

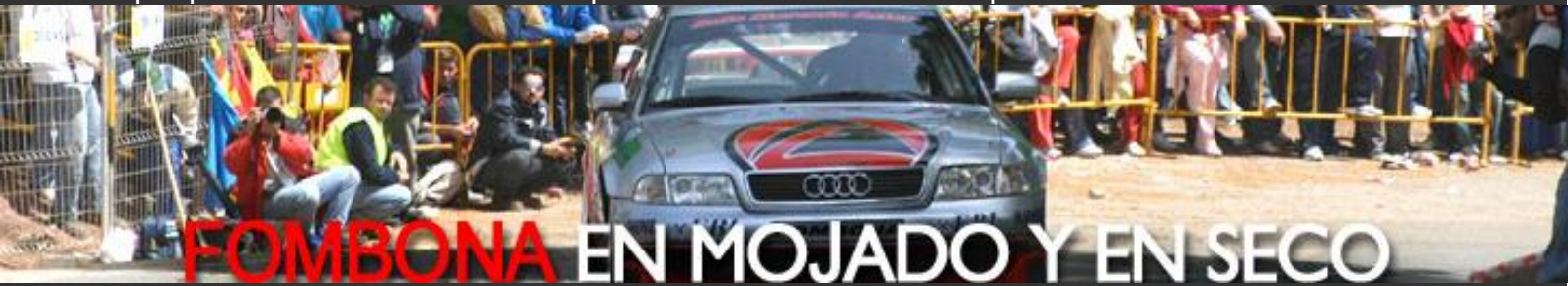


APALANTZA VOLVIO A GANAR EN CM

SUBIDA A LA SANTA

# NO HAY QUIEN PUEDA CON FOMBONA





## FOMBONA EN MOJADO Y EN SECO

Sigue la marcha imparable de Fombona hacia el título. En La Santa el gijonés se impuso con claridad tanto en mojado, el sábado, como en seco el domingo y todo ello un trazado de los que más podían convenir a sus rivales Xavi Riera y Angel Castro que se alternaron en la segunda y tercera plaza. En CM Gorka Apalantza volvió por sus fueros y sumó también dos rotundas victorias a su cuenta.

Las rápidas rampas que llevan al santuario de Santa Eulalia, en Totana (Murcia) eran el tercer destino "sureño" del Campeonato de España de Montaña 2006. Una prueba que, al igual que las anteriores de Trassierra y Ubrique, es de las que habitualmente se disputan con sol y calor ... Pero este año "el tiempo está loco" y si bien el viernes, durante las verificaciones, las temperaturas fueron lo altas que uno espera de aquellas latitudes, el sábado el panorama cambiaba por completo. Las predicciones climatológicas de lluvia para el fin de semana que parecían poco probables a la vista del calor y el cielo azul y despejado del viernes, se tornaban en realmente certeras cuando el sábado por la mañana nos asomábamos a la ventana de nuestra habitación y descubríamos unos cielos más que cubiertos. La duda ya no estaba en si iba a llover o no, la pregunta era simplemente ¿cuando empezaría?

Para hacerlo todo más complicado a los participantes, el chaparrón no empezó hasta justo después de completarse la manga de entrenos libres, disputada por tanto totalmente sobre seco y que se convertiría en una pérdida de tiempo, en lo que a búsqueda de reglajes se refiere, ya que el resto del sábado el piso estaría continuamente mojado.

El domingo las tornas cambiaban por completo, con un auténtico vendaval a primera hora de la mañana que se llevaba la anunciada tormenta a otra parte y permitía disputar las tres mangas con temperatura agradable y suelo seco, justo lo contrario del día anterior.

### CAMPEONATO DE ESPAÑA



José Antonio Fombona se impuso el sábado sobre suelo mojado...



...y repitió el domingo en asfalto seco. Este año tiene que ser el suyo



Angel Castro y Xevi Riera se repartieron la 2ª y 3ª posición

Con tan acusados contrastes entre las condiciones de carrera de las dos fases puntuables no es de extrañar que los resultados de los dos días presentasen notables diferencias en cuanto a los nombres de los primeros clasificados. De hecho, sólo una posición, la más importante de todas, la del ganador absoluto, se mantenía invariable a lo largo de todo el fin de semana. Y la ocupaba el hombre que, parece ser que este año si, está llamado a llevarse el título de Campeón de España de Montaña.

Nos referimos, naturalmente, a José Antonio López-Fombona que en La Santa daba otro paso más hacia un campeonato que le ha sido esquivo los últimos años, principalmente debido a inicios de temporada problemáticos. Justo lo contrario de lo que esta siendo este arranque del 2006 para el gijonés, ganador podíamos decir que de todas las subidas disputadas este año. Y es que, a efectos del nacional, las dos victorias de Saco en Trassierra no dejan de ser una anécdota, o si se prefiere, los triunfos de un "artista invitado" que no cuenta realmente para la clasificación final.

En La Santa, y pensando sobre todo en la teoría de que los trazados más rápidos pueden ser los más favorables para los superturismos con tracción a un solo eje como el 'traseira' de Riera o el 'delantero' de Castro, se podía esperar que Fombona encontrase más oposición por parte de ambos. Pero como nos comentaba el piloto del Nissan, una cosa es la teoría y otra la realidad en la que intervienen, además de las características técnicas de coches y trazados, otros factores que no se pueden medir como "el valor que le echa Jose" (¡realmente Angel usó un término más explícito!) y que en ocasiones marcan aun más la diferencia que los caballos, las tracciones y los elementos mensurables por la adquisición de datos.

Sea como fuese, el caso es que Fombona ganó, y con claridad, los dos días. El sábado, sobre piso mojado y tremendamente deslizante, el gijonés venció pese a un subviraje crónico de su A4 que casi le cuesta un disgusto en la última curva cerrada del trazado, una derecha realmente complicada que el Audi se negaba a tomar y que obligó a su piloto 'a dejarlo morir' para poder salir del apuro. Aun así, el crono final de José Antonio era todavía más de dos segundos mejor que el más rápido antes de su llegada a meta, el marcado por un Ángel Castro que va cada vez mejor con el Nissan Primera y que conseguía su mejor resultado precisamente en las teóricamente peores condiciones para su muy radical montura, bajo la lluvia. Riera completaba el podio, contento con sus prestaciones en una temporada que para el pluricampeón nacional es, sobre todo, de luchar contra si mismo y acabar cada manga satisfecho con sus sensaciones al volante, independientemente del resultado. Algo que nos comentaba está consiguiendo lo que le permite terminar contento sea en el puesto que sea.

Tras los ya habituales ocupantes del podio nacional este año, el agua propiciaba sus sorpresas, con Jesús García situando cuarto y primero de grupo A su EVO VI por delante del primer grupo N, un Rafa Ruiz que, al igual que en Trassierra, conseguía sacar el máximo de su veterano EVO V sobre el piso deslizante alcanzado una plaza simplemente imposible para las posibilidades de su coche en suelo seco. Le seguía su rival por la supremacía entre los turismos derivados de la serie, el EVO9 de Jiménez, superando ambos a un Sergio Díaz que había empezado muy bien en el warmup (segundo) pero que se venía abajo a medida que avanzaba el día y estaba a punto de ser superado por el piloto que yo ficharía para mi equipo ...¡si tuviese equipo y dinero para hacerlo, claro! Me refiero al joven levantino Julian Maregil, una "rara avis" en un campeonato tan de veteranos como es la montaña, estudiante de ingeniería eléctrica en la Universidad de Valencia y que saca todo el partido y algo más de su bien afinado Saxo VTS. En La Santa y bajo la lluvia, Julian acababa mucho más arriba de lo que en seco puede conseguir este año ante la muy superior caballería de muchos de sus rivales, a base de subir tan fino como rapidísimo camino de la segunda plaza en grupo A y la octava scratch.

Completaban los diez primeros un Javier Requejo que se metía por primera vez en el "topten" luego de subir realmente bien y a gusto con el A4 sobre agua, y el EVO de Javier García, tal vez algo por debajo de lo que se podía esperar por montura, aunque también es cierto que el joven piloto madrileño tiene todavía poca experiencia sobre piso mojado.

El domingo, sobre seco, Fombona volvió a ser claramente superior y Xevi pudo con Angel en unas condiciones de adherencia ya más adecuadas para el supereficaz tracción trasera bávaro. Y es que si alguien dudaba que La Santa es "territorio BMW" pues sólo hay que ver el resto de la clasificación, con el sorprendente debut de Gallardo, cuarto con otro 320ST que estrenaba apenas el día anterior en el warmup, y el espectacular Pérez Gaitán, quinto tras 'domar' su "beheme" que se desbocaba saliendo de la curva final de la subida. Ambos batían al A4 de Sergio Díaz, que terminaba rodeado de BMWs por todas partes, con Borreguero justo detrás completando la presencia de nada menos que cuatro coches de la marca de Munich en las siete primeras plazas.

Con la carretera en perfectas condiciones, la lógica de los caballos se impuso a la revolución que supuso el agua el día anterior en los diferentes grupos y así el A se lo llevó Maldonado y su potente Seat Ibiza Kit Car y el N Jiménez con su bonito EVO9 al que saca excelente partido. Ambos eran, además, octavo y noveno de la general, cerrando los diez mejores el BMW que faltaba, el M3 de Lirola, también mucho más eficaz cuando el piso agarra.

## COPA CM

Sólo trece inscritos en CM, número que, acostumbrados a los fastos del año pasado ya nos parece escaso aunque siga siendo, realmente, la categoría con más participantes incluso en momentos de relativas "horas bajas" como parece estar pasando en este inicio de temporada. Aun así, la tendencia es preocupante y sería una verdadera lástima que lo que tanto trabajo costó conseguir, una categoría relativamente asequible, igualada y con coches espectaculares, se pueda perder por cambios reglamentarios, escalada de costes, falta de adecuada promoción o cualquiera que sea finalmente la causa de esta inflexión negativa que la Copa CM está experimentando en el 2006.

Pero como a veces se puede ver el vaso medio lleno o medio vacío según como se mire, pues vamos a tratar de quedarnos con el lado positivo que supone ver un podio como el de la fase A, con pilotos de tres fabricantes distintos (SpeedCar, BRC y SilverCar) ocupando sus tres escalones. Un podio propiciado probablemente más por el agua que por la competitividad real de cada marca ahora mismo pero que no deja de ser una buena noticia para el interés del campeonato, sobre todo si se repite con más asiduidad, algo que, en seco, parece de momento más difícil que ocurra como se encargaron de demostrar los pilotos de SpeedCar el domingo copando las tres primeras posiciones.

El denominador común de los dos "cajones" fue la presencia en el más alto de Apalantza. Gorka llegaba a Totana con algunas dudas, luego de sus toques en Ubrique los dos días y del accidente sufrido en la subida navarra de Palomera la siguiente semana. Pero las dudas del piloto de SpeedCar se disipaban a golpe de cronos simplemente imposibles para sus rivales, especialmente el estratosférico 1:43:494 del domingo, segundo y medio mejor que su record del año anterior ...iy eso que ahora los motores llevan brida para rendir menos!



Gorka vuelve a dominar la Copa CM



Podio "democrático" el sábado con un representante de cada marca...



...y retorno a la "dictadura SpeedCar" el domingo

Tras el inalcanzable Gorka, el sábado la segunda plaza se la adjudicaba un Guitart que, de vuelta al CM02 de Bango Racing Cars, se reivindicaba a su estilo, a base de subir más de lado que derecho en las zonas viradas, obteniendo no sólo la segunda plaza sino también las mayores ovaciones. Tercero era otro de esos pilotos que en agua tienen "algo más", el asturiano Iván Suárez que daba así a Miguel Silvestre el primer podio para su SilverCar en sólo su tercera carrera del nacional. Un resultado que probablemente excediese incluso las más optimistas previsiones del nuevo constructor de CMs cuando se embarcó en esta 'aventura' a finales del año pasado. El cuarto puesto del domingo, en seco, no hace sino confirmar la rápida progresión del vehículo navarro, realmente sorprendente en este su debut en el Campeonato de España.

En la fase B, como ya quedó dicho anteriormente, los SpeedCar volvieron a dominar y tras Gorka retornaron a puestos más acordes con lo habitual los dos pilotos andaluces José Antonio Román y Alberto García, que el sábado, bajo la lluvia, habían terminado más retrasados pero que se confirman una vez más como las ahora mismo únicas posibles alternativas al dominio de compañero de marca vasco.

Y si mientras para los SpeedCar todo parece ir viento en popa, en BRC parece que "les haya mirado un tuerto". La alegría por el podio de Guitart el sábado fue lo efímera que son siempre estas cosas en las carreras, donde vales lo último que has conseguido. Y el domingo ese valor era solamente un quinto puesto, de nuevo obtenido por Guitart, y que no servía para paliar la decepción por la mala suerte que acompañó a Lauren García en su debut con el BRC CM05. El campeón canario sufría el sábado el hecho de estrenarse al volante del nuevo modelo sobre agua, sin duda no lo ideal para hacerse a un coche diferente al pilotado hasta ahora. Pero si el séptimo puesto de la Fase A sabía a poco, al menos era algo porque el domingo, cuando Lauren parecía en condiciones de meterse en la lucha por el tercer escalón del podio, la rotura de una rótula en la parte trasera izquierda de su coche, apenas 100 metros antes de la meta de los entrenos oficiales, dejaba al "gafado" CM05 lo suficientemente tocado como para que todos los esfuerzos del equipo por repararlo de cara a la subida oficial fuesen inútiles. Habrá que esperar pues a próximas citas para ver si Lauren consigue sacar la quintaesencia del nuevo modelo, algo que dependerá más de que se acaben finalmente los dichos "problemas de juventud" que lo afligen que de cualquier otra consideración.



El Automóvil Club de Totana cumplía su décimo aniversario como organizador de La Santa y realizó un esfuerzo extra para celebrarlo que se dejó ver en muchos detalles. La prueba experimentó una notable mejoría a nivel organizativo respecto a las últimas ediciones, con especial énfasis en la seguridad, apreciándose un aumento de las zonas valladas así como de los efectivos de la guardia civil. El equipo que dirige Juan Cánovas trabajó mucho y bien a lo largo del fin de semana y tuvo la recompensa de una subidas que apenas registraron incidentes lo que permitió acabar los dos días bastante más temprano de lo que suele ser habitual.



La Santa podría no ser la única prueba del nacional en tierras murcianas la próxima temporada. La subida a Moratalla, también en la región de Murcia, ha pedido preinspección para el nacional y sus organizadores aprovecharon la presencia de los representantes de la Federación Española para promocionar su prueba. Incluso el mismo sábado el presidente de la FARMU acompañó al observador de la RFEdeA a reconocer el recorrido de Moratalla, un trazado que, según nos comentaban aficionados de la zona, es diametralmente opuesto a



Paco Ortí volvió a officiar de coche 0 en La Santa con el precioso Porsche Carrera RSR que ya utilizase en las mismas labores hace unas temporadas.

El polifacético piloto valenciano cumplió a la perfección su papel a la vez que hacía disfrutar a los aficionados con la estampa y el sonido de su coche, todo un clásico de la mejor época de los Porsche GT en Le Mans que nos hizo recordar viejos tiempos...



...que se resisten a volver aunque sea reeditados a través de la nueva Copa de España de Vehículos Históricos que, por desgracia, no acaba de tener aceptación. Sólo Julio Gargallo la sigue con asiduidad y en Totana se vio, al final, acompañado por un Simca local 'reciclado' a grupo H tras haberse inscrito como F. Para colmo, ambos abandonaron el sábado dejando desierta la categoría en la Fase A. Cuando hace no mucho se exigía a los CM un aval económico a ejecutar si no se inscribían un mínimo de seis por carrera ...y sin opción a premios! no se entiende muy bien como se saca adelante una nueva categoría sin ninguna exigencia en cuanto a participantes, con premios independientemente de su número y sin ninguna promoción para tratar de atraer nuevos inscritos.



Donde sigue habiendo nuevas incorporaciones en cada carrera es en los SuperTurismos. Al BMW de Gaitán, ya presente en Ubrique, se unía en la Santa otra unidad de 320ST pilotada por José Gallardo. El piloto murciano quedaba casi inédito el sábado al no contar con gomas adecuadas para suelo mojado pero se resarcía con creces el domingo clasificándose nada menos que cuarto y a escasas décimas del podio. Sin duda un gran debut en la categoría para Gallardo que no parece, de todas formas, intencionado a seguir el resto del nacional.



Quien si parece dispuesto a hacer todo lo que resta del campeonato es el asturiano Rubén González, que debutaba en el nacional en Totana al volante de su habitual Mitsubishi EVO7. Rubén cuajaba dos buenas ascensiones saldadas ambas con el tercer puesto en grupo N, justo detrás de los dos "gallitos" de la categoría este año, el abulense Jiménez y el almeriense Ruiz. Con las dos siguientes subidas en Asturias, Rubén puede dar más de un susto y convertirse de inmediato en uno de los hombres a batir entre los turismos derivados de la serie



Y mientras los turismos parecen ir a más este año, los CM están un poco "de capa caída". Las inscripciones son esta temporada bastante menos nutridas que la anterior, el número de pilotos que sigue el campeonato es mucho menor y, para colmo, la gran igualdad en cronos de la pasada temporada entre los dos principales fabricantes, SpeedCar y BRC, se ha perdido de momento.

Una de las causas que apuntan algunos de los protagonistas es la ya definitivamente inútil brida. En Totana, subida rápida donde las haya, Gorka rebajó su record "sin brida" del año anterior ien segundo y medio! así que el objetivo de recortar las prestaciones de los CM por este metodo parece más que claro que sólo ha servido para subir los costes sin conseguir ningún resultado.

## CLASIFICACIONES

### Campeonato de ESPAÑA

#### FASE A

- 1 Fombona - Audi - 2:02:307
- 2 Castro - Nissan - 2:04:909
- 3 Riera - BMW - 2:05:125

#### FASE B

- 1 Fombona - Audi - 1:49:666
- 2 Riera -BMW - 1:51:291
- 3 Castro - Nissan - 1:53:424

### COPA CM

#### FASE A

- 1 Apalantza - SpeedCar - 2:00:502
- 2 Guitart - BRC - 2:02:483
- 3 Suarez - SilverCar- 2:02:841

#### FASE B

- 1 Apalantza - SpeedCar - 1:43:494
- 2 Roman - SpeedCar - 1:45:167
- 3 Garcia - SpeedCar - 1:45:234