concurso se desarrollará bajo el régimen de parques absolutamente cerrados, de acuerdo con las siguientes disposiciones: A su llegada al parque, cada vehículo será colocado en el lugar designado por el Jefe del parque. La tripulación del vehículo debe descender inmediatamente, parar el motor y salir del mismo sin poder realizar ninguna otra operación de ningún tipo. Como resultado, la única operación permitida en los parques es apagar el motor. Salvo las operaciones mencionadas anteriormente, cuya duración no puede exceder los dos minutos, están estrictamente prohibidos todos los trabajos de intervención en el vehículo, todo el engrase, todo el repostaje y, en general, todo tipo de operaciones".

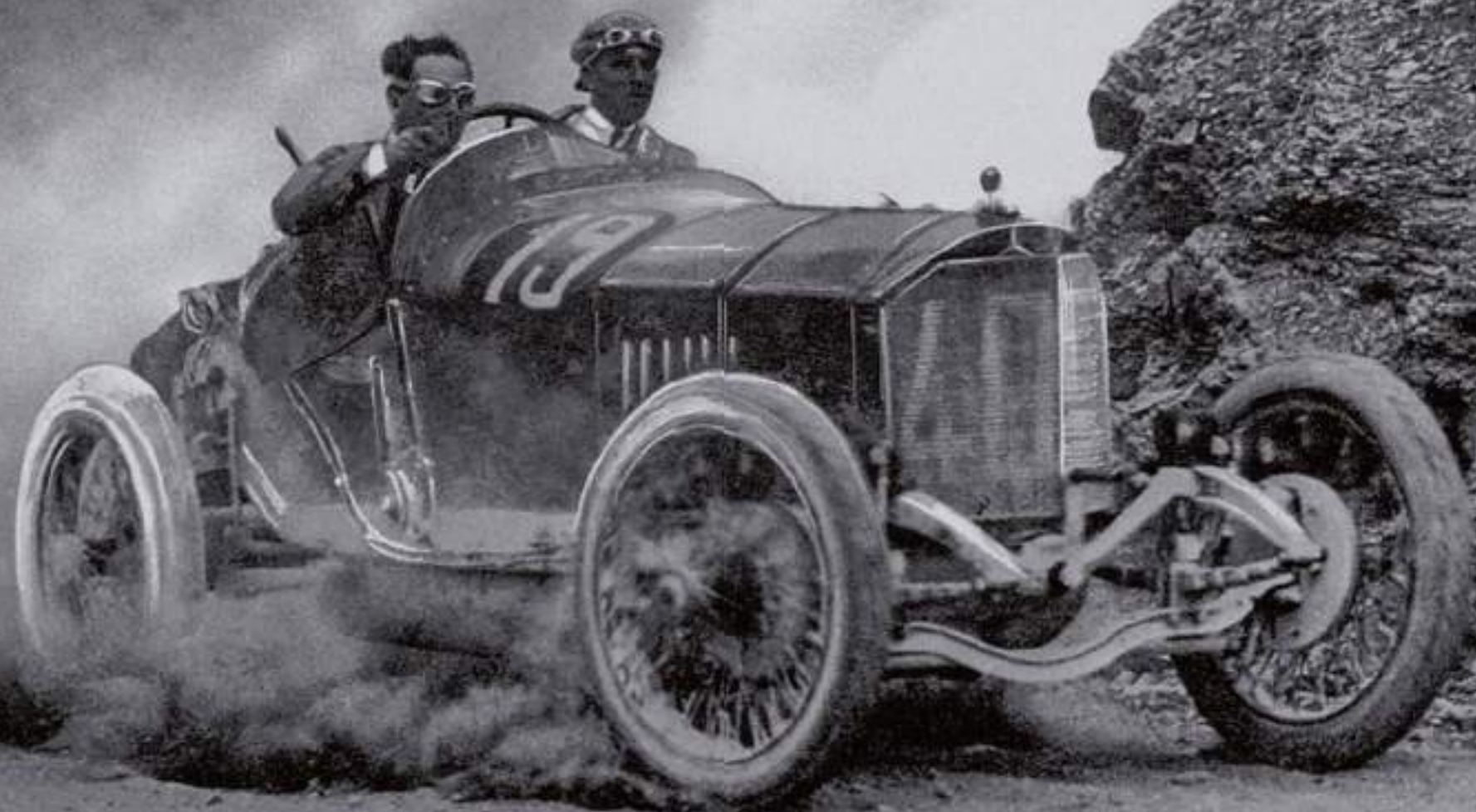
1908 - PRÍNCIPE HEINRICH FAHRT

Tras el final del Herkomer Konkurrenz, que siempre tuvo problemas organizativos, le sucedió el Príncipe Heinrich Fahrt, también conocido como Prince Henry Tour, en honor al príncipe Albert Wilhelm Heinrich de Prusia, hermano del Emperador Guillermo II, un entusiasta e inventor que había promovido el Kaiserpreis de 1907, y segundo hijo del emperador Federico III y la princesa real Victoria, nieta de la reina Victoria de Inglaterra.



El Herkomer Konkurrenz celebrado en las carreteras bávaras en 1906 fue, para muchos, el primer rallye. El ganador Edgar Ladenburg, en un Mercedes de 40 CV. **Daimler**

2

1918 - 1940
PRIMERAS EVOLUCIONES

LAS PRUEBAS DEL PASADO EVOLUCIONAN.

COCHES: RENDIMIENTO Y FIABILIDAD

El automovilismo en carretera resurge de los escombros políticos y económicos de la guerra. La FIA crea la C.S.I. regulando esta rápida evolución. Las grandes pruebas del final de preguerra se convierten en los mayores rallies del mundo. Coexisten dos tipos de eventos y ambos atraen a conductores y marcas, uno que apuesta por rallies con largos recorridos de concentración y pruebas de regularidad o velocidad; y otro que opta por la velocidad y la resistencia en toda su extensión. La gran evolución mecánica da como resultado nuevas prestaciones y una mayor fiabilidad

Foto de la subida de Pontassio-Corona el 11 de junio de 1922. El Conde Giulio Masetti ganó la carrera con un Mercedes Grand Prix 115 CV de 1914, estableciendo un nuevo récord. DAMLER AG

La Gran Guerra terminó el 11 de noviembre de 1918, después de cuatro años y medio en los que lucharon más de 70 millones de soldados, 60 millones europeos. El Viejo Continente quedó hecho añicos. Fue el sexto conflicto más mortífero de la historia, con más de nueve millones de combatientes muertos.

Gran parte de Europa central quedó destruida, incluida la infraestructura vial. La economía colapsó, resurgiendo lentamente a mediados de la década de 1920. Sólo entonces, con la industria reajustada a la paz, el automovilismo deportivo comenzó a restablecerse.

Sin embargo, en 1929 enfrentó una nueva crisis económica. Aún así, las clases sociales que ganaron con la Guerra y con el Crack del 29, no abandonarían su pasión y pronto el automovilismo volvió a las pocas carreteras en pie tras la contienda. Lo mismo sucedería con las marcas de automóviles, que necesitaban mostrar sus modelos.

TÍMIDA RESURRECCIÓN

Era un hecho que un rallye sería siempre una competición en carretera abierta, con coches fabricados en serie más o menos transformados. Los competidores -con uno, dos o más ocupantes en el coche- deberían recorrer una o más rutas a un promedio o en un tiempo preestablecidos, y serían penalizados según las reglas particulares de la carrera. Las

salidas eran individuales. Pero, podría haber dos tipos de rallies...

Hubo casos en los que la diferencia con una carrera era únicamente el uso de la vía pública y las salidas individuales. En las carreras, los pilotos compiten entre sí, en los rallies, los equipos luchan contra el tiempo.

Durante este período, se optó por elegir recorridos más selectivos, debido a su trazado montañoso, a la dureza de su extensión o al mal estado del piso.

REINO UNIDO: OPORTUNIDAD PERDIDA

Con todo su territorio indemne de los efectos de la guerra, los ingleses y escoceses pronto pudieron empezar a pensar en rallies. Sin embargo, con el límite de velocidad de 20 mph (32,18 km/h) y la postura



BMW dominó el Alpenfahrt de 1939 con el modelo 320. En la foto, el piloto C. Wirsching con el n°201. BMW AG

nalización-. Por primera vez, se disputan Tramos Cronometrados, TC, en las carreteras del recorrido: dos pruebas cronometradas en las subidas de Stelvio y Galibier. Las Coupes des Alpes fueron para los equipos de Praga y Wanderer.

Las inscripciones aumentaban, confirmando el prestigio de la prueba: en lo peor de la depresión económica, 1932, más de 100 coches salieron de Múnich, llegando a San Remo, después de 2.398 km. Fue un año menos duro: 87 clasificados, 27 sin penalización y 32 Coupes des Alpes, para los debutantes Talbot, y también para Invicta, Armstrong-Siddeley, Wanderer, Tatra y Riley. Donald Healey ganó el cronometrado en el Stelvio con el Invicta. Despuntaron nombres que se harían famosos, como Tommy Wisdom, Dick Seaman, Tony Rolt y Huschke von Hanstein.

Los Alpes, incluso sólo los franceses, fueron una de las tres mayores atracciones deportivas para competidores y marcas; en 1933, 132 competidores, con 42 coches de equipos oficiales sólo del Reino Unido: Riley, MG, Singer, Frazer Nash y Jaguar. Las dificultades fueron mucho mayores y sólo tres participantes completaron los 1.920 km sin penalización: el Bugatti de Walter Delmar, el

Alfa Romeo de René Carrière y el Frazer Nash de Harold J. Aldington.

La extenuante ruta de cinco días, a mediados de agosto, comenzó en Merano, en los Dolomitas, y terminó en Niza. Al final del primer día, apenas 30 coches no tenían penalización; el segundo día, sólo siete pasaron limpios todos los controles. Además de una media muy ajustada, hubo tres subidas cronometradas al segundo. W. F. Bradley ganó el clasificatorio de Pordoi en Hotchkiss, y las marcas Ford, Hotchkiss, Adler, Riley y MG recogerían las Coupes des Alpes.

LOS INSCRITOS PASAN DE 100

Aumentan los inscritos: 127, de cara a la carrera de 1934, con 2.900 km de Niza a Múnich, con etapas que incluyen Zagreb, y el paso de "cols", como Galibier, La Capolle, los Dolomitas, y varios tramos cronometrados y subidas, como un de 10 km cerca de Venecia. Para terminar la etapa final, una maratón de Zagreb a Múnich pasando por el Turracher Hohe, todavía con el mismo piso de antes de la Guerra. Un total de siete pasos fronterizos. Se clasificaron 94, 67 sin penalizar en ningún control. Coupes des Alpes para las mar-

cas Adler Trumpf, BMW, Opel, Talbot, Triumph, Delahaye, Wanderer y Adler Diplomat. Resultó un rally demasiado sencillo para lo habitual.

ORGANIZACIÓN SUIZA

Los suizos organizaron la prueba en 1936, con inicio en Lucerna y final en Interlaken, con etapas diarias. Sólo 74 inscritos, dos tercios de ellos alemanes (las Olimpiadas de Berlín también sufrieron), pero entre los pocos británicos destacan los equipos Wolseley, Triumph y Jaguar, ésta con el SS100 debutando en los Alpes, pilotado por T. Wisdom, que con Donald Healey ganaron la Coupe des Glaciers. Los equipos alemanes -Ford, Hanomag, Adler y DKW- ganaron la Coupe des Alpes.

AUSTRIA, OTRA VEZ SOLA

En 1937, Austria organizó por su cuenta una prueba con los Alpes como escenario. Parte de la prensa especializada lo designa Alpenfahrt y parte Höhenstrassefahrt. Los inscritos, que suman un total de 72 vehículos, pertenecen básicamente a pilotos austriacos, alemanes y unos (pocos) de Europa Central. Manteniendo la tradición de los



BUGATTI GANÓ SEIS DE LAS OCHO EDICIONES DE LA LIEJA-ROMA-LIEJA ANTES DE LA II GUERRA MUNDIAL

El Bugatti Type 25 de Ferdinand-de-Viz gana en la Targa Florio de 1925. THE BUGATTI TRUST

3

1946 - 1968
DIVERSIFICACIÓN Y CONSOLIDACIÓN

RALLIES: LA MAYOR REVOLUCIÓN DE LA HISTORIA. PILOTOS Y COCHES MÁS COMPETITIVOS

Variedad de tipos de rallies, en la busca de itinerarios -con o sin carreteras- revalorizando antiguos eventos y creando nuevos. Los TC (Tramos Cronometrados) y las notas de los copilotos cambian los rallies para siempre. La popularidad crece, pero grandes pruebas desaparecen. Las marcas renacen y apoyan las competiciones. DKW y SAAB destacan por su motor de 2 tiempos. Mercedes y Citroën, entre los más participativos. El Mini Cooper S y el Ford Escort dominan a finales de los 60. La FIA y la CSI crean los Campeonatos de Europa de pilotos e Internacional de Marcas, con nuevos reglamentos técnicos



"La victoria de mi hermana Pat en la Lieja-Roma-Lieja de 1960, en un Austin-Healey 3000, con Ann Wisdom, fue una actuación mucho más increíble que mi victoria en el Mille Miglia de 1955", no se cansaba de elogiar Stirling Moss
DAVIDKILSALLART.COM

La II Guerra Mundial terminó el 2 de septiembre de 1945 con la rendición de Japón. Se movilizó a más de 100 millones de militares. Las naciones involucradas concentraron todos sus esfuerzos en el conflicto durante seis años, con gran sacrificio civil. Aún más que en la I Guerra Mundial, las sociedades quedaron marcadas para siempre: este fue el conflicto más letal de la historia, con cerca de 55 millones de muertos. De este total, alrededor del 85 % -en su mayoría soviéticos y chinos- fueron de los Aliados. Del 15 % del Eje, más de

600.000 civiles perecieron sólo en Alemania en los bombardeos de más de 120 ciudades.

REINICIO: 1ER RALLYE SOLEIL CANNES

Todavía en 1945, el Gobierno Provisional francés delega en el A.C. de Francia la administración del automovilismo deportivo del país y sus colonias, lo que perdurará incluso después de la creación de la FFSA en 1952. Para promover el turismo local, y a pesar de los problemas de racionamiento de combustible, miembros del AC de Cannes organizaron, del 16 al 20 de abril de 1946, el 1º Rallye Soleil. Con salida de París, 50 coches se dirigieron a Côte d'Azur

en dos etapas, con un control horario en Lyon. Lo más destacado del rallye/paseo de regularidad: victoria femenina para Regine Peter, en un Delahaye 135, y la participación de la alta sociedad, como el Príncipe Agha Khan.

COUPE DES ALPES

A inicios del verano de 1946, el 9º Rallye de los Alpes Franceses del A.C. de Marseille Provence fue la primera prueba competitiva después de la II Guerra Mundial. Los organizadores establecieron puntos para las penalizaciones en los CH (Controles Horarios) y "hándicaps" que atribuían las medias según la



Renault Alpine en Córcega, una de sus competiciones preferidas, aunque derrotado por el Lancia Fulvia HF en 1967, en el doblete liderado por Sandro Munari / L. Lombardini
RENAULT COMMUNICATION D.A.



En el descenso del Col de Bavella, en Córcega, un Porsche hace todo lo posible para evitar la penalización en el siguiente control horario, muy difícil en 1960 en estas pistas de tierra.



En un tramo cronometrado australiano, el Porsche 911S de Sobieslaw Zasada / Marek Wachowski, cuartos clasificados.

4 1969 - 1980 DESARROLLO ORGÁNICO

DESARROLLO ORGÁNICO. EL MARKETING AYUDA A LA EVOLUCIÓN

En 1969 se abrieron nuevas perspectivas para los rallies, que se desarrollaron mucho en las dos décadas siguientes. La FIA contribuyó a esta evolución, con el Campeonato de Europa de Marcas, la Copa Internacional de Pilotos, en 1959, y con el Campeonato Mundial de Pilotos y Marcas en 1973. Se realizaron cuatro grandes maratones, siendo el mejor el Londres-México

Gracias al desarrollo federativo a nivel internacional, los rallies recibieron nuevos cimientos para su evolución. Ayudó mucho –tanto a equipos privados como de fábrica– la apertura de la FIA al patrocinio y la publicidad en los rallies. Era una nueva fuente de ingresos, necesaria por los enormes incrementos de costes que suponía la evolución mecánica de los coches, y los mayores presupuestos para la participación en rallies, logística e incluso de inscrip-

ciones, que se triplicaron en dos décadas. Lo mismo sucedió con los costes de organizar rallies internacionales. Por todo eso, a partir de 1969, los automóviles lucieron mucho más coloridos, con logotipos de patrocinadores fuera de la industria automotriz. El automovilismo estaba alcanzando su madurez, con todos los problemas de este crecimiento y desarrollo en varios campos.

**MONTE-CARLO
ALCANZANDO OTRO NIVEL COMPETITIVO**
Después del doblete de 1968, Porsche repitió

su éxito, completando el dominio del trienio en 1969 y 1970 con un nuevo doblete de Björn Waldegård/B. Bremer y Gerard Larrousse/J.C. Parmand; venciendo al Alpine Renault de Jean Vinatier/J.F. Jacob; y en 1970, al de J.P. Nicolas/C. Roure. El dominio del Mini en el Monte-Carlo había terminado (en 1969 y 1970 ni siquiera participaba el equipo oficial BLMC), al mismo tiempo que se comenzaba a notar un cambio en el tipo de competidores, con menos amateurs y aún mayor participación de equipos oficiales de fábrica, afrontando la competición de una forma mucho

más profesional, olvidándonos un poco del glamour del Principado. Era un Rallye de Monte-Carlo con menos "glamour" y "colorido", pero con mucha mayor atención a los aspectos competitivos. Se convirtió, definitivamente y sin duda en el rallye más prestigioso del mundo.

VENTAJA DE UNA MEJOR TRACCIÓN

Las desafiantes características de los Alpes Marítimos continuaron y, con la nieve, se destacó uno de los requisitos que llevaron al éxito del Mini: buena tracción gracias a llevar el motor

sobre las ruedas motrices, lo que provocó un cambio del "todo adelante" al "todo atrás". Al dominio de Porsche le sucederá el de Alpine Renault durante dos años (doblete y cuarto en 1971), y después el dominio de tres años del Lancia Stratos (motor central). En 1980 hubo un ganador del "Monte" que no tenía el motor encima de las ruedas motrices –un Fiat Abarth 131–, gracias a su buena motricidad y al genio de Walter Röhrl, acompañado de su navegante habitual, el excelente Christian Geistdörfer, ofreciendo así a Fiat su primera victoria en la prueba, aunque seguido por el Stratos de B. Darniche/A. Mahé.



Öve Andersson/David Stone con sus copas de ganadores del Rallye de Monte-Carlo de 1971 en el Alpine Renault A110, junto al Palacio Real de Mónaco
RENAULT COMMUNICATIONS, R.

MONTE-CARLO: A DESTACAR DURANTE ESTE PERIODO

1971 El doblete del Alpine Renault en 1971, con Öve Andersson / D. Stone y J.-L. Thierier / M. Gallewaer y triple en 1973 con J.-C. Andruet / "Biche", Ö. Anderson / J. Todt y J.-P. Nicolas / M. Vial.

1972 La primera victoria de Lancia Fulvia y Sandro Munari, y la asombrosa 3ª del Datsun 240Z gracias al talento de Rauno Aaltonen / J. Todt en terrenos no propicios para el modelo japonés.

1974 Cancelación de la carrera, debido a la Guerra de los Siete Días en Oriente Medio y la consiguiente crisis del petróleo.

1975 El evento aún sufría la Crisis del Petróleo y solo participaron 96 competidores, y solo 30 completaron el recorrido.

1976 Las cuatro victorias de Stratos (tres seguidas) y su Grand Slam, en 1976, con Sandro Munari / S. Malga, Bj. Waldegard / H. Thorzellius y B. Darniche / A. Mahé.

1978 El doble podio del Renault 5 Alpine, en 1978, con Jean Ragnotti / J.-M. Andrieu, en segundo lugar, y Guy Frequelín / J. Delaval, [3ª].

1979 2ª y 5ª puestos en el Ford Escort RS 1800, con 272 CV, por B. Waldegard / H. Thorzellius y Hannu Mikkola / A. Hertz. Waldegard lideró hasta el penúltimo PEC, cuando encontró el camino bloqueado por piedras. Stratos gana, con el francés B. Darniche / A. Mahé que siguió en segundos... Victoria en el Grupo 2 de G. Frequelín con un Renault 5 Alpine.

1980 Primera victoria de Fiat en EL "Monte" y, sobre todo, la primera desde 1960 para un coche con motor delantero y tracción trasera: Fiat 131 Abarth, de W. Röhrl / C. Geistdörfer.



Sólo el talento de Rauno Aaltonen sirvió para, con esta nieve, llevar al Datsun 240Z hasta el 3º puesto del Monte-Carlo de 1972. FRANCISCO SANTOS

Primera victoria Fiat en Monte-Carlo, en 1980, con el 131 Abarth de W. Rohrl/C. Ceisidorfer: primer triunfo en veinte años de un automóvil con motor delantero y propulsión trasera
CENTRO TECNICO FIAT



J.Jean-Claude Andruet/Michel Vial (9º) en el dominio Alpine Renault 1600 (doblete), en 1971
RENAULT COMMUNICATION D.R.



Primera e inesperada victoria de Sandro Munari/M. Mannucci [foto de abajo] en Monte-Carlo de 1972, con el Lancia Fulvia, 10 minutos por delante de Gerard Larrousse/J.C. Paramount, con Porsche 911S. FRANCISCO SANTOS

5

1981 - 1986
SUPERCOCHE

CAJA DE PANDORA. LA CORTA ERA DE LOS GRUPO B

En 1980, Audi sacudió el mundo de los rallies con el revolucionario quattro, de cuatro ruedas motrices y motor sobrealimentado. El paradigma definitivamente había cambiado. Un año después, el nuevo Anexo J, que crea el Grupo B, abriría una Caja de Pandora en el automovilismo. Sólo duraría cinco años, debido a los accidentes fatales que tuvieron los nuevos coches en 1985 y 1986. Las nuevas prestaciones superaron las capacidades humanas, de pilotos y de organizadores. La FISA se dio "un tiro en el pie". La aerodinámica llega a los rallies

A principios de la década de 1980, los Ford Escort RS1800 del Grupo 4 tenían más de 260 CV en configuración de rallye. Fueron un espectáculo "todos de lado", conducidos por los escandinavos. Pero, con poca eficiencia, porque no era posible "soltar" toda la potencia, a pesar de los muchos avances tecnológicos de los neumáticos. La tracción en las cuatro ruedas fue la solución obvia, pero enfrentó el escepticismo de la mayoría de los

fabricantes que respondieron con el aumento de peso y complejidad de la transmisión. El uso de la tracción a las cuatro ruedas estuvo prohibido por la FISA hasta 1979, cuando Audi "manejó los hilos" y logró que los 4x4 fuesen autorizados a partir de 1980. Las otras marcas seguían teniendo dudas... sobre la dificultad de repararlos durante un rallye, de fiabilidad, de la dificultad de pilotaje, del aumento de peso; hasta que Audi demostró la validez de la tracción total. Sin embargo, había que hacer algo porque el rendimiento de los coches habían alcanzado el límite de... tracción. Incluso un Lancia Stratos de motor central de

290 CV patinaba al acelerar. Por otro lado, la FISA necesitaba hacer algo, presionada por BPICA (Bureau Permanent International des Constructeurs Automobile; la Asociación de Marcas). E incluso podría, supuestamente, ser financieramente interesante crear un nuevo Grupo de coches más espectaculares para aumentar las audiencias de TV y obligar a nuevas homologaciones... Creado con retraso, en 1981, el nuevo Anexo J de la FIA preveía los Grupos N, A y B con efecto a partir de 1982. Entre 1983 y 1984, cuando las marcas ya habían definido sus motores, se da libertad para utilizar combustibles mucho más volátiles, con aditi-

vos que permitían que los motores turbo alcanzaran potencias que no coincidían con el factor de sobrealimentación 1,4, llegando a los 600 CV de un Audi quattro sobrealimentado de 2.142 cc; lo mismo que un F1 tres años antes. Y pensar que todo empezó porque no se podían transmitir los 260 CV de un Escort RS en pisos de tierra...

DEBUT CONVINCENTE DEL QUATTRO

La primera participación de un Audi quattro, fue como "Coche Cero", en el Algarve, a finales de 1980. H. Mikkola/A. Hertz fueron 29 minutos más rápido

que los ganadores del rallye, Antonio Zanini/Miguel Oliveira, en un Ford Escort RS1800. La primera victoria del Audi quattro sería en el Jänner-Rally (Austria), en enero de 1981, con Franz Wittmann Sr, con una ventaja de 20min 40seg, y la primera victoria en una prueba del Mundial fue en Suecia, en febrero de 1981, sobre nieve y hielo, con H. Mikkola/A. Hertz dejando a A. Yatanen/D. Richards, con Ford Escort RS 1800, a 1min 53seg. El segundo triunfo de un Audi quattro en el WRC fue en octubre de 1981, en asfalto (16 TC con 227 km) y en tierra (43 TC con 455 km) de San Remo, batiendo a Henri Toivonen/F. Gallagher,

en Talbot Sunbeam Lotus, por 3min 25seg. Se comprobó la polivalencia del quattro y se eliminaron las dudas sobre su eficiencia incluso en asfalto.

DEBUT EN EL WRC: MONTE-CARLO

En su primera carrera del WRC, Monte-Carlo 1981, en el primer TC, con 14 km de mucha nieve, 10 km bastaron para que Mikkola adelantara al Lancia Stratos de Bernard Darniche en la especial, que había salido dos minutos antes.

Con las nuevas restricciones sobre el uso de clavos (sólo 2 mm de penetración en la banda de rodadura



Audi, campeón del mundo de marcas en 1982, con 116 puntos, por delante de Opel (104) y Nissan (57) ANDRAG

6 1987 - 1996 GRUPOSAYN

EMANCIPACIÓN, DE LA LOCURA A LA CORDURA. DOMINIO DE LANCIA Y DE LOS JAPONESES

Finalmente, los rallies ganaron algo de cordura después del período de tantos accidentes mortales. Se lanzó una copa femenina y, a partir de 1993, la Fórmula 2 para coches de dos ruedas motrices, y la copa del mundo para pilotos de coches del Grupo N; ganada cinco veces por latinoamericanos.

Reglamentos de seguridad más estrictos desde 1993, con Max Mosley en la presidencia de la FIA

Nueva era para los rallies, con coches menos potentes, pero también competitivos. Sin embargo, en el "reinado" de Balestre, la FISA no había legislado restricciones suficientes para evitar la repetición de desgracias pasadas, ni tuvo mano de hierro en el uso de combustibles demasiado volátiles, principales causantes de tragedias anteriores -directa o indirectamente- porque permitían a los motores turbo alcanzar potencias absurdas para el entorno del rallye.

Habría que esperar la llegada de Max Mosley a la Presidencia de la FIA, y tras ello, en 1993, adoptar el suministro exclusivo de combustible a un proveedor, aumentando el control de la gasolina según el Anexo J. En esta década el WRC tuvo 13 carreras al año seis veces, 12 rallies en 1990 y 14 en 1991, 1992 y 1996.

NUEVOS TÍTULOS

Este período tuvo la hegemonía inicial de Lancia, que conquistó seis títulos mundiales de constructores consecutivos -de 1987 a 1992, una hazaña única en la historia- hasta que cerró su equipo de rallies y entregó la gestión de los Delta al Jolly Club. Los

subcampeones fueron Audi, Ford y Toyota (cuatro veces). Entre los pilotos, destacar los tres títulos de Juha "KKK" Kankkunen, dos para Bion y Sainz, y uno para Auriol, C. McRae y Mäkinen.

Tras la salida del equipo oficial Lancia, las marcas japonesas se apoderaron del WRC hasta 1996, con dos títulos consecutivos de Toyota (1993 y 1994), y de Subaru (1995 y 1996), con Mitsubishi y Ford repitiendo el 2º y 3º puesto.

En 1987 hubo una Copa FIA para Pilotos de Automóviles de Producción (Grupo N), que precedió al PWRC (Production World Rally Championship) y que, a lo largo de los años, fue ganando cada vez

más importancia como rampa de lanzamiento de nuevos pilotos. El primer campeón fue Alex Fiorio, con Lancia; en 1994 ganó el español Jesús Puras, con Escort RS Cosworth; en 1995 el portugués Rui Madeira y en 1996 el uruguayo Gustavo Trelles, ambos con Mitsubishi Lancer; Jorge Recalde fue subcampeón en 1988 y 1995, con Lancia y Mitsubishi. Dos pilotos ganaron dos copas del mundo: Alain Orelle, con Renault 5, en 1989 y 1990; y Gregoire de Mevius, en 1991 con Mazda y en 1992 con Nissan.

La copa femenina se creó en 1990, mientras que la Fórmula 2 para coches de dos ruedas motrices y motor aspirado entró en vigor a partir de 1993, con

la copa otorgada a Opel, Skoda, Peugeot y SEAT. El WRC de hasta 2 litros fue creado en 1996, ganado por SEAT. El Campeonato de Europa de Pilotos fue ganado, en este período, siempre por diferentes pilotos y hasta 1991 siempre con Lancia Delta, y la tendencia de las marcas vencedoras en el WRC siendo replicada en el Europeo, con los japoneses dominando en los últimos años, después de que los Escort RS Cosworth en 1993 y 1994 ocupasen los tres primeros lugares cada año.

PORTUGAL: RESERVA DE LANCIA Y TOYOTA

En el Rallye de Portugal, de 1987 a 1990, victorias

de Lancia, de Alén/Kiviniemi, y tres seguidas de Bion; y en 1988 hubo tres Delta en los primeros lugares. En 1990, detrás de Bion había cinco Lancia Delta más. En 1991, Sainz/Moya ganaron con Toyota por delante de tres Lancia Delta liderados por Auriol/Occelli. En 1993, una excepción: el doblete del Escort RS Cosworth de Delecour/Grataloup por delante de Bion/Siviero. Al año siguiente, otro doblete, pero de Toyota, con el Celica Turbo 4WD: Kankkunen/Grist por delante de Auriol/Occelli. En 1995 Sainz/Moya ganaron por segunda vez, pero con un Subaru Impreza; y al año siguiente Rui Madeira/Rodrigues da Silva



Cruzando de Dlotokitok a Tsavo, el mayor parque de Kenia, en ruta a Malindi, en el cruce de carreteras de Pipeline Mombasa-Nairobi. En el Rallye Safari de 1988, los ganadores MIH Bion/Tiziano Siviero, con el Lancia Delta HF 4WD delarca de masas. Ese año Bion sería Campeón del Mundo y al año siguiente volvieron a ganar el Safari con Lancia. FRANCISCO ROMERAS

7 1997 - 2009
NUEVA ERA - WRCARS

RALLIES ESTANDARIZADOS Y MÁS SEGUROS. COCHES MUCHO MÁS PRESTACIONALES

Los rallies conquistan la estabilidad y cambian de formato adoptando un patrón y perdiendo su diferenciación, con algunas excepciones como el Safari. Pero esta estandarización fue esencial para los equipos. Las asistencias pasaron a prohibirse fuera de los Parques de Asistencia, los paddocks de los rallies, uno por etapa o por serie de TC realizados en rondas, repetidos dos o tres veces el mismo día. El cronometraje pasó a ser a la décima de segundo. El límite de extensión de la etapa acabó con las noches

Subaru fue el primer equipo en alinearse en el primer evento de esta era, Monte-Carlo, con un verdadero WRCar, basado en el Impreza. Para esta nueva era, Ford contrató a M-Sport, del ex piloto Malcolm Wilson, para administrar las operaciones de rallies, y el departamento de Boreham para desarrollar los coches y cuidar la logística. Tras sus problemas técnico-reglamentarios con la FIA, que le llevaron a su exclusión del campeonato tras el Rallye de Catalunya de 1996, Toyota volvió al WRC, con los Corolla. El WRC entra en una fase más estable, pero las

carreras dejarán de ser los mismos desafíos de resistencia y velocidad, quedando apenas con la última característica de que los TC, en 1987, se limitaron a 30 km, aunque con el tiempo, se liberaron por la FIA, devolviendo felizmente los TC más largos. Más tarde, con la limitación de la FIA de la duración de cada etapa, estas se convirtieron sobre todo en diurnas y dejaron de durar noches enteras. Con la llegada de todo esto, la extensión de los TC disminuyó de nuevo. La anterior dificultad física y psíquica de los equipos de las asistencias bajó, porque éstas pasaron a ser restringidas a unos pocos Parques de Asistencia, o incluso sólo uno por etapa, y cualquier tipo de asistencia mecánica fue prohibida fuera de estos parques, salvo por los propios participantes.

Las rutas se acortaron, cubriendo los TC en "rondas", repitiéndose dos y tres veces. Este nuevo sistema facilitó la vida a los equipos y pilotos, sobre todo a los amateurs, ya que los tests se hicieron más fáciles y económicos y ya no había asistencias móviles. Para los espectadores el atractivo de seguir un rallye ha disminuido, pero con "rondas" y Zonas Espectáculo, todo se hizo más fácil y seguro.

LOS CAMBIOS PARA ESPECTADORES

Sin embargo, para quienes siempre tuvieron atención a la elección de lugares seguros para ver los rallies, se perdió el "programa" de seguir un rallye, de descubrir los mejores lugares. Pasó a ser menos desafiante, con un lugar determinado en la Zona de Espectáculo. Y

se perdió para siempre la "gracia" de ver las asistencias antes y después de los TC, en un terreno baldío, con mecánicos esparcidos por las tierras a la espera levantar los coches para una rápida inspección o cambio de neumáticos. Se ganó, claro, el atractivo de la concentración de los Parques de Asistencia, como los paddocks de Fórmula 1. Habrá desaparecido el entusiasmo, el encanto de lo inesperado. La emoción también fue la búsqueda del mejor lugar, detrás de un árbol o en lo alto de un barranco, para ver, por ejemplo, a Markku Alén girando al final de Fafe o sobre el puente de Viseu, a tres ruedas. Tal fue la evolución del rendimiento de los coches que, en general, pasó a ser más penalizable para un piloto ser el primer coche en pasar por el TC, a pesar de

que los Coches 00 y 0 "limpiaran" la carretera. Esto se hizo más notorio a partir de 2001.

COPA FIA DE COCHES 2.0 LITROS - WORLD RALLY CUP / KIT CARS

La Copa del Mundo de Rallis para coches de 2 litros fue una subdivisión del Campeonato del Mundo entre 1993 y 1999. Se trataba de motores aspirados de 1.600 cc o 2.000 cc montados en coches de tracción delantera. Esta clase se suspendió debido a sus altos costos, y el Super 2000 se fusionó en el PCWRC-Production Car WRC, mientras que los coches de 1.600 cc se modificaron para su uso en la clase Super 1600, que formó la base del JWRC - Campeonato del Mundo de Rallies Junior- en 2001. El fabricante más exitoso

fue SEAT, que ganó el título tres años seguidos con su SEAT Ibiza Kit Car. Otros modelos de éxito fueron el Citroën Xsara Kit Car y el Peugeot 306 Maxi Kit Car.

DECISIONES DE LA FIA Y RESULTADOS SOBRESALIENTES

Este período de 13 años tuvo grandes disputas entre pilotos y marcas y, por ello, destaco los momentos más especiales, en forma telegráfica: 1997, Monte-Carlo: Piero Liatti (Subaru) ganó en el debut de Impreza, 55 segundos por delante de Sainz (Escort WRC); Skoda hizo el doblete en 2 litros, Safari: C. McRae y Subaru logran su primera victoria en África, Subaru la 8ª en el Grupo N y Pirelli la 100ª mundial, la 1ª vez que el Safari tiene un parque de asisten-



Rallye de Portugal 2000 - Las dos partes de la ladera del cruce de Florestal de Fafe-Lameirinha con la carretera nacional N113, de Fafe a Cabeceiras de Basto, llena de espectadores y de emoción. FRANCISCO SANTOS

8

2010 - 2020
LA MEJOR GENERACIÓN

DICTADURA MANTENIDA POR LOS DOS SÉBASTIEN. WRCARS: PRESTACIONES COMO LOS GRUPO B

La última década del Campeonato del Mundo de Rallies vivió el traspaso de poder entre el piloto más laureado de la historia y un digno sucesor, compatriota e incluso tocayo. El Mundial pasó del reinado de Sébastien I de Alsacia [Loeb] a Sébastien II de Gap [Ogier]. Las décadas de programas de formación apoyadas por los grandes fabricantes nacionales [Citroën, Peugeot y Renault, principalmente] acabaron dando sus frutos en los dos mayores campeones que ha conocido este deporte y, además, de forma consecutiva

POR JOSÉ ARMANDO GÓMEZ

La segunda década del siglo XXI comenzó con una nueva vuelta de tuerca al Anexo J que ha regido el reglamento técnico de todas las competiciones FIA desde 1965. La 'biblia de los deportes de motor' estableció para el año 2010 el estreno de una nueva categoría llamada Rally Super 2000, inmediatamente por debajo de la clase reina. También se modificaba el sistema de puntuación, pasando de otorgar 10 puntos al ganador de la prueba (y 8, 6, 5, 4, 3... sucesivamente a los 10 primeros) a premiar la victoria con 25 puntos (18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, y 1 para los 10 mejores clasificados). Estos no eran los primeros ni, por supuesto, serían los últimos cambios de un reglamento que ha vivido en los últimos años, con un constante goteo de pequeñas y grandes modificaciones que, de alguna forma, también pueden llegar a desorientar al aficionado. Los coches de la categoría reina quedaron congelados al formato 1.6 turbo con trac-

ción a las 4 ruedas durante 10 años (2011-2021), con el objetivo de reducir los costes de desarrollo e igualar las fuerzas entre los equipos. Sin embargo, en 2013, en los estratos inferiores los Super 2000 fueron sustituidos por los R5, dando lugar a la nueva clase WRC2 en 2013 en la que, además, se permitía R4, N4 y, también, S2000. Nació una copa específica para los coches del Grupo N y, a su vez, el Campeonato de Producción se sustituyó por el WRC3 para las clases R1, R2 y R3, todos de tracción delantera. La recién estrenada Academia WRC pasó a ser el Campeonato Junior WRC para pilotos menores de 26 años. Al año siguiente, en 2014, marcas y federación acordaron mantener el reglamento estable durante tres años con la congelación de los WRC desde el 1 de diciembre de 2013, los cuales pasan a la denominación técnica RC1 y la jubilación definitiva de la clase R4 en la que habían quedado leyendas pasadas como el Mitsubishi Lancer o el Subaru Impreza. Nacen y desaparecen nuevas copas de promoción asociadas al Mundial, como la Drive DMACK Fiesta Cup o

la Citroën Top Driver. En 2017, tras el aterrizaje y la presión de los últimos fabricantes que habían apostado por la categoría, se vuelve a abrir un poco la mano (y la brida del turbo) para el desarrollo. La falta de una gran libertad mecánica se compensa con libertad aerodinámica que convierte los coches en espectaculares máquinas llenas de alerones que recuerdan en algunos posados al parque jurásico de los Grupo B. Con la ganancia de potencia se llegan a rondar los 380 CV (+80 aproximadamente), sin embargo, con la evolución la aerodinámica, suspensiones, sistemas de tracción y neumáticos, los WRC del último lustro arrasan en el paso por curva a sus ancestros a pesar de tener un centenar de caballos menos y una relación peso/potencia que casi duplica los 1,8 kilos del Grupo B. Los cambios también afectarán al calendario a lo largo de toda la década, con ausencias puntuales tan destacadas como el Rally de Montecarlo, fuera del campeonato desde 2009 a 2011 (puntuable para el IRC), el Rally de Cataluña, el Acrópolis o Suecia, estrenos como Estonia, Ypres o el Rally del



Sébastien Loeb/Daniel Elena, con su Citroën WRC, ganan el Monte-Carlo por séptima vez en 2013 -un récord- en el año en que pasan el testigo de la corona del WRC a Sébastien Ogier, después de nueve títulos consecutivos, el mayor récord de la historia de Citroën. Abajo: Sébastien Ogier/Julien Ingrassia, ganando el Rally de Portugal 2017 con Ford Fiesta, WRC en camino al quinto de sus siete títulos mundiales (hasta julio de 2021) y el primero para Ford (M-Sport) en 10 años.



Sébastien Loeb/Daniel Elena ganan el Rallye de Turquía 2010 con el Citroën C4 WRC, seguidos de Peter Solberg/Phil Mills, con un Citroën C4 privado a 54,5" cronos

Kris Meeke, en el Citroën C3 WRC -abandona (problemas de refrigeración)- en el Rallye de Alemania 2017 que ganó Ott Tänak con un Ford Fiesta WRC, superando a Andreas Mikkelsen en el Citroën C3 WRC por 16,4" AKA - JORDI CUNHA



Esapekka Lappi/Janne Ferm con el Ford Fiesta WRC de M-Sport en el Rallye de México 2020. Abandonó por incendio. El uso de helicópteros para asistir a las carreras del WRC está prohibido desde hace muchos años, ni siquiera en carreras del WRC, ni siquiera en el Safari de África Oriental... Los helicópteros que mostramos en varias fotos son de cadenas de TV contratadas por el promotor del WRC M-SPORT



Los nuevos cuencakilómetros electrónicos han sustituido a los mecánicos Haldex; pero, a partir de 2010 comenzaron a usar GPS FRANCISCO SANTOS

Gus Greensmith/Elliott Edmondson volando en el Rallye de Turquía 2020 con el Ford Fiesta RS WRC (5"). La carrera fue ganada por Elfyn Evans/Scott Martin en el Toyota Yaris WRC con 35,2" sobre T. Neuville/N. Gilsoul en Hyundai i20 Coupé WRC M-SPORT



Superar la inmensidad del desierto es, sin duda, el gran reto por el que el Dakar se ha convertido en una de las mayores aventuras del motor. revista

9 DAKAR 1979-2021

EL MÁS FAMOSO DE LOS GRANDES RAIDS. HISTORIA DEL DAKAR: EL ETERNO DESAFÍO

Casi cualquier piloto del mundo mira de reojo esta prueba en la que muchos han caído atrapados por su embrujo. El Dakar es algo más que una carrera, es una aventura que no entiende de límites físicos, técnicos o geográficos. Siempre puede ir más allá, y ahí es donde reside su magia. **POR JOSÉ ARMANDO GÓMEZ**

Técnicamente, el Dakar no puede ser considerado un rallye, ni por su formato, ni tampoco por la propia esencia de la carrera. Por un lado, sus kilométricos recorridos transcurren "off-road". Y aunque esto es común a los rallyes de tierra, en este caso hablamos, mayoritariamente, de fuera de pista, más allá de caminos o sendas marcados. Hablamos de una prueba de navegación por encima de una prueba de conducción. El Dakar es un raid. El camino no está estrictamente definido, sino que el participante debe ir descifrándolo a medida que avanza por él, algo que abre la posibilidad de hacer 'diferentes lecturas' del libro de ruta, donde también reside parte de su majestuosidad y embrujo. Tampoco concuerda con lo que entendemos por un rallye por su duración (normalmente por encima de 10 jornadas), así como por la distancia que recorre desde el punto de salida hasta el de meta, lo que le lleva a atravesar varios países

o, en el caso de no hacerlo, cubrir distancias totales cercanas a los 10.000 kilómetros. El Dakar es un viaje. Y, por supuesto, la lista de vehículos admitidos nada tiene que ver con la de un rallye, conformando una fauna en la que conviven motos, coches, camiones, quads y hasta buggys. Sin embargo, en este libro no podía faltar un capítulo dedicado al "rallye más duro del mundo". ¿Por qué? Para empezar, porque, a pesar de las diferencias que ya se han comentado (y de muchas otras), en el ADN del Dakar sí hay un factor común a los rallyes, especialmente a los albores de esta disciplina: ser el más rápido en llegar de un sitio a otro. Además, cuenta con tramos cronometrados y zonas de enlace.

EL ORIGEN, UN ACCIDENTE

La historia del Dakar comienza con lo que podría haber sido una tragedia. En 1977, el piloto de motos francés, Thierry Sabine, se perdió con su Yamaha XT-500 en el desierto de Libia mientras disputaba el Rallye Abidjan-Niza, una prueba en la que los participantes debían llegar desde el

CÓMO PREPARAR UN DAKAR

POR ALBERTO GONÇALVES

Después de elegir el país o países, se comienza marcando zonas donde se piensa, por informaciones de terceros o conocimiento general, que las etapas deportivas pueden ser interesantes. Luego, comienza la búsqueda de ciudades con aeropuertos, ya que es fundamental que diariamente, desde el amanecer hasta el mediodía, se trasladen, desde el inicio de la etapa hasta el final de la misma, las casi 600 personas que permiten mantener en funcionamiento la caravana del Dakar.

De esta forma y, en los últimos años, utilizando Google Earth (antes los mapas militares rusos eran una ayuda indispensable), se marcan las rutas ideales, tanto en términos de interés y dificultad deportiva, como de distancia total e intermedia (las motos, quads y SSV tienen una autonomía máxima obligatoria de 240 km, por lo que hay que prever zonas de repostaje de fácil acceso para que la logística pueda hacer su trabajo). A continuación, comienza el pre-reconocimiento (entre abril y julio) de áreas en las que existen dudas o poca información. Estos viajes, normalmente entre 12 a 15 días, se hacen en equipos de 5 personas en 2 coches, donde se recoge toda la información que permite transmitir datos al responsable de la ruta para

que cada etapa se monte con ayuda de Google Earth, de forma que se consiga montar una prueba con recorridos del agrado de los competidores.

Con este proyecto, el equipo de logística comienza a validar las operaciones necesarias para configurar la prueba.

En los meses de septiembre y octubre, se inicia la redacción del libro de ruta (el Roadbook), utilizando los trazados que se definieron tras el estudio de la información de los pre-reconocimientos. Son 2 viajes de hasta 15 días cada uno en los que el equipo está formado por 3 coches y 1 camión a los que, en determinadas etapas, se suman 2 coches más con periodistas y/o un equipo de televisión. Estos reconocimientos también se utilizan para realizar las consultas pertinentes para redactar el cuaderno de seguridad (información para las fuerzas de seguridad locales) y el cuaderno de asistencia médica (para los médicos).

Una vez finalizado cada reconocimiento, comienza la producción del Roadbook final (que luego será revisado por un equipo de reconocimiento que comienza la carrera 10 días antes y que envía, después de la finalización de cada etapa, los cambios que luego se transmiten a los competidores en el momento de la entrega del Roadbook de la etapa), así como toda la documentación necesaria para que, durante la prueba, todos tengan la información necesaria para poder realizar las misiones de la mejor manera posible.



THIERRY SABINE, EL AUTÓCRATA

En 1984 invité a Sabine a abrazar el proyecto Transamazônia Rallye conmigo y con mi equipo el año siguiente. Estaba fascinado y dispuesto. Nos encontramos en el Amazonas y le encantó la ruta. Me invitó a ir al Dakar en 1985, donde conocí mejor a Sabine. Me designó presidente del Colegio de Comisarios Deportivos. Era la época en la que no deba ninguna explicación a la FIA sobre su prueba.

En una etapa a mitad del rally, hubo un problema deportivo con un competidor y lo resolví sin siquiera informarme, como debía. Le dije que dejaba de ser presidente de los Comisarios Deportivos... y mantuvimos nuestra excelente relación. - FS

TODAS LAS EDICIONES DEL DAKAR

AÑO	RECORRIDO	EXTENSIÓN
1879 A 1991	PARIS - DAKAR	11.500 KM
1992	PARIS - CIDADE DO CAIRO	12.427 KM
1993	PARIS - DAKAR	8.877 KM
1994	PARIS - DAKAR - PARIS	13.279 KM
1995 Y 1996	GRANADA - DAKAR	8.694 KM
1997	DAKAR - DAKAR	8.040 KM
1998	PARIS - DAKAR	10.503 KM
1999	GRANADA - DAKAR	9.389 KM
2000	DAKAR - CAIRO	7.663 KM
2001	PARIS - DAKAR	10.219 KM
2002	ADAMS - DAKAR	9.086 KM
2003	MARSELLA - SHARM EL SHEIKH	8.552 KM
2004	ALVERGNE - DAKAR	9.506,5 KM
2005	BARCELONA - DAKAR	8.199 KM
2006 Y 2007	LISBOA - DAKAR	8.779 KM
2008 A 2011	ARGENTINA - CHILE (B. AIRES - B. AIRES)	9.480 KM
2012	ARGENTINA - CHILE - PERU (B. AIRES - LIMA)	9.369 KM
2013	PERU - ARGENTINA - CHILE (LIMA - SANTIAGO)	8.574 KM
2014	ARGENTINA - BOLIVIA - CHILE	9.574 KM
2015	B. AIRES - BOLIVIA - CHILE - B. AIRES	9.295 KM
2016	ARGENTINA - BOLIVIA (B. AIRES - ROSARIO)	9.500 KM
2017	ASUNCIÓN - BOLIVIA - B. AIRES	8.600 KM
2018	LIMA - BOLIVIA - ARGENTINA (CÓRDOBA)	8.480 KM
2019	PERU (LIMA - LIMA)	6.801 KM
2020	ARABIA SAUDI (YEDA - DIDIYA)	7.656 KM
2021	ARABIA SAUDI (YEDA - YEDA)	7.656 KM

*EN 2008 LA CARRERA SE CANCELÓ CUANDO LOS PARTICIPANTES YA ESTABAN EN LISBOA, DEBIDO A UN POSIBLE ATENTADO TERRORISTA QUE TENÍA COMO OBJETIVO LA CARAVANA DEL DAKAR, EN EL RECORRIDO DE AFRICA.



Alberto Gonçalves durante un reconocimiento en el desierto, vacía aire de los neumáticos para una mayor tracción



Campamento del equipo de inspección de ruta



El equipo de la A.S.O. en pleno reconocimiento para poder planificar el recorrido del DAKAR



Alberto Ruiz-Giménez y Javier Bueno, a bordo de su Porsche 911 en el Rally de Ourense de 1971. JORDI VIALS

LOS RALLIES EN ESPAÑA

TALENTO PARA EXPORTAR

El definitivo despertar de España al reto del hombre y la máquina contra el cronómetro podría fecharse en los albores de la década de los 50. Comenzaba a brotar por entonces en la escena internacional la semilla del Campeonato del Mundo de Fórmula 1, proliferando tanto en el continente europeo como en el americano los circuitos permanentes de velocidad. Y ya había competiciones de carretera, como el Rallye de Monte-Carlo, con más de tres décadas de existencia

POR FERNANDO ALBES