



LOEB ARRASA...

...¡PERO GANA GRONHOLM!

los españoles cumplen



primer punto para Sordo





LOEB ARRASA... ¡PERO GANA GRONHOLM!

Debut con victoria en Ford para Marcus Gronholm en un rallye realmente dominado por Loeb. La salida de pista del francés el viernes le privó de vencer aunque no de acabar segundo gracias a la absurda norma del superrallye.

Buen papel de los españoles Sordo y Pons, ambos entre los diez primeros pero todavía lejos de los tiempos de cabeza

El invierno ha sido largo y crudo para el mundial de rallyes. A los ya conocidos abandonos de Citroen y Peugeot se fueron uniendo, sucesivamente, las renunciadas de Skoda y, a última hora, Mitsubishi, dejando un panorama cuando menos desolador en lo que respecta a presencia de marcas oficiales. Sólo Ford y Subaru seguían en la brecha, uniéndoseles finalmente y "de tapadillo" Citroen por medio del Team Kronos belga para conformar los tres equipos la nueva categoría "Manufacturers1", la de los equipos oficiales que harán todo el campeonato y competirán según el reglamento técnico 2006. El resto de participantes optó por encuadrarse en "Manufacturers2", menos exigente a nivel de "compromiso" con el campeonato y que permite, además, seguir usando los WRC del año anterior sin modificaciones.

A final de año será momento de hacer balance y ver si esta nueva reglamentación ha sido positiva o no, de entrada, en Montecarlo, aumentaba al menos el número de WRC inscritos con respecto a pasados rallyes, aunque da la sensación de que se está supliendo la calidad por la cantidad.

Y es que, si analizamos las diferentes formaciones, nos encontramos con que, realmente, sólo hay tres pilotos "de fábrica" en todo el sentido de la palabra, es decir de los que cobran por correr en vez de pagar por su asiento. Quitando a Loeb, Gronholm y Solberg, el resto, en mayor o menor medida, se ha ganado el puesto a base de aportar patrocinadores o de ser "baratos" y claro, así no es de extrañar que los más veteranos echemos de menos otros tiempos, no muy lejanos, en los que había, al menos, media docena de pilotos con aspiraciones de victoria en cada rallye. Ahora, como mucho, tenemos tres ... y de esos tres uno, el actual campeón Sebastien Loeb, que parece estar uno o dos pasos por delante del resto.

El temor a un MonteCarlo dominado de principio a fin por el alsaciano estaba presente en muchos pronósticos la víspera de la prueba aunque luego si bien Seb dominaría en los cronos suyo no sería el triunfo final en lo que es la primera sorpresa de la temporada.



Inmejorable debut para Gronholm con el nuevo Ford Focus (foto Ford Media)



Loeb ganó la mayoría de los tramos y todavía acabó segundo (foto Team Kronos)



Los Peugeot privados rindieron a buen nivel, Stohl fue 4º y Gardemeister 3º (foto Stohl.at)

Loeb sigue en otra órbita ... pero también se equivoca

La primera etapa, disputada el viernes, empezaba del peor modo posible, tanto en lo que respecta a la posible emoción por la victoria como a los aspectos meramente organizativos de la carrera. De entrada, en un primer tramo con bastantes zonas de hielo y nieve, Loeb era el único que montaba gomas claveteadas y destrozaba ya a la competencia, metiendo nada menos que medio minuto a su más inmediato seguidor en solo una especial. Pero la atención del rallye pasaba de los cronos al auténtico caos de tráfico que se generaba en los accesos a la primera sección cronometrada y que sólo permitía llegar a tomar la salida a los 11 primeros coches, debiendo el resto volverse al puerto de Mónaco y esperar hasta el bucle de la tarde para iniciar su rallye.

Los que habían competido en la primera especial lo hacían también en la segunda, más seca, en la que Gronholm marcaba su primer scratch con el Focus, mientras que la tercera era, finalmente anulada aunque, contra toda lógica, los tiempos de los dos primeros tramos se consideraban válidos dejando ya con un buen montón de tiempo de retraso a todos los que no habían rodado hasta el momento.

El bucle de la tarde, ya con todos en competición, mantenía la tónica de absoluto dominio de Loeb, que ya contaba con más de minuto y cuarto de ventaja sobre Gronholm tras sólo cinco tramos, justo antes de empezar la última especial del día. Pero en la segunda pasada por Pielras-Ilonse, el Xsara azul de Loeb-Elena acababa fuera de la carretera en uno de esos raros errores del bicampeón mundial. Rallye perdido para Seb ... aunque no del todo. Y es que, con la absurda reglamentación del super-rally en vigor el Xsara número 1 podía "reengancharse" el sábado con "sólo" 5 minutos de penalización por no haber completado la especial final. Como la ventaja de Loeb sobre casi todos era ya enorme, Seb acababa realmente el día octavo, a poco más de tres minutos y medio del nuevo líder, el Focus de Gronholm, y con muy fundadas esperanzas de subirse todavía al podio el domingo.

El que se quedaba ya sin opción ninguna era Solberg, siempre desafortunado en MonteCarlo, al que le dejaba tirado su nuevo Imprezza en el último enlace y sin esperanzas de retornar al día siguiente.



Sarrazin acabó por ser el mejor de los Subaru aunque en un distante quinto puesto (foto SWRT)



Atkinson empezó muy fuerte pero luego fue, lógicamente, a menos (foto SWRT)



Superados los problemas iniciales, Hirvonen acabó séptimo en duelo con Sordo (foto Ford Media)

Festival Loeb, victoria de Gronholm

Con el coche intacto en la salida de carretera del viernes, Loeb-Elena volvían por tanto el sábado y lo hacían de forma arrolladora. El dominio ejercido por el ex-gimnasta en las carreteras de los Alpes marítimos franceses era arrollador, llevándose el Xsara número 1 todos los scratch del día y acabando la jornada ya cuarto y a poco más de medio minuto de la segunda plaza, que ostentaba un muy centrado Toni Gardemeister al volante del 307WRC del equipo italiano Astra. Tercero era otro Peugeot, este de Bozian y en manos del siempre eficaz austriaco Stohl, autor una vez más de un rallye excelente en la línea de los que ya hizo el año pasado con el Xsara de Kronos.

El domingo se convertía en más de lo mismo, Loeb seguía imparable y pronto daba cuenta de Stohl, mientras que Gardemeister todavía resistiría un poco más aunque finalmente no tenía más remedio que sucumbir ante el ritmo "imposible" del francés. Al final Loeb era segundo, un resultado que se merecía por su demostración a lo largo de todo el rallye pero que no debía de haber conseguido si los rallyes fuesen lo que siempre han sido y no este cada vez más extraño invento en que la FIA y las marcas los están convirtiendo.

Por delante, Gronholm lo tenía claro, había que nadar y guardar la ropa, y más sobre un terreno tan delicado como el de este MonteCarlo 2006, con abundancia de plazas de hielo y zonas de nieve irregular, precisamente el escenario ideal para cometer un error y echar por la borda todo el trabajo. Así que Marcus se aguantaba las ganas de "tirar más" y realizaba un rallye superinteligente, cediendo segundos en cada tramo pero con la calculadora siempre en marcha y con un margen de seguridad más que suficiente para llegar al puerto de Mónaco el domingo como ganador, en la que era su primera victoria en un rallye de asfalto y un debut perfecto de su asociación con el equipo Ford de Malcolm Wilson cuyo otro coche, pilotado por Hirvonen, también acababa sumando los suficientes puntos como para que la marca del óvalo sea el primer líder del mundial de constructores.

El otro equipo 100% oficial presente, Subaru, no tenía un fin de semana tan afortunado y se tenía que conformar con la quinta plaza de un Sarrazin que iba de menos a más y la sexta (aunque sin valor a efectos de marcas) del joven Atkinson, que sorprendía por sus cronos del viernes aunque, poco a poco, iba cediendo terreno para acabar a espaldas de su más experimentado en asfalto compañero de equipo.



Primer punto para Sordo en su debut al volante de un WRC (foto RACC Prensa)



Xevi Pons hizo un rallye de acuerdo a sus posibilidades actuales (foto Team Kronos)



Primer asalto del mundial de producción para el EVO IX de Nutahara (foto Mitsubishi)

Los nuestros éxito o fracaso?

Pues la respuesta sería que ni lo uno ni lo otro aunque siempre habrá quien lo vea de otra manera y se decante por alguno de los dos extremos. Y es que deberíamos analizar el rallye realizado tanto por Sordo como por Pons de forma realista, sin dejarnos llevar por triunfalismos ni por falsas expectativas previas, y considerarlo, en su conjunto y dentro de las posibilidades de ambos, positivo.

Empezando por las prestaciones del cántabro, más que nada porque finalmente acabó por delante del catalán, diríamos que Dani hizo un rallye realmente inteligente, sin cometer errores en un terreno donde era fácil "meter la pata" y con la guinda de ese magnífico segundo mejor crono en St. Antonin-Toudon el sábado. El octavo puesto final, que supone su primer punto en el debut al volante de un WRC hay que considerarlo bueno y debe de servir como base para mejores resultados en el futuro pero siempre dentro del realismo. Hay prisa, demasiada, en convertir a Sordo en "el nuevo Sainz" pero me parece a mi que eso es poner los deseos por delante de la realidad. Sainz fue, todavía es, un auténtico fuera de serie, de esos que causaron impacto en el mundial desde su primera salida, como después haría, por ejemplo, Loeb. El caso de Sordo me parece diferente y sus cronos en el Monte con uno de los coches más competitivos del lote (un Xsara con especificaciones M2, es decir "activo") fueron, en general, buenos, sobre todo para un debutante con ese tipo de coche, pero estuvieron lejos de ser excepcionales que es lo que se le puede pedir a un fuera de serie, a un "nuevo Sainz".

Por lo que respecta a Pons su rallye tiene dos lecturas, una es compararlo con el de Sordo y deducir que sus tiempos, con el Xsara M1 "pasivo", no estuvieron lejos de los del cántabro al que todos consideran, en teoría, muy superior, por lo que Xevi cumplió con sus objetivos que eran, sobre todo, terminar y sumar puntos para su equipo, como así hizo. Pero claro, si se nos ocurre comparar los cronos de Pons con los de su compañero de equipo entonces la valoración, por fuerza, ha de ser diferente y nos debe llevar a concluir lo que, me imagino, el propio Xevi sabe mejor que nadie, que su nivel está todavía muy lejos del necesario para ser uno de los protagonistas del mundial, al menos en lo que a la lucha por las primeras plazas se refiere. De todas formas el catalán tiene todo un año de rallyes por delante para ir limando diferencias así que esperemos a final de temporada para sacar ya conclusiones mucho más definitivas.



Daniel
Ceán-Bermúdez

Se inicia una nueva temporada del motor, la quinta para "citadecampeones.com", con el Rallye de MonteCarlo como primer foco de atención del año. Un rallye que para los "románticos" de las carreras ha sido siempre sinónimo de fascinación y espectáculo. Y es que pocas imágenes hay más clásicas que un coche de rallyes pasando por la nevada cima del Turini. Pero corren otros tiempos y aunque este año ha habido algo más de nieve que en los últimos y el rallye, en cuanto a condiciones del terreno, se ha parecido un poco más a los de "los viejos tiempos" las sensaciones que deja la prueba monegasca son bastante agridulces. En especial porque lo más destacado del rallye, la espectacular remontada de Loeb, no tenía siquiera que haberse producido. Porque el supercampeón francés se salía de la carretera el viernes y ahí debería haberse acabado su demostración si los rallyes mantuviesen el espíritu con el que nacieron hace muchos años, el de completar un recorrido lleno de trampas y dificultades desde el primer al último kilómetro. Pero ahora eso ya no es necesario, para eso tenemos el super-rally. Te sales, o rompes o lo que sea, penalizas cinco minutos por especial no completada y al día siguiente te reenganchas como si nada hubiera pasado! Y, ¿que queréis que os diga?, será una norma muy buena para marcas y patrocinadores, incluso para los espectadores que así ven más coches todos los días, pero a mi no me convence ni me creo que me llegue a convencer nunca. ¡Tiempos modernos!

CLASIFICACIONES

RALLYE DE MONTECARLO

1. M Grönholm/T Rautiainen (FIN) Ford Focus RS - 4hr 11min 43.9sec
2. S Loeb/D Elena (F) Citroen Xsara - 4hr 12min 45.7sec
3. T Gardemeister/J Honkanen (FIN) Peugeot 307 - 4hr 13min 07.0sec
4. M Stohl/I Minor (A) Peugeot 307 - 4hr 13min 26.2sec
5. S Sarrazin/S Pr évot (F) Subaru Impreza - 4hr 15min 04.1sec
6. C Atkinson/G MacNeall (AUS) Subaru Impreza - 4hr 16min 46.3sec
7. M Hirvonen/J Lehtinen (FIN) Ford Focus RS - 4hr 18min 03.4sec
8. D Sordo/M Marti (E) Citroen Xsara - 4hr 18min 59.1sec
9. X Pons/C Del Barrio (E) Citroen Xsara - 4hr 19min 26.8sec
- 10 G Panizzi/H Panizzi (F) Skoda Fabia - 4hr 21min 13.7sec

MUNDIAL DE PILOTOS

1. M Grönholm - 10pts
2. S Loeb - 8pts
3. T Gardemeister - 6pts
4. M Stohl - 5pts
5. S Sarrazin - 4pts
6. C Atkinson - 3pts
7. M Hirvonen - 2pts
8. D.Sordo - 1pt

MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

1. Ford - 14pts
2. Kronos Citroen - 11pts
3. OMV - PeugeotNorway - 6pts
4. Subaru - 5pts
5. Red Bull - Skoda - 3pts