

www.  
CITA  
de  
CAMPEONES  
com



RALLYE DE FERROL

# HURACAN BURGO

SUBIDA EL SUEVE

## OTRA MAS PARA MONCHU







El tan anunciado y temido "Huracan Gordón" dejó paso en Ferrol a otro huracan en los tramos, el "Huracán Burgo". Con las especiales en unas condiciones complicadísimas, el gallego arrasó en el rallye de casa con su Mitsu de grupo N y, para delirio de la afición local, el podio lo completaron otros dos pilotos gallegos, Vallejo y "Rantur".

"Rantur" ya avisó en Orense, mientras los frenos "gordos" resistieron, y Fombona dio una pincelada en el primer tramo del Príncipe de lo que podía pasar si llovía: los EVO9 de grupo N tenían posibilidades de ganar este año un rallye del nacional. Y entonces llegó Ferrol y el cocktail explosivo que formaban unos tramos supercomplicados, sucios y llenos de cruces, la lluvia, y un piloto local perfecto conocedor del terreno y supermotivado, hicieron que la victoria de un Mitsubishi no sólo fuese posible ... isino que fuese lo más lógico!

Y es que a la vista de como estaban los tramos el favorito antes de empezar era Pedro Burgo por todas esas razones ya apuntadas. El gallego sabía que este podía ser su gran día, había preparado el rallye a conciencia y salía a por todas desde el principio. Porque Araujo ya había demostrado el año pasado que, incluso en seco y con calor, un "Mitsu" era un coche "de podio" en los laberínticos tramos ferrolanos. Unos tramos llenos de trampas, tremendamente sucios de por si, y aun más esta semana tras el paso de lo que quedaba del huracán Gordon por Galicia, y en los que la superior capacidad de tracción de los 4x4 era un arma casi decisiva.



¡Llegó la victoria de un grupo N! Los Burgo profetas en su tierra



Cuando por fin Vallejo bate a todos los S1600 ¡resulta que hay que tener un Mitsubishi para ganar!



"Rantur" completó un podio de ensueño para la afición gallega

Por si fuera poco, cuando buscábamos acomodo en la primera especial, Doroña, a eso de las siete y pico de la mañana, el aguacero que caía era de los que te hacen pensar "¿qué hago yo aquí a estas horas un sábado?". Pero si la lluvia nos podía resultar molesta para sacar fotos (itápame bien con el paraguas que se moja la cámara!), esa misma lluvia era una bendición para Pedro Burgo. El Mitsubishi naranja pasaba con total seguridad y aplomo por el zigzag con puente estrecho que habíamos elegido para ver a los valientes que se atrevían a "ir de carreras" con tal clima y en tales carreteras. Un aplomo que no se veía en los S1600 de los habitualmente máximos aspirantes a la victoria en cada rallye del nacional, y que sobre el superdeslizante asfalto de Doroña sufrían su menor capacidad de tracción. ¿El resultado? en poco más de 11 kilómetros Burgo le había 'metido', al que menos, iquinse segundos! A más de un segundo por kilómetro aquello sonaba a sentencia ... aunque todavía faltasen nueve especiales.

Pero la lluvia iba cesando y cuando cambiábamos de tramo y enfilábamos hacia Monfero para ver la segunda pasada, prevista para un par de horas después, ya se empezaban a ver claros en el cielo. ¿Ocurriría como en el Príncipe y el scratch de Burgo en la primera especial sería lo máximo a lo que los grupo N podrían aspirar otra vez? Los noticias que la radio nos daba sobre los tiempos de la primera pasada por Monfero descartaban por completo esa opción. Burgo "sólo" les sacaba esta vez 0.7 segundos por kilómetro, y en apenas dos tramos illevaba ya más de medio minuto de ventaja! Aunque no lloviese, las carreteras estaban todavía muy húmedas y, sobre todo, tremendamente sucias. Y más lo iban a estar en las segundas pasadas, luego de que a base de cortar en los numerosos cruces y zonas propicias al "ras", aquello más pareciese un rallye de tierra que uno de asfalto.

Mientras llegábamos hasta la zona del Monasterio los cronos de la segunda pasada por Doroña, ya sin lluvia, demostraban que Burgo seguía siendo el jefe. Eso si, su tercer scratch consecutivo lo era ya con diferencias 'normales', quedándose Solá a un par de segundos y el resto en distancias algo mayores pero razonables. De todas formas, la ventaja del gallego al frente de la general era de las que no se suelen recuperar en estos rallyes al sprint del nacional de asfalto. Burgo le llevaba más de medio minuto a Fuster, y casi uno al resto de "supermilseis", encabezados por Hevia y con el EVO9 de un prudente "Rantur" intercalado entre un Vallejo a la expectativa y un decepcionante Solá. El catalán no encontraba la forma de hacer andar al C2 sobre suelo deslizante y veía con preocupación como Fuster le podía asestar un golpe importante en la lucha por el campeonato.

En Monfero 2 salía incluso el sol, pero si el estado del asfalto en 'nuestro cruce' era definitorio de como se encontraban los tramos, el que lloviese o no casi que no importaba ... io al menos no demasiado! Tierra, barro, piedras, eso era lo que cubría casi todo la carretera y en esas condiciones no había opción: cuatro de cuatro para Burgo y poco menos que "game over". El EVO9 de "café Candelas" ganaba en seco y en mojado, con sol y con lluvia, en tramos cortos y en tramos largos ... incluso había superado unos inoportunos problemas de embrague. No había duda iun grupo N iba a ganar el rallye!

La primera sección se cerraba con el corto Mandía-Ferrol, una especial de poco más de siete kilómetros que era casi un trámite y en la que Burgo cedía, por primera vez, el scratch. El mejor crono lo marcaba, curiosamente, el S1600 que iba más atrás en la general, el Clio de Manuel Rueda. El malagueño se había dejado cualquier opción de brillar en el tramo anterior, perdiendo más de cuatro minutos, y este scratch no era sino su despedida del rallye.

La pausa del mediodía servía para reponer fuerzas, limpiar el mucho barro acumulado en los bajos y carrocerías de los coches ... y seguir jugando a la ruleta rusa con las montas de neumáticos. Porque el sol iba dejando de nuevo paso a unas amenazadoras nubes negras y la lluvia no iba a tardar en volver a hacer acto de presencia, iel problema era saber cuando llegaría!

Con Burgo poco menos que 'fuera de concurso' el rallye estaba super igualado por detrás. Apenas medio minuto separaba a Fuster, segundo, de su máximo rival en el campeonato, Solá, sexto a mitad de rallye. Y entre ambos estaban Vallejo, "Rantur" y Hevia. Ahí iba a estar la lucha y la emoción en lo que quedaba de rallye iy que lucha!

Las alternativas empezaban en Ferrol-Mandia, con un primer scratch para Vallejo que ya anunciaba sus intenciones: el de Meira estaba en terreno favorable y no iba a desaprovechar la ocasión de brillar, aunque el triunfo ya pareciese imposible, la segunda plaza (y primera entre los S1600) era también un bocado apetecible. Y Vallejo sólo necesitaba un tramo más para alcanzarla. Su segundo crono, tras el imbatible Burgo, le servía al del Clio de la escudería Orense para superar al de Imex Laca pilotado por Fuster. Como además Solá también reaccionaba aprovechando el suelo más seco, la batalla por los puntos del campeonato se ponía al rojo, con el catalán justo a espaldas del levantino y dispuesto a meterle la máxima presión.

Y no se si sería esa presión o que, simplemente, hacer un trompo era lo más fácil en este rallye, pero el caso es que en la primera pasada por el largo Somozas-Moeche, Fuster "se giraba" perdiendo más de veinte segundos en la maniobra y viendo como, de golpe, el rallye y con él, el campeonato, se le ponían cuesta arriba. Ahora Solá era tercero y, además, Hevia estaba también por delante suyo cuando sólo faltaban dos tramos.

En la última asistencia, mientras en el equipo del líder ya se preparaban para un final de rallye triunfal, el resto se vigilaba con el rabillo del ojo. Fuera empezaba a llover pero, uno tras otro, los pilotos de los S1600 decidían apostar fuerte i y todos montaban slicks! El único de los que estaban en la lucha por las plazas de cabeza que optaba por las mixtas era "Rantur", autor hasta entonces de un buen rallye con su EVO9 de RMC pero que pasaba totalmente desapercibido ante la exhibición de Burgo con el otro "Mitsu" puntero del grupo N.

Pero en el bucle final, el orensano se resarcía, al menos en parte, y aliado con la lluvia y la acertada elección de neumáticos, se convertía en el hombre más rápido sobre los tramos de San Saturnino y Somozas. Un primer scratch en la penúltima especial ya le dejaba la tercera plaza "a tiro de piedra" y un segundo en el tramo que cerraba rallye le daba posición de podio ante el delirio de la afición gallega ...¡los tres primeros eran pilotos de la tierra!

Un desenlace de ensueño para el público y la prensa local que casi dejaba en segundo plano la interesante lucha entre Solá y Fuster. El levantino se rehacía de su error en el tramo anterior y, en la segunda pasada por San Saturnino, ya se acercaba peligrosamente a Solá, mientras veía con alivio como Hevia ya no era una amenaza. "Berti" pinchaba y se dejaba un par de minutos con lo que ya no podía optar más que a la sexta plaza. Otros cuatro segundos a favor de Fuster en el tramo final permitían al de ImexLaca dar la vuelta al marcador en el último minuto, arrebatándole la cuarta plaza a Solá en un sprint final con valor más simbólico y moral que, probablemente, efectivo en lo que respecta al cómputo final del campeonato. Con dos rallyes todavía por disputar y resultados aun a descontar los más normal es que los puntos que Fuster y Solá sumaron en Ferrol no sirvan al final de nada. Pero el golpe moral del levantino al catalán también puede tener su importancia, sobre todo pensando en un Llanes presumiblemente lluvioso y tras ver lo poco a gusto que el C2 de AutoLaca parece encontrarse en terreno resbaladizo.

Y así acababa un rallye de Ferrol de esos que se van a recordar durante mucho tiempo. Por su extrema dificultad, por haberlo ganado un grupo N, por el podio 100% gallego y por la incertidumbre que producía tanto el cambiante clima como el estado de los tramos. Factores todos que se combinaron para devolver al nacional de rallyes esa emoción y, al menos, parte de esa "magia" que últimamente echamos en falta y que, tal vez, las "meigas" nos han traído desde los espesos bosques gallegos. ¡A ver si dentro de quince días, en Llanes, nuestras "xanas" también colaboran para hacernos vivir otro rallye inolvidable!

## Desafío PEUGEOT



El catalán Josep Basols obtenía en Ferrol su cuarta victoria del año y dejaba ya sentenciado el título 2006 del Desafío Peugeot sin necesidad de esperar al último rallye puntuable, que precisamente es su rallye "de casa", el Costa Brava. En Ferrol, Basols tomaba el mando a partir de la tercera especial, tras los efímeros lideratos del local Núñez y del asturiano Vallín en los dos primeros tramos, y ya no lo abandonaba hasta el final. Núñez, muy motivado en el rallye de casa, marcaba el scratch bajo la lluvia en la especial que abría el rallye, Dorofia, pero tocaba el morro de su 206 en la siguiente, Monfero, perdiendo ya toda opción. Vallín, por su parte, cedía el liderato tras no acertar con la elección de neumáticos en el segundo bucle, algo que tal y como estaba el piso y el clima era, realmente, una auténtica lotería.

Con Núñez hundido y Vallín cediendo ya un tiempo precioso, el cántabro Entrecañales era segundo a mitad de rallye pero se dejaba un minuto en la renaudación tras la pausa del mediodía y, lo que es peor, acababa por destrozar su 206 tras una fuerte salida de carretera en As Somozas, especial que acababa por convertirse en toda una debacle para los participantes en el Desafío Peugeot al quedar también fuera en el mismo tramo los asturianos Raúl Iván Álvarez y Emilio Arias.

Todos estos abandonos acababan por beneficiar a los que resistían en carrera, permitiendo al piloto del RACC, Oscar Mascaró, hacer tercero, por delante del gallego Bruno Meira y del asturiano Roberto Flórez. "Sandalio", siempre regular, volvía a sumar un buen puñado de puntos que unidos a los "ceros" de Entrecañales, Raúl Iván y Arias, le dejan en inmejorable posición para hacerse con la cuarta plaza de la general final del Desafío 2006.



## grupo N y evo CUP



Obviamente el ganador tanto del grupo N como de la Mitsubishi EVO CUP fue Pedro Burgo, seguido en ambas clasificaciones por el todavía líder de la general en las dos, el orensano Jorge González "Rantur". Entre los dos va a estar la lucha por el título en los dos certámenes, con ligera ventaja de momento para el piloto de RMC cuando todavía restan dos rallyes para completar el año. Donde si hubo diferencias fue en el nombre del tercer ocupante del podio en estas dos categorías. Y eso que ambos pilotos competían también con Mitsubishis, pero el tercero del grupo N, el también gallego Alvaro Muñiz, no está inscrito en la copa monomarca del fabricante japonés, lo que permitía al canario Fran Suárez hacerse con los puntos de la tercera plaza por delante de Garrido que sigue acabando siempre aunque lejos de los de cabeza. En esta ocasión, el veterano piloto patrocinado por Teconsa era sexto del grupo N, intercalándose entre su EVO9 y el del Loro Parque de Fran Suárez, el Seat León del piloto local Miguel Dopico, autor de un magnífico rallye en su retorno a las carreras tras cinco años sin competir.

## trofeo C2



Si en seco apostar por una victoria del local Fernando Rico ya era casi "apuesta segura", en mojado era una locura no hacerlo. El de Narón se conoce los tramos de la zona como la palma de su mano y ello, unido a su innata rapidez, le hacían estar, simplemente, a otro nivel en el rallye "de casa". Sólo otro de los gallegos de la C2, Oscar Garre, tenía la osadía de arrebatarse el liderato, brevemente, tras la tercera especial, a lo que Rico respondía sacándole 22 segundos a su más inmediato seguidor en el siguiente tramo, dejando bien claro quien era el que mandaba.

Con Fernando destacándose cada vez más, el interés pasaba a la lucha por las otras dos posiciones de podio. Un doble duelo galaico-astur, (Garre y Méndez, contra Márquez y Alejandro), en el que, contra pronóstico, eran los asturianos los que se acababan imponiendo tras acabar los dos gallegos fuera de carrera. El primero en caer era Garre, con una llanta rota en la primera especial de la tarde. Y el siguiente, apenas un par de tramos después, era Méndez con problemas en la dirección asistida cuando todavía era segundo aunque acosado de cerca por Márquez. El del C2 verde de Asturias Paraíso Natural hacía otro Ferrol soberbio, repitiendo la segunda plaza del año pasado y enderezando definitivamente una temporada que no pudo empezar peor.

Justo tras Carlos se situaba el otro asturiano del trofeo Citroen 2006, Alejandro Rodríguez, autor de otro rallye magnífico que le afianza como segundo de la general en su temporada de debut en la categoría icasi nada!

## NOTICIAS



Los efectos del temporal de los días anteriores, unidos a la lluvia del sábado a primera y última hora y a la habitual dificultad de los tramos ferrolanos, convirtieron al Rallye de Ferrol 2006 en uno de los más complicados de los últimos tiempos. El equipo que dirige Germán Castrillón volvió a montar un rallye "a la antigua", con tramos llenos de trampas en las que lo fácil era caer al menos alguna vez. Algo que el público aprecia y que se pudo notar en la cantidad de espectadores en las cunetas, sobre todo en zonas tan emblemáticas de este rallye como la del Monasterio, la zona de Ferreira o el rasante del tramo más cercano a Ferrol. Si además, los equipos locales brillan, la afición tiene todos los alicientes para acudir y eso fue, precisamente, lo que ocurrió en este Ferrol-



Lo que sigue sin tener éxito ninguno es el "rallye regional paralelo". Tras su ausencia en los últimos pruebas, Ferrol volvía a ser escenario del "invento" con similar aceptación a la ya vista a principio de año en Villajoyosa. Sólo cuatro coches inscritos y de ellos nada más que uno en la meta, el M3 de Saavedra. Entre los que se quedaron en el camino estaba Ferreiro, que salía con un Sierra 4x4 en lugar de con su venerable y venerado Escort MkII. Como con mucho humor comentaba el carismático piloto cuando o entrevistaban en la ceremonia de salida, dar espectáculo con este coche iba a ser más difícil ya que tenía "idos palieres de más!". Y es que los amantes de la tracción trasera como Ferreiro son irreductibles por mucho que un 4x4 pueda ser más eficaz.



En Ferrol hacía su debut en un rallye del nacional en la península el Ford Fiesta ST de grupo N, en teoría el vehículo con el que Ford pondría en marcha el año próximo una nueva copa de promoción tras su experiencia este año en Canarias. La unidad vista en Ferrol pertenece al piloto local Pablo Castelos, siempre muy vinculado a la marca del óvalo y que inscribía un coche con la habitual magnífica presentación de todos sus vehículos. El debut era, sin embargo, breve y tras una leve salida en Monfero 2, sin mayores consecuencias que "algo de chapa", Castelos cogía de lleno un bache en el primer tramo de la tarde y optaba por abandonar tras empezar a escuchar unos ruidos bastante preocupantes en la zona de la rueda afectada por el impacto. Con este mismo coche, Castelos tomará parte en los rallyes del nacional de tierra que restan hasta final de temporada.



Tras cinco años sin competir volvía a los rallyes el popular piloto gallego Miguel Dopico. Y lo hacía al volante de un Seat León de grupo N con el que cuajaba un rallye magnífico. Dopico demostraba que no había perdido facultades en su larga ausencia de los rallyes, rodando siempre a un buen ritmo y teniendo como único contratiempo una ligera salida en Monfero que le costaba cerca de un minuto. A partir de ahí, Dopico iba escalando posiciones para acabar por meterse entre los diez primeros. Sin duda un resultado tremendamente meritorio que esperemos anime al de Valdoviño a repetir con más asiduidad



Ambiente asturiano en la zona de asistencia, y no sólo por la habitual presencia de pilotos, aficionados y periodistas de la región en los rallyes del nacional, sino por la espicha organizada por los equipos de Carlos Márquez y Esteban Vallín. Con la colaboración de la SRT, que aportaba los folletos de publicidad del Principado que se repartían en el stand, y la inestimable ayuda de la gente de RotulArte, el "rincón asturiano" ofrecía sidra y productos gastronómicos típicos a todo aquel que se acercase a visitarlo. ¡Desde luego que no estuvo nada mal eso de tomarse unos culines y unos pinchos de queso entre tramo y tramo!



Pero no todos los asturianos disfrutaron tanto del rallye de Ferrol. El tramo de Somozas-Moeche resultó fatal para los hermanos Arias y para Raúl Iván Álvarez y Angel Odón. Los langreanos se salieron en el mismo sitio donde acababa de accidentarse con dureza el cántabro Entrecanales y, sin tiempo para avisar a Arias de lo peligrosa de la situación, estos llegaban y golpeaban fuertemente contra el coche de sus compañeros, acabando los tres vehículos seriamente dañados. Al menos, y dentro de la tremenda mala suerte de una "carambola" así, ninguno de los ocupantes de los coches implicados sufrió daños. En ese mismo tramo se producían también los accidentes de Vilariño y Meira lo que obligaba a la organización a la segunda neutralización del día. La anterior había tenido lugar en el primer tramo del día, al volcar aparatosamente el C2 de Yeraí Lemes y Rogelio Peñate.



Uno de los temas más comentados a lo largo del rallye era la nota publicada unos días antes por la Federación Española anunciando su "paquete de medidas" para revitalizar el nacional de asfalto. Concretamente se habla de permitir la entrada de los Super2000, de aligerar en 50 kilos los Super1600, de autorizar mejoras en los grupo N (como el uso de llanta de 18") y de dar entrada a nuevos grupos como serían los GT, los Diesel y los coches movidos por Bioetanol. El escepticismo era la tónica general de las opiniones al respecto, porque si bien todo el mundo es consciente de que "algo hay que hacer", ien lo que nadie se pone de acuerdo es en "que hay que hacer"! De momento, una cosa está clara, los Super2000 son tan escasos como caros, y sólo al alcance de las marcas, de las que nada más que Fiat y Peugeot tienen modelos de la categoría. Aligerar los S1600 va a costar dinero y "vitaminar" a los grupo N parece ser lo que más adeptos encuentra. ¡Y más tras la victoria de Burgo en Ferrol claro! y es que, a día de hoy, estos coches son los que presentan una mejor relación "precio-prestaciones". Del resto es complicado hablar hasta tener más datos. Los GT están apenas entrando de puntillas en los rallyes europeos y está por ver cuanto cuestan y que posibilidades pueden tener. Y los diesel y los "Bioetanol" no dejan de ser unas opciones más pensando en un "futuro verde" para las carreras, algo que está muy de moda. Al parecer, la posible Copa Fiesta ST se haría con coches movidos por este último combustible, debido al interés de BP en el tema. ¡Veremos!

## CLASIFICACION

- 1 Burgo-Burgo - Mitsubishi EVO9- 1:48:19.1 (1º gr.N)
- 2 Vallejo-Vallejo - Renault Clio S1600- a 1.00.6 (1º gr.A)
- 3 Gonzalez-Cid - Mitsubishi EVO9- a 1.13.2
- 4 Fuster-Medina - Renault Clio S1600- a 1:32.3
- 5 Sola-Amigo - Citroen C2 S1600- a 1.33.6
- 6 Hevia-Iglesias - Peugeot 206S1600- a 4:51.5
- 7 Muñoz-Blanco - Mitsubishi EVO7- a 4:57.0
- 8 Suarez-Quintero - Mitsubishi EVO9- a 6:25.9
- 9 Rico-Martínez - Citroen C2- a 8:18.8 (1º Trofeo C2)
- 10 Dopico-Candal - Seat Leon - a 9:50.5

....

- 15 Basols-Haro -Peugeot 206- a 10:59.9 (1º desafío PEUGEOT)



## OTRA MAS PARA MONCHU

"Monchu" rubricó su enésimo título de Campeón de Asturias de Montaña con una nueva victoria en las rampas del Fito Norte por delante de la Osella de Abraham y el SpeedCar de Roberto Fueyo, que se impuso a la legión de CMs presentes. Entre los carrozados, triunfo de Cardín tras apretada lucha con un muy inspirado Requejo.

Las siempre míticas rampas del Fito Norte volvían otra vez el año pasado a albergar una prueba automovilística y el resultado era lo suficientemente positivo como para que el organizador de la prueba, SIF Motor, se embarcase de nuevo este año en la aventura de volver a sacar adelante la prueba.

Acostumbrados como están los hombres de la escudería ovetense a bregar con una subida de las dimensiones del Fito "Europeo", con toda su problemática en cuanto a número de participantes y de espectadores, el Fito Norte (o Suevo si seguimos la denominación oficial de la subida) les resulta sin duda una prueba más manejable y en la que todo está bajo control sin mayores problemas. Este año, con algo menos de 50 inscritos y un público de verdaderos aficionados a las carreras en vez de los habituales "hooligans" que complican cada año el Fito Sur, todo volvió a discurrir con absoluta fluidez, despachándose la subida sin interrupciones y de forma realmente ágil gracias a sacar los coches cada treinta segundos y a no haber ningún accidente de importancia. En apenas tres horas se habían disputado los entrenos y las mangas oficiales y todo el mundo se iba para casa satisfecho.



Victoria y título para "Monchu" ipor decimosegunda vez Campeón de Asturias de Montaña!



Fueyo se imponía entre los numerosos CM que animaban la subida



Cardín tivo que apurar su EVO para batir a los Audi en carrozados

A nivel deportivo la subida no decidía ya nada en lo que respectaba al campeonato regional, con "Monchu" vencedor matemático luego de su victoria en Castrillón. Aun así, tanto el mierense como su máximo rival en esta segunda mitad de temporada, Iván Suárez, llegaban al Fito con la intención de cerrar el año con un triunfo. Uno más en el caso de "Monchu" y el primero en el de Iván, que ha "rozado el poste" varias veces esta temporada pero no ha acabado de "anotar". Ambos denerían tener en cuenta en las empinadas rampas del Suevo a Víctor Abraham, cada día más acoplado a la Osella con la que venía de batir a "Monchu" en la subida charra de la Covatilla escasas fechas antes.

Una auténtica legión de CMs y los mejores carrozados del regional (el EVO de Cardín, los Audis de Sergio y Requejo, el Escort de Naredo, el GT Turbo de Mota, etc) completaban una inscripción no muy numerosa pero si realmente interesante en la que destacaba, como novedad absoluta, la presencia del Semog CM pilotado por "Lolo" García.

Los entrenos deparaban la sorpresa de ver como ninguno de los tres máximos favoritos marcaba el mejor crono y, en su lugar, este era para un rapidísimo Roberto Fueyo, que encabezaba un trio de SpeedCars en cabeza de la tabla secundado por "Chemari" y Jesús Alvarez. "Monchu" hacía un trompo en la curva de meta mientras que Iván y Abraham no mostraban todavía todas sus cartas.

## PRIMERA OFICIAL

El hecho de tener ya ganado el título no hacía que "Monchu" fuese al Fito de paseo ini mucho menos! El ya campeón quería sumar una nueva victoria y se hacía con el mejor crono en la primera subida oficial, aventajando en más de segundo y medio a Abraham, quien ya situaba su barqueta por delante de todos los CMs. Entre estos, Fueyo confirmaba que lo de entrenos no había sido una casualidad y se situaba tercero scratch, a escasas décimas de la Osella. Y eso que el joven piloto ovetense a punto había estado de no competir debido a un proceso febril causado por una infección de garganta. El caso es que con fiebre y todo, "Rober" subía como un tiro y batía a toda la jauría de CMs, entre los que Iván deleitaba al público con las interminables derrapadas de su Silver Car en las paellas sin dejar por ello de marcar un crono suficiente para situarse cuarto. A apenas una décima del de Colloto, "Chemari" cerraba el quinteto de cabeza, abriéndose ya un hueco importante con el resto, encabezados por un Javier Otero cada más más acoplado al SpeedCar con el que batía a pilotos con más kilómetros al volante de los CM como Jesús Alvarez y Jesús Fernández.

Entre los carrozados la lucha era cerrada, con Cardín en cabeza imponiendo la potencia de su impresionante EVO7 grupo A pero distanciando en sólo un par de décimas a un inspiradísimo Requejo. El de Asturcana ya había mostrado claros progresos con el Audi A4 en sus últimas salidas (Mont Dore y Alisas), y en el Fito Norte se destapaba batiendo por primera vez a su compañero de equipo Sergio Díaz, que le seguía a casi un segundo y se veía acosado por el Escort de Naredo y el GT Turbo del "Mota", que ha necesitado sólo un par de carreras para rodar de nuevo a su habitual y altísimo ritmo.

## SEGUNDA OFICIAL

Sin casi tiempo para comentar como había ido la primera manga, ya comenzaba la segunda, tal era la rapidez con la que la organización solventaba el habitual reposo entre una y otra subida oficial. Y la segunda servía para que "Monchu" reafirmase su dominio pese al esfuerzo extra de Abraham, que rebajaba su crono anterior en más de dos segundos. Pero el del veterano fórmula todavía encontraba otro segundo más que quitar a su mejor tiempo de la primera oficial y se situaba fuera del alcance de la barqueta Osella de su eterno rival, cerrando así de forma triunfal una temporada soberbia. Una más y van ini se sabe cuantas! en la que "Monchu" ha sido, casi siempre, el hombre a batir y la referencia a seguir. Sólo Angel Candás, a principios de año, parecía capaz de hacer sombra al veterano campeón, pero el fuerte accidente de Villaviciosa dejó al bravo piloto de Merkan neumático fuera de combate antes de tiempo, privándonos, tal vez de un duelo mucho más itnenso y cerrado que el que "Monchu" ha acabado teniendo con Iván para adjudicars el título.

Si los dos primeros mejoraban sus cronos, no así lo hacía Fueyo, superado en el parcial por Iván pero sin que el crono del piloto del Silver fuese mejor que el marcado por el SpeedCar de Roberto en la manga anterior, con lo que para Fueyo era la tercera plaza del podio y la victoria en CM. No había cambios tampoco en las siguientes posiciones, con "Chemari" y Otero en la quinta y sexta plaza, al igual que en la primera ascensión y, por tanto, ocupando esas mismas posiciones en la general final.

Tampoco variaba la clasificación en carrozados, en este caso al no mejorar ninguno de los primeros sus tiempos anteriores, sobre una carretera que, yal vez, estaba ya algo más lenta a esas horas de la tarde. Así, Cardín era el mejor carrozado, seguido por Requejo y con Sergio Díaz completando el podio pese al acoso de Naredo, que le seguía muy de cerca en los tiempos.

Y así terminaba una temporada de montaña en Asturias marcada por la falta de pruebas respecto a años anteriores en un año en el que se han caído del calendario citas ya clásicas como eran Pravia, La Cruz o Tudela Veguín. Esta última todavía podría celebrarse, o al menos esa sería la intención de la gente de SIF Motor, tal y como nos comentaba uno de sus responsables, si se consigue cerrar el presupuesto necesario aunque, a día de hoy, parece bastante improbable. Una auténtica lástima pero es que ese es, precisamente, el problema más habitual que tienen que afrontar los organizadores, conseguir completar unos presupuestos que cada año suben mientras que las aportaciones de patrocinadores, tanto públicos como privados, no aumentan en igual medida. Y claro, así es imposible que cuadren las cuentas.



## grupo S



Como ya viene siendo habitual desde que su potente Escort está encuadrado en el grupo S, Naredo obtuvo la victoria con claridad y, de hecho, su "guerra" estaba con los mejores carrozados de los grupos A y A1/2 mucho más que con el resto de S a los que volvió a dominar con holgura. Entre estos, el mejor fue el Sierra de Alberto Montes que, pese a no sonar del todo fino, subía realmente rápido camino de la segunda plaza entre los vehículos de homologación caducada. Tercero de la categoría, y primero de S/A, era el GT Turbo del Campeón de este año, Alejandro Martínez, quien aprovechó a la perfección las pruebas en las que no participó Naredo para sumar los suficientes puntos como para ponerse fuera de su alcance y dejar de nuevo el título en el campo de los "soplillos".

## Copa JUNIOR



De nuevo escasa presencia en la categoría junior, algo ya bastante habitual este año en las subidas del regional. Y es que la temporada es larga y el número de pruebas puntuables para la copa muy elevado por lo que, especialmente a estas alturas del año con los presupuestos ya muy "tocados", quien más quien menos empiece a pensar ya en ahorrar de cara al sprint final de la temporada que se anuncia cargado de rallies y ralliesprints.

De los tres juniors clasificados, el mejor con diferencia era el gran favorito al título e este año, Jairo Alvarez, que sumaba otra cómoda victoria con amplia diferencia sobre Fermín Puente y Daniel Sánchez.

## NOTICIAS



El decidido apoyo del Ayuntamiento de Colunga a la escudería organizadora, SIF Motor, va en camino de permitir la consolidación del recuperado Fito Norte, lo que sin duda es una estupenda noticia para la montaña asturiana. De momento ya van dos ediciones de esta subida al Suevo y la intención es que la prueba siga y pueda, incluso, aspirar a mayores metas en el futuro. Al menos eso se puede desprender de las palabras del alcalde de Colunga, el ex-piloto Rogelio Pando, durante el acto de presentación oficial de la prueba. Desde luego si hay un alcalde que conozca la problemática de las carreras por haberlas vivido desde dentro ese es Rogelio y ello es toda una garantía.



Causó expectación la presencia por primera vez en Asturias del Semog CM. El prototipo gallego era pilotado en el Suevo por el "rallyeman" "Lolo" García y se mostraba todavía lejos de poder competir con los demás CM. Algo lógico si tenemos en cuenta que el Semog nació hace unos 2 años como una barqueta de circuitos destinada al "Open de Velocidade" portugués, categoría en la que el peso mínimo es mucho mayor del que se exige a los CM en el Campeonato de España de Montaña.

El Semog de "Lolo" en el Suevo era la primera unidad de carrocería cerrada, construida sobre la base del modelo tipo barqueta que ya apareció en Galicia a principios de temporada.



Gregorio Castro se presentaba en el Fito con un Seat León SuperCopa en lugar del Volvo con el que viene compitiendo en el nacional esta temporada. Se trataba de una de las unidades del León grupo N con las que cuenta el equipo de Trafigrúas y que será, probablemente, la montura de Pedro Morera en alguna de las pruebas que restan del certamen castellano-leonés de montaña. El piloto del Audi alternará el uso del A4 y el León en función de las características de cada subida, reservando el superturismo para las pruebas más anchas, rápidas y con mejor piso, y usando el León en las más "ratoneras", en su intento de hacerse con el título.



Segunda aparición del Sierra Cosworth de Minervino Ferrara, un coche que debutó en la Manzana y que en sólo dos carreras ya se está convirtiendo en uno de los más esperados por los aficionados gracias al espectáculo que Miner ofrece a sus mandos. En las paellas del Fito Norte, el paso del Sierra blanco y azul fue de los más aplaudidos y aunque su piloto tiene todavía que rodar más con el nuevo coche, a poco que lo "dome" algo más va a convertirse en uno de los favoritos del público. Y es que los coches espectaculares como el Ford siguen siendo los que todos queremos ver en cualquier carrera.



Independientemente de que se dispute o no la subida de Tudela Veguín, (a día de hoy lo más seguro es que no se haga), "Monchu" es ya matemáticamente campeón de Asturias de Montaña 2006, ya que para el cómputo final se retienen los cinco mejores resultados y nadie, incluso antes del Sueve, podía superar la puntuación acumulada por el mierense en las pruebas anteriores. Con este son ya doce los títulos que acumula "Monchu" en un palmarés que no deja de crecer año a año y al que esta temporada se añadió una de las pocas carreras que le faltaban, la subida a Muncó



El próximo fin de semana, en Denia, se reanuda el Campeonato de España de Montaña tras las larguísimas vacaciones de verano que se ha tomado este año el certamen nacional. La anulación de la subida a Ordino-Arcalís aumentó el ya de por sí largo parón estival, propiciando que hayan pasado más de tres meses desde la última prueba puntuable disputada, la subida a Santo Emiliano.

Ahora, en apenas un mes, se completará el campeonato con las subidas al Coll de Rates, Ibiza y Estepona, nueva incorporación este año que cerrará el calendario. A nivel de pilotos, la gran novedad de este final de temporada será la presencia de Andrés Vilariño al volante del Audi A4 con el que Fombona ha dominado el campeonato hasta el momento. El gijonés defenderá su liderato en la general con una nueva unidad del modelo alemán.

## CLASIFICACION

1 José Ramón Fernández Martini MK39 - 2:09.184 (1º E)

2 Víctor Abrahám Gutiérrez 2:09.748 (1º CM)

3 Roberto Fueyo Speed-Car GT - 2:12.114 (1º CN)

4 Iván Suárez Silver Car - 2:12.620

5 José María Castro Speed-Car GT - 2:13.377

6 Javier Otero Speed-Car GT - 2:15.036

7 Jesús Álvarez Speed-Car GT - 2:15.817

8 Christian Villar Speed-Car GT - 2:16.176

9 Jesús Fernández BRC CM02 - 2:16.694

10 Adolfo Posada Osella PA-20 S - 2:17.833

...

14 Bernardo Cardín Mitsubishi Evo VII - 2:25.879 (1º A)

15 Javier F. Requejo Audi A4 ST - 2:26.215 (1º A1/2)

16 José González Ford Escort Cosworth - 2:27.110 (1º S)

...

19 Felix Alvarez Mitsubishi Evo VIII - 2:30.334 (1º N)