



RALLYE ORENSE
FUSTER VENCE
“RANTUR” CONVENCE





Tercer triunfo del año para Miguel Fuster que se afianza en cabeza del nacional tras volver a superar a Dani Solá, segundo en un rallye en el que el verdadero antagonista del ganador fue el EVO9 grupo N de "Rantur". La falta de frenos de recambio para el Mitsubishi hizo que por la tarde el orensano tuviese que ceder tras llegar líder a mitad de rallye.

Segunda cita consecutiva del nacional de rallyes 2006 en Galicia y vuelta a las andadas de principio de temporada en cuanto a "pobreza" de coches "gordos" (léase Super 1600) en la lista de inscritos.

La tan comentada como poco explicada oficialmente ausencia del equipo del Peugeot ("de carreras" por Bélgica con Ojeda y Bouffier ieste mismo fin de semana!), unida a las del C2 de AutoGomas, el Clio de De la Puente y el de Vilariño (inscrito pero que no tomaba parte finalmente), sólo era compensada por la segunda salida del Punto "del otro Hevia", Marcelino, dejando en tan sólo seis el número de coches de la "categoría máxima". Y de ellos realmente nada más que cuatro con opciones a luchar por la victoria, un Citroen, el C2 de Solá y tres Renault, los dos Clios de Imex Laca (Fuster y Rueda) y el de Vallejo.

Al menos el grupo N va consiguiendo mantener una nómina de participantes más o menos digna y aunque esta vez los Subaru ya no existían, el número de Mitsubishi EVOs en sus diferentes variantes era notable. De todos ellos había uno que estaba en boca de todos, el preparado por RMC para "Rantur". El piloto orensano afrontaba el rallye "de casa" con la moral a tope tras su triunfo de grupo en el Rías y más de uno pensaba que podía dar guerra hasta en la lucha por la victoria absoluta. Algo que, de entrada, nos parecía un poco demasiado optimista .. ique equivocados estábamos!



Fuster sigue sumando victoria y empieza a perfilarse como principal favorito al título...



...en detrimento de Dani Solá que cada vez "mete menos miedo" con el C2 semioficial



Vallejo no acaba de completar un rallye sin problemas y eso le impide luchar por la victoria

El de Oense es un rallye en el que casi todos los años una de las claves es el tremendo calor que suele hacer en la zona en esta época del año. Sin embargo, esta vez las altas temperaturas sólo se daban en la víspera, con un caluroso viernes que daba paso a un sábado que amanecía con temperaturas agradables, cielo muy cubierto iy hasta amenaza de lluvia!

La parte inicial del tramo que abría el rallye, en Toen, nos quedaba "a tiro de piedra" del hotel así que ni siquiera había que madrugar en exceso para estar presente en los primeros kilómetros y asegurar, en lo posible, el ver y fotografiar a todos los participantes. Para ello elegíamos un cruce a 90º, con tierra por dentro, en el que todos cortaban muchísimo dejando pronto el asfalto muy sucio y delicado, algo que sería una constante en muchos de los tramos de la mañana, llenos de virajes de estas características. Algo que podía beneficiar a los tracción total y que al menos uno de ellos aprovechaba al máximo. Nos referimos a "Rantur", segundo en este tramo inicial por detrás de Fuster ipero batiendo a Solá, Vallejo y Rueda! El catalán se quejaba de un C2 que no estaba reglado a su gusto luego de no haber podido probar apenas en el shakedown, y el lucense también clamaba contra la puesta a punto de su coche, que iba, a su juicio, demasiado duro.

El siguiente tramo, Melón-Avión, se lo adjudicaba "Rantur" demostrando que sus aspiraciones iban más allá de ganar "sólo" el Grupo N. El orensano aventajaba a Fuster en 2.7 segundos y se situaba a menos de un segundo del líder en la general, con ambos ya "abriendo hueco" respecto a Rueda, Solá y Vallejo, agrupados en apenas segundo y medio pero ya cediendo ya más de diez respecto a los dos primeros de la tabla.

El primer bucle lo completaba Avión-Boborás y el festival "Rantur" seguía para delirio de la afición local. El orensano marcaba su segundo scratch y arrebatava el liderato de la general a Fuster, llegando a la primera asistencia, en Expourense, en cabeza del rallye. Fuster era ahora segundo, a 2.7 y la tercera plaza pasaba a ocuparla Solá pero ya a 16.2 y más pendiente de contener a los Clios de Vallejo y Rueda, que venían "pegados a su cola" que de acercarse a la pareja de cabeza.

En la asistencia cada equipo trataba de mejorar lo que no había funcionado bien hasta entonces y, a tenor de los cronos de la segunda pasada por Toen-Castrelo, parecía que en los equipos de Solá y Vallejo se había dado con la solución a sus problemas iniciales. El del C2 de AutoLaca se hacía con el scratch, seguido a dos décimas por el del Clio de la Escudería Ourense. Fuster recuperaba el liderato luego de que "Rantur" marcara un crono menos "estratosférico" que en la primera pasada y el rallye se encaminaba de nuevo hacia Melón-Avión cuando empezaban a llegar noticias de lluvia cayendo sobre el tramo! Aunque la precipitación no era excesiva ni constante en todo el recorrido, si que ponía el terreno muy delicado y hacía que las diferencias aumentasen. Fuster era el más rápido, "Rantur" le volvía a secundar y ambos se afianzaban en cabeza mientras que Vallejo aprovechaba el flojo crono de Solá para desbancarle de la tercera plaza.

La primera mitad de rallye se cerraba en Boboras con una segunda pasada en la que "Rantur" volvía a entusiasmar a su afición. Un nuevo scratch del orensano, unido a un empeoramiento de su tiempo anterior por parte de Fuster, permitían al del EVO de RMC llegar a Expourense en cabeza ...iun grupo N lideraba el rallye a falta de sólo cuatro tramos!

Pero lo que quedaba no era poco ini mucho de menos! Había que pasar dos veces por los 22 kilómetros del siempre espectacular Cañón do Sil y, por si eso no fuera bastante, San Pedro de Rocas y sus más de 24 kilómetros también tenían que ser visitados dos veces. Todavía podía pasar de todo y más si la lluvia hacía acto de presencia, algo que tampoco se podía descartar a la vista de como estaban de cubiertos los cielos.

La primera pasada por Cañón do Sil definía, sin embargo, quien iba a ganar el rallye. O casi diríamos mejor quien no lo iba a ganar. Y ese era "Rantur", que llegaba al final del exigente tramo con los frenos de su EVO9 muy tocados y, lo que era peor, sabedor de que su equipo no tenía recambio para los tan eficaces como difíciles de conseguir Brembo de reciente homologación que montaba el Mitsubishi. El orensano se dejaba veinte segundos en el camino respecto a Fuster y su rallye cambiaba de planteamiento, en vez de pensar en atacar buscando la victoria tenía, ahora, que pasar a defender la segunda plaza ante el acoso de los Vallejo, Solá y Rueda. De estos era el lucense el que más partido sacaba al primer tramo de la tarde, enrabiado por los 25 segundos perdidos tras un pinchazo en el último tramo de la mañana, y de nuevo condenado a remontar por la tarde como ya le ocurriese en el Rías.

Vallejo era también el más rápido en San Pedro, con Solá pegado y Fuster tercero y rodando ya más en función de la general que pensando en las victorias parciales. Con sólo dos tramos por delante, el levantino era líder, ya con casi veinte segundos de ventaja, y sabedor de que el segundo clasificado, "Rantur", iba tocado y tendría bastante con resistir el ataque de sus perseguidores más cercanos como para pensar en la "machada" de llevarse el rallye. El orensano llegaba a la asistencia antes del último bucle con los frenos "gordos" fuera de servicio y habiendo provocado, con sus vibraciones, que se aflojase la cremallera de dirección. El tiempo justo de apretarla, poner los frenos "de serie" y ya se acababan los veinte minutos de asistencia y empezaba la "última batalla" del rallye.

El segundo paso por Cañón do Sil servía para comprobar como el EVO9 de "Rantur" ya no podía mantener su ritmo anterior, siendo superado por Solá y Vallejo quienes seguían peleando al segundo, con mínima diferencia en esta ocasión a favor del catalán y la segunda plaza ahora ya como premio. Una segunda plaza que se jugarían en la postrera pasada por San Pedro, en la que Solá no quería sorpresas, marcaba otro scratch y acababa el rallye en alza, segundo de la general y ganando los dos últimos tramos ... aunque también hay que pensar que Fuster, con el rallye "en el bolsillo" no necesitaba ya correr más que lo necesario para conservar la victoria. Una victoria, la tercera del año, que pone al levantino en inmejorable posición al frente de la general del campeonato y le convierten en el máximo favorito al título a no ser que Solá no demuestre lo contrario en los próximos rallyes.

En un rallye que se cobraba numerosas víctimas y que sólo terminaban 34 coches, el último tramo era nefasto para Rueda, mucho menos brillante todo el día que en el Rías y que acababa perdiendo la quinta plaza por un pinchazo en los kilómetros finales, cayendo a la sexta posición por detrás de Concepción, siempre regular y a la postre quinto, y de "Rantur" que tenía que conformarse con ser cuarto y ganar el grupo N y la EVO CUP, un resultado que en otras circunstancias hubiese celebrado por todo lo alto pero que, tras liderar el rallye a mediodía, seguro que le sabía a poco en esos momentos.

grupo N y evo CUP



Como ya se puede deducir de lo comentado en la crónica general del rallye, tanto el grupo N como la EVO CUP tuvieron un dominador incontestable en Jorge González "Rantur". El piloto orensano simplemente estuvo a otro nivel que el resto de sus rivales en la categoría, tomando ventaja desde el primer tramo y venciendo con rotundidad. Una victoria que le da el liderato tanto en el nacional de grupo N como en la EVO CUP, tomando además ventaja en ambos certámenes ante el segundo abandono consecutivo de Pedro Burgo. El lucense volvió a sufrir un temprano abandono por problemas de turbo y ve como se le tuerce una temporada que había empezado del mejor modo posible en Villajoyosa. Con Burgo fuera, la segunda plaza se la acabó adjudicando el siempre eficaz Santi Concepción, que acabó además quinto scratch y encabezó el trio de pilotos canarios participantes con Mitsubishis de grupo N en este rallye. Los otros dos, Fran Suárez y Víctor Delgado, se clasificaron justo a continuación de Santi en la general del grupo. Como Delgado no está inscrito en la EVO CUP, la cuarta plaza en la copa de Mitsubishi recayó, en cambio, en el gallego Paz, décimo de la general, mientras que Garrido, con su quinta plaza a efectos de la EVO CUP sigue sumando puntos con regularidad en el certamen de la marca japonesa.

trofeo CITROEN C2



Sin en el Rías los C2 estuvieron ausentes en Orense los Citroen volvían a escena dejando el turno de descanso a sus primos del Desafío Peugeot. Diecisiete eran los contendientes con pronóstico teóricamente favorables a los varios equipos gallegos por aquello de "jugar en casa". De ellos, Méndez llegaba además como líder de la general pero era una de las primeras bajas en un rallye que iba a ser realmente duro para los C2 con apenas la mitad en la meta. El primero en decir adiós era el asturiano Carlos Márquez, con una fuga de gasolina como causa final del abandono. El asturiano se había salido a poco de arrancar desde Toen, y aunque terminaba el tramo se paraba en el enlace al constatar los daños y para evitar males mayores. Tampoco pasaba del tercer tramo otro de los aspirantes a las plazas de honor, el cántabro Dani Peña que se daba un toque y rompía el radiador, con lo que la nómina de favoritos se veía pronto diezmada. En cabeza se situaba el otro C2 de AutoGomas, pilotado por Cobo, que plantaba cara a los "locales" Garre, Martín Bello, Méndez y Rico. De estos, Méndez se retiraba en el cuarto tramo al sufrir la rotura del depósito de gasolina y Bello le imitaba en el enlace, quedando la cabeza de carrera reducida a un duelo Cobo-Garre-Rico que ya se mantendría hasta el final y que acabaría con ventaja para los dos gallegos. Garre era quien finalmente se llevaba la victoria, mientras que para Rico era la segunda plaza acompañada del liderato provisional en la general del campeonato.

Ya sin poder mezclarse en la lucha por el triunfo pero marcando cada vez mejores cronos, Alejandro Rodríguez acababa cuarto pese a un susto de consideración en la primera pasada por Cañón do Sil que no le impedía mantener la posición ante el acoso final del levantino Vicente Cabanes, quinto al final. Otro de los que estaban al principio en condiciones de entrar entre los cinco primeros era Yeray Lemes, que perdía toda opción al dejarse más de seis minutos en el último tramo, acabando noveno y último de los C2 supervivientes.

NOTICIAS



El rallye de Orense celebraba este año su cuarenta aniversario y lo hacía recordando a dos de las figuras más emblemáticas del automovilismo gallego, Antonio Coleman y Estanislao Reverter. Justo antes de la ceremonia de salida del viernes por la tarde, en pleno centro de Orense, se inauguraba un grupo escultórico, realizado en bronce y obra de Ramón Conde, que representa a los dos conocidos personajes sentados en el morro del legendario "Alpinche", aquel curioso Alpine con motor Porsche que Reverter hizo famosos compitiendo en los rallyes de la época.



Tras todos los rumores, dimes y diretes sobre la presencia o no de Peugeot, Hevia e Iglesias en Orense, al final estos eran los grandes ausentes del rallye. Luego del golpe del Rías ya parecía claro que competir en el siguiente rallye estaba descartado aunque se llegó a hablar de que "Berti" y "Pin" saldrían con el coche "0", el habitual Peugeot 307CC de la Española. Finalmente, apenas dos días antes del rallye, un comunicado de la web de Hevia descartaba también esta opción alegando una "decisión federativa". Al final las labores de "0" las ejercía el piloto orensano Pardo, que compite este año en el nacional de tierra con los colores de la Escudería Orense.



Y mientras Hevia-Iglesias se quedaban en casa, Peugeot España tenía en Ypres la segunda cita de su programa europeo de este año. Un rallye muy complicado, en el que la peculiaridad de los tramos y la presencia de rapidísimos pilotos locales hacía muy difícil que Ojeda y su compañero en esta "aventura continental", el francés Bouffier, consiguiesen un buen resultado. Al final Quique acababa séptimo, muy lejos de los primeros pero sumando al menos sus primeros dos puntos, mientras que Bouffier era 14º tras perder toda opción con una salida de carretera en la primera especial que le costó cuatro minutos.



Otro rallye complicado para Solá y el C2 de Auto-Laca que están perdiendo rallye a rallye su condición de máximos favoritos del campeonato que todos los habíamos otorgado a principios de temporada. En Orense ya todo se le torcía al catalán y su equipo con un problema de motor justo al inicio del shakedown que obligaba al cambio de propulsor y a salir al rallye sin apenas probar el coche. Luego, los cronos no acababan de salir y sólo por la tarde conseguía enderezar Solá la situación, acabando al menos segundo lo que le permite seguir en la lucha por el título.



Siguiendo con Auto-Laca, Armide Martín era de nuevo el único acompañante de Solá, ausente otra vez Monarri. Armide salía, además, con el C2 en especificaciones del Trofeo de Citroën una vez que el equipo haya decidido desmontar el famoso kit R2, cuyo cambio secuencial no acabó nunca de funcionar en condiciones y ha sido devuelto a fábrica. El piloto canario se tomó el rallye como una ocasión seguir haciendo kilómetros en los rallyes de la península y acabó justo por delante de los C2 inscritos en la Copa.



Otro canario que volvía a la península era Víctor Delgado, quien tras su experiencia en el rallye "de casa" con un Subaru, retomaba el volante de un Mitsubishi. Se trataba de un EVO 9 de RMC, concretamente la misma unidad que ya utilizase Carlos Márquez en el Rías. La novedad era la monta de los neumáticos coreanos Kuhmo, que daban un buen rendimiento, mostrándose menos "perforantes" que los Michelin pero bastante más duraderos ...y baratos! Al final, Delgado acababa cuarto del grupo N mientras que no puntuaba en igual posición para la EVO CUP al no estar inscrito en la misma.



El ganador tanto en el grupo N como en la Copa de Mitsubishi era Jorge González "Rantur" aunque, a la vista de la clasificación a mitad de rallye, cuando lideraba la general, esos triunfos le sabían a poco al piloto orensano y a RMC, su equipo. El caso es que "Rantur" cedía por la tarde cuando los frenos de su EVO9, unos Brembo de la última evolución que ha homologado recientemente Mitsubishi, ya no daban más de sí. El problema era que el equipo carecía de recambios al ser estos nuevos discos todavía "muy escasos". Tanto, de hecho, que pese a tenerlos pedidos ya desde el Rías, RMC todavía no los había recibido con lo que tenía que optar por reformar los ya usados en Vigo y acabar, finalmente, por montar los de serie para los tramos finales del rallye.

CLASIFICACION

- 1 Fuster-Medina - Renault Clio S1600- 2:12:54.6
- 2 Sola-Amigo - Citroen C2 S1600 a 14.8
- 3 Vallejo-Vallejo - Renault Clio S1600 a 26.4
- 4 Gonzalez- Cid - Mitsubishi EVO9-- a 29.6 (1º gr.N)
- 5 Concepcion-Ghunen - Mitsubishi EVO9- a 2:49.5
- 6 Rueda-Rozada - Renault Clio S1600- - a 5:06.8
- 7 Hevia-Ramos - Fiat Punto S1600- a 5:31.3
- 8 Suarez-Quintero - Mitsubishi EVO8 - a 5:46.3
- 9 Delgado-Eguren - Mitsubishi EVO9- a 6:33.8
- 10 Paz-Seoane - Mitsubishi EVO8 - a 8:12.0
-
- 13 Garre-Carrera - Citroen C2 - a 10:07.4 (1º trofeo C2)