

XI RALLY

CIUDAD DE AVILA

Patrocina Excmo. Ayuntamiento de Ávila

Viernes 3 de octubre de 2003

SELECCIÓN AUTOMÓVILES DE OCASIÓN

AUTOS

JAYKI

S.L.

TALLER DE MECÁNICA, CHAPA Y PINTURA

MÁS DE 80 VEHÍCULOS EN STOCK



GARANTIZADOS Y REVISADOS

**FINANCIACIÓN HASTA
10 AÑOS SIN ENTRADA**

**PREPARACIÓN DE
VEHÍCULOS TUNNING**

**VEHÍCULOS INDUSTRIALES, TODO
TERRENOS Y TURISMOS**

**VISÍTENOS Y SE SORPRENDERÁ
DE NUESTROS PRECIOS**

C/ Río Duero, 116 - Pol. Ind. Las Hervencias
05004 -Ávila- e-mail: jayki@mixmap.com

Telf.: 920 35 27 27
636 96 10 35
629 231 620

Nueva Serie 5

520i (170 CV)
525i (192 CV)
530i (231 CV)
545i (333 CV)
530d (218 CV)
www.bmw.es
902 357 902



¿Te gusta conducir?



Nueva Serie 5

Ya sabes a qué norte mirar, qué camino elegir y qué ritmo llevar. Sabes si lo que importa es el horizonte al final de una recta, el trazado perfecto de una curva o el paisaje que tienes al lado. Si más rápido o más despacio. Sabes que todavía queda mucho por recorrer.



Avilcar, s.l.



Concesionario de BMW Ibérica S.A.

Ctra. Valladolid, Km. 1,600 - 05004 Ávila
Teléfono 920 25 36 63 - Fax 920 35 24 78

ESPECIAL RALLY CIUDAD DE ÁVILA 2003

ÍNDICE

Vuelve el Rally Ciudad de Ávila, un circuito que tenía que continuar por ser uno de los mejores, gracias a la orografía del terreno y las características de las carreteras abulenses por las que discurre la prueba; por él ha apostado la Federación de Castilla y León de Automovilismo. Página 4.

Saludos de Miguel Ángel García Nieto y de Carlos Jiménez, alcalde de Ávila y presidente de la Federación de Castilla y León de Automovilismo, respectivamente, que animan a los participantes y a los espectadores de esta prueba. Página 5.

Programa horario. Paso a paso, presentamos todos los acontecimientos que tendrán lugar en relación con este rally en la capital abulense. Página 6.

Clasificaciones de todas las pruebas celebradas, hasta el día, del Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Asfalto, que incluyen los recorridos realizados en El Bierzo, Navaleón, Palencia, Valladolid y Bembibre, a falta de conocer los resultados de los rallyes de Ávila y León, todavía no celebrados. Página 7.

Así son los coches de rally. Conoceremos un poco mejor los distintos tipos de coches de rally, sus diferentes categorías y, lo más importante: las medidas de seguridad a las que deben acogerse. Páginas 8 y 9.

Lista de inscritos. Todos los participantes de este Rally Ciudad de Ávila 2003 estarán presentes en esta lista, incluyendo número de salida, equipo, coche, así como los concursantes. Página 10.

Vehículos admitidos y premios y trofeos. Las características de los vehículos por grupo, clase y cilindrada, así como los premios y galardones en las distintas clasificaciones se muestran en estas líneas, que estarán ilustradas con el cartel del Rally Ciudad de Ávila 2003. Página 11.

Consejos de seguridad. La seguridad depende de todos, y hay que prestar atención y cuidado durante la carrera; pero no sólo los pilotos: estos consejos también están dirigidos al público asistente al rally. Página 14.

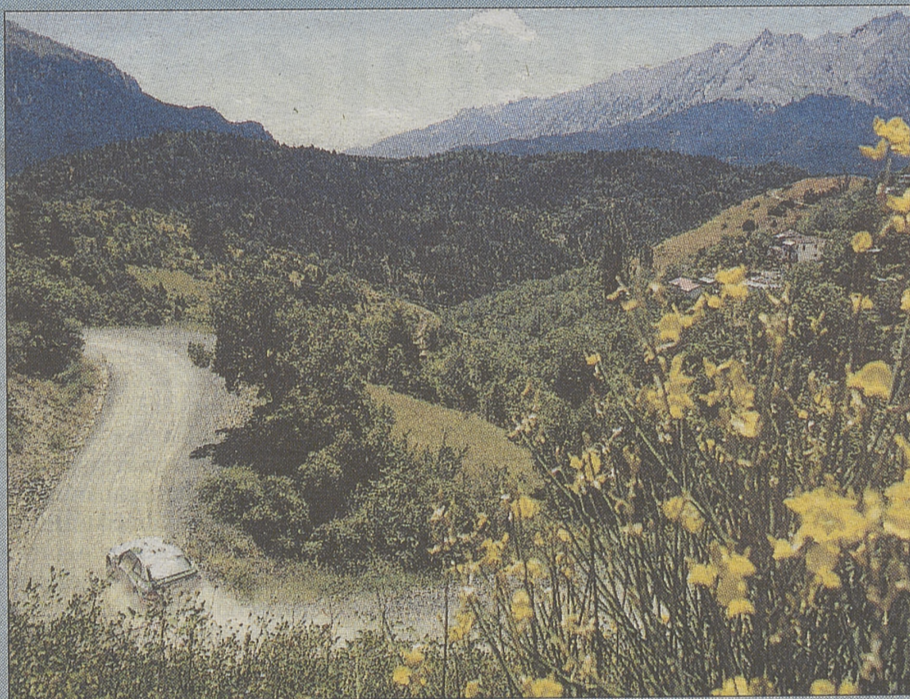
Campeonato de España de Rallyes 2003. Una edición polémica y, al mismo tiempo, muy emocionante, que promete interesantes resultados al final de esta temporada. Página 15.

Un campeonato de campeones. A tan solo cuatro pruebas para que se resuelva el resultado del Campeonato del Mundo de Rallyes, existen varios pilotos y marcas favoritos, que se disputan, muy de cerca, el trofeo reservado para el campeón de los campeones. Páginas 16 y 17.

Cómo se organiza un rally. Preparar un rally no es cuestión de días ni de pocos meses. Con un año de antelación, ya hay que comenzar a preparar infinitos detalles, a veces interminables, y algunos impensables cuando se mira desde fuera. Página 18 y 19.

Orígenes de la Federación de Castilla y León de Automovilismo. En 1993 se puso en marcha, gracias a la iniciativa de una escudería soriana, la Federación de Castilla y León de Automovilismo. Desde entonces, se han multiplicado, en calidad y en cantidad, el número de pruebas en la región. Página 20.

1997, el año del gran salto. La Federación de Castilla y León de Automovilismo creció de forma espectacular a partir de 1997. En la actualidad, cuatro de las pruebas que organizan puntúan para el Campeonato de España, y en la región organizan actualmente más de 70 carreras. Páginas 22 y 23.



Textos: FEDERACIÓN DE CASTILLA Y LEÓN DE AUTOMOVILISMO Maquetación: ROBERTO REDONDO, ISABEL MARTÍN MARTÍN Coordinación: ISABEL MARTÍN JIMÉNEZ

tecnicos del neumático
TECNESA

SERVIRUEDA

C/. Río Pisuegra, s/n
Pol. Ind. "Las Hervencias"
Tel. y Fax 920 220 890 - Ávila

- Neumáticos
- Equilibrados
- Lavado y Lubricantes
- Alineación de direcciones
- Mecánica rápida
- Línea de Pre-ITV
- Cafetería

Con TECNESA sus neumáticos y su mecánica durará mucho más



Tenía que continuar

El esfuerzo de la Federación de Castilla y León de Automovilismo han hecho que se vuelva a celebrar el imprescindible Rally Ciudad de Ávila

EL Rally Ciudad de Ávila tenía que continuar; no podíamos permitirnos el lujo de perder el Rally de Ávila porque era la mejor prueba que teníamos en Castilla y León. Cuando el pasado año, en la Asamblea General celebrada por nuestra federación autonómica en Zamora, ningún club solicitó la organización de la prueba, empezamos a plantearnos la necesidad de que si nadie lo organizaba sería la Federación quien lo hiciera. Pasó el tiempo y ya supimos que había

que afrontar dicha organización desde la Federación.

Las instituciones, en diversa medida, han estado con nosotros. El Excmo. Ayuntamiento de Ávila, la Junta de Castilla y León y la Diputación Provincial han colaborado; y no menos importante ha sido el apoyo de todas las instituciones privadas abulenses que figuran en este suplemento y que, con su aportación económica y el esfuerzo que han hecho Óscar, Javier, Fernando y Lourdes, todos ellos miembros de

la Junta Directiva de esta Federación, que han hecho posible que se reuniera el presupuesto necesario para sacar adelante la prueba; por eso les debemos un sincero agradecimiento.

Deportivamente, el Rally de Ávila es incomparable, es lo más apetecible para cualquier piloto que se precie. Afortunadamente para los aficionados a los rallies, en Ávila, por su orografía, aún tenemos multitud de carreteras que son ideales para ello; son carreteras de muchas

manos, es un rally de "piloto piloto"; de ahí su gran atractivo. Además de puntuable para el Campeonato de Castilla y León, también lo es para el Campeonato Madrileño, y en él se medirán los mejores pilotos de ambas comunidades. Los tramos que se han elegido son muy selectivos. La Lancha, San Bartolomé y El Herradón tienen de todo: subidas como la mitad de la Lancha y mitad del Boquerón, pero además bajadas con fuertes frenadas y un sinfín de curvas que no dan ningún respiro

son, desde luego, tramos de "piloto piloto": el rally lo ganará el mejor, y posiblemente también la mejor máquina, pero lo que es seguro es que se verán grandes pilotajes sobre máquinas no tan grandes.

Por último, desde la Federación queremos que sepáis que el rally es especialmente de los abulenses, y que debéis cuidarlo colaborando con la organización para que la seguridad de pilotos y público sea máxima y la carrera se desarrolle sin incidentes.

Nuevo Alfa 147
1.9 JTD Multijet 16V 140 CV.
Gama Alfa 147 desde 14.865 €*.
Más que belleza.



Emisiones CO₂: entre 155 y 210,9 g/km.
Consumo: entre 5,8 y 8,9 l/100 km.

*PVP recomendado para Alfa 147 1.6 3p Progression 105 cv con radio y CD, para Península y Baleares. Plan Prever, impuesto de matriculación, IVA y transporte incluidos.

*Nunca
deja de
asombrarme*



**AUTOMOVILES
CERVERA**
Pol. Las Hervencias,
3ª Fase, P.47
Telf.: 920 25 64 04
ÁVILA

Alfa 147





Miguel Ángel García Nieto, alcalde de Ávila. / ENRIQUE LUIS

Saludo del alcalde

Queridos amigos:

Un año más se celebra una nueva edición del Rally Ciudad de Ávila, en el que los muchos aficionados con que este deporte cuenta en nuestra tierra podrán disfrutar de la pericia de los pilotos y de la vistosidad de sus vehículos. Las carreteras abulenses serán un buen marco para acoger las siempre espectaculares pruebas de automovilismo.

Deseo a los participantes y a

todos aquellos que se acerquen a contemplar el rally lo mejor durante el transcurso del mismo. Que se lleven un buen recuerdo de Ávila, una ciudad que se presenta a la celebración de ésta y de otras disciplinas deportivas con el mismo entusiasmo de siempre.

Mucha suerte para todos y un fuerte abrazo.

Miguel Ángel García Nieto,
alcalde de Ávila.

Saludo del presidente

Me produce una enorme satisfacción poder dirigirme a mis paisanos abulenses a través de estas líneas, después de cinco años al frente de la Federación de Castilla y León de Automovilismo, como consecuencia de la undécima edición del Rally Ciudad de Ávila que será organizado este año por nuestra Federación.

Afortunadamente con el patrocinio del Excmo. Ayuntamiento de Ávila, el apoyo de distintas entidades abulenses y el esfuerzo de varios miembros de la Federación ha sido posible el montaje del Rally, para que podamos seguir disfrutando por nuestras carreteras del espectáculo que ofrecen los coches de

carreras. Por ello, vaya desde aquí mi más sincero agradecimiento a todos los que lo han hecho posible.

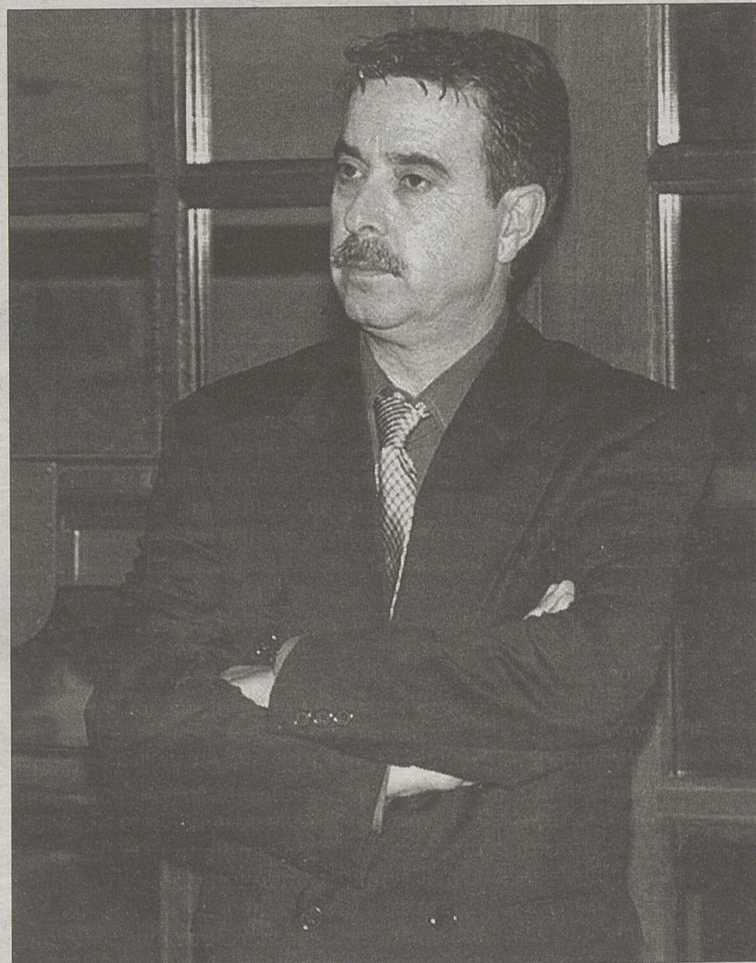
Lo apretado de las clasificaciones de los Campeonatos de Castilla y León y Madrileño de Rallyes, el prestigio que ya tiene el Rally de Ávila y la categoría de pilotos y máquinas que participan, garantizan un gran espectáculo y una lucha tremenda por la victoria.

Por último, deseo hacer un llamamiento a los aficionados. Aún cuando sé que la gran tradición automovilística de los abulenses hace que sepan comportarse de una manera cívica, les ruego que sigan en todo momento las indicaciones de la Or-

ganización. Los rallyes se ven mejor desde sitios elevados, no os pongáis en las escapatorias de las curvas, respetad las zonas marcadas como prohibidas al público. Éste es un deporte de riesgo, pero sólo deben asumirlo quienes lo practican, no los espectadores; por ello es fundamental extremar las medidas de seguridad en todos los aspectos para evitar los accidentes, y en eso debemos ayudar todos.

Bienvenidos al XI Rally Ciudad de Ávila y muchas gracias por vuestra colaboración.

Carlos Jiménez Rodríguez,
presidente de la Federación
de Castilla y León de
Automovilismo.



Carlos Jiménez Rodríguez, presidente de la Federación.

TALLER MECÁNICO

CANDIL

SERVICIO DE GRUAS 24 HORAS

Avda de Ávila nº 26 - 05110 - EL BARRACO (Ávila)

Teléfono 920 281 389

PROGRAMA HORARIO

VIERNES 3 OCTUBRE

10,00. - Publicación de la lista de inscritos.

Federación de Automovilismo.

SABADO 4 OCTUBRE

16,30/21,00. - Verificaciones administrativas.

Secretaría del Rally
C/ Camino del Cansino (Barrio de la Universidad).

17,00/21,30. - Verificaciones técnicas.

Secretaría del Rally
C/ Camino del Cansino (Barrio de la Universidad).

22,00 del sábado a 10,00 del domingo.

Parque cerrado en el Mercado Chico.

22,30. - Publicación lista de autorizados a tomar la salida

Secretaría del Rally
C/ Camino del Cansino (Barrio de la Universidad).

DOMINGO 5 OCTUBRE

09,45. - Entrega carnets de control.

C/ Camino del Cansino (Barrio de la Universidad).

10,00. - Salida por participante. 1ª Sección.

Mercado Chico.

15,20. - Llegada por participante. 2ª Sección. FIN RALLY.

C/ Camino del Cansino (Barrio de la Universidad).

17,00. - Publicación de resultados provisionales.

Tablón oficial de avisos.

18,00. - Entrega de Trofeos.

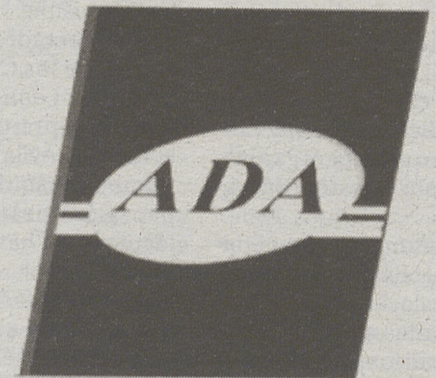
C/ Camino del Cansino (Barrio de la Universidad).

La Secretaría del Rally y la Oficina de Carrera estarán localizadas en: C/ Hornos Caleros, 19, 05003, Ávila. Tels. 920 25 33 00 y 920 25 33 00



**SAMUEL
VILLACASTÍN, S.L.**
Chapa, Pintura y Mecánica

- ◆ Reparaciones en Bancada
- ◆ Pintura al agua en Cabina
- ◆ Tintado de lunas homologados en múltiples colores
- ◆ Venta y montaje de neumáticos
- ◆ Cambio de aceite, pastillas de freno, tubo de escape



**Concesionario Oficial
ADA, AYUDA AL
AUTOMOVILISTA**

- ◆ Mantenimiento gratuito (mano de obra)
- ◆ Recurso de multas
- ◆ Asistencia Médica Telefónica
- ◆ Correduría de Seguros
 - * Seguro de retirada permiso de conducir
 - * Aseguramos también a menores de 25 años
- ◆ Asistencia Ilimitada desde Km. 0

**SU TALLER DE CONFIANZA, CON MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA
GARANTÍA EN TODAS LAS REPARACIONES**

POLÍGONO INDUSTRIAL LAS HERVENCIAS,
C/ RÍO TRABANCOS S/N, 05004 ÁVILA (FRENTE PUERTA DE NISSAN)

TELF.: 920 22 70 61
FAX: 920 35 21 22
MÓVIL 636 46 38 31 - 35

Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Asfalto

Clasificaciones

N.º	PILOTO	BIERZO	NAVALENO	PALENCIA	VALLADOLID	BEMBIBRE	TOTAL
1	JUAN JOSÉ ABIA DE LA TORRE	18	46	AB	75	36	175
2	FRANCISCO MANUEL GARCÍA	51	Np	50	AB	30	131
3	JAVIER GONZÁLEZ GARCÍA	39	Np	34	48		121
4	JAVIER ARIAS VOCES	57	Np	Np	Np	48	105
5	GERMÁN CASTRILLON	75	Np	Np	Np		75
6	MANUEL GIL MORA	Np	40	Np	30		70
7	EMILIO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ	12	26	10	Np	18	66
8	ALFREDO GONZÁLEZ LÓPEZ	39	Np	22	Np		61
9	ROBERTO MÉNDEZ BAHAMONDE				54		54
10	ÁNGEL CASTRO	Np	14	Np	39		53
11	PABLO ALVAREZ SUÁREZ	Np	32	14			46
12	PEDRO CANDELAS DÁVILA				45		45
13	MARCOS LINDOSO SUÁREZ	18	Np	10		14	42
14	JUAN ALVAREZ ALVAREZ	9	20	Np	Np	12	41
15	ADRIÁN GUERRERO ALONSO	15	8	Np	9	8	40
16	FRANCISCO GÓMEZ SELDANO	Np	Np	38	Np		38
17	JORGE LUIS VEGA ALVAREZ	18	Np	Np		20	38
18	PEDRO J. CASTELLANOS	18	Np	18	AB		36
19	JUAN BAUTISTA	Np	Np	Np	Np	34	34
20	FRANCISCO JAVIER CARRACEDO	0	Np	14	18		32
21	VÍCTOR MANUEL MADALENO	12	Np	6	12		30
22	EDUARDO HERRERO ANDRINO	12	Np	8	9		29
23	LUIS JOSE LÓPEZ RUIZ	Np	Np	8	21		29
24	FERNANDO CATALINA GARCÍA	9	Np	6	12		27
25	ÁNGEL CALONGE	Np	26	Np	Np		26
26	AQUILINO SÁNCHEZ	AB	Np	Np		26	26
27	ROBERTO MÉNDEZ CUERVO	Np	Np	26	Np		26
28	JOSÉ MARÍA RUIZ	9	Np	Np	15		24
29	JOSÉ RAMÓN RODRÍGUEZ SUÁREZ	Np	Np	24			24
29	JUAN P. CASTRO	24	Np	Np			24
31	JESÚS DÍAZ FERNÁNDEZ				21		21
32	JULIO MARTÍN AGUDO				18		18
33	PABLO PUEYO MUÑOZ	Np	Np	6	12		18
34	ANDRÉS DE PEDRO	Np	16	Np			16
35	ÁNGEL LUIS RONDO	15	Np	Np			15
34	CESAR SIRVENT CANCHO				15		15
35	JOSÉ A. MARTÍNEZ DE RÍO	15	Np	Np			15
38	DANIEL FERNÁNDEZ SANJUAN	AB	Np	6		8	14
39	BERNARDO SÁNCHEZ DE LA COLINA				12		12
40	CARLOS ALVAREZ SINDIN				12		12
41	DAVID MORENO SOLER	0	Np	Np	12		12
42	MANUEL SAN JOSÉ	Np	6	6			12
43	PEDRO ESCALANTE	12	Np	Np			12
44	BELARMINO FERRERO	0	Np	Np		10	10

N.º	PILOTO	BIERZO	NAVALENO	PALENCIA	VALLADOLID	BEMBIBRE	TOTAL
45	JAVIER CASTRO	Np	10	Np			10
46	JOSÉ ANTONIO ARIAS MUÑOZ	Np	AB	10			10
47	JOSÉ M. LÓPEZ	Np	10	AB			10
48	JOSÉ MARÍA VIVAS FERRERO	0	10	Np			10
49	ALBERTO NAVARRO MARTÍNEZ				9		9
50	CESAR TOMÉ VELASCO	9	Np	AB			9
51	CONRADO FERNÁNDEZ	9	Np	Np			9
52	LUIS ENRIQUE LÓPEZ	9	Np	Np			9
53	ÁLVARO MIGUEL ORTEGA	Np	Np	8			8
54	EDUARDO ALVAREZ ROJO	AB	Np	8			8
55	FERNANDO RIVAS SAN JULIAN	Np	Np	8			8
56	GERMAN S. CALLES	Np	8	Np			8
57	ANTONIO RAMOS	AB	Np	Np		6	6
58	LUIS MIGUEL BLANCO	Np	Np	6			6
59	MIGUEL CÓRDOBA	Np	6	Np			6
60	ANÍBAL SÁNCHEZ	Np	Np	Np	Np	6	6
61	FERNANDO RODRÍGUEZ GONZÁLEZ				6		6
62	MIGUEL A. GARCÍA	Np	4	Np			4
63	AGUSTÍN ÁLVARO	Np	AB	Np			0
64	ANTONIO GARRIDO	AB	Np	Np			0
65	BELTRÁN HERNANDO	Np	Np	0			0
66	CARLOS FERNÁNDEZ NEGRO	0	Np	Np			0
67	CARLOS MENÉNDEZ FERNÁNDEZ	Np	Np	0			0
68	EDUARDO ALDEITURRIAGA	0	Np	Np			0
69	EUGENIO PELÁEZ COSME	AB	Np	Np			0
70	FRANCISCO JAVIER JIMÉNEZ	Np	AB	Np	Np		0
71	GREGORIO CASTRO	Np	AB	Np	AB		0
72	JAIME LLAMAZARES	AB	Np	Np			0
73	JAVIER ALEJANDRO ALEGRE	0	Np	Np			0
74	JAVIER F. VILLANUEVA	AB	Np	Np			0
75	JESÚS VALDENEBRO	Np	AB	Np	Np		0
76	JORGE RODRÍGUEZ LAFUENTE	Np	Np	0			0
77	JOSÉ A. SANTIN CELA	0	Np	Np			0
78	JOSÉ I. GARCÍA	Np	AB	Np			0
79	JOSÉ MARÍA OTERO CASADO	0	Np	Np			0
80	JULIO JIMÉNEZ SÁNCHEZ	Np	Np	0			0
81	LAURENTINO LÓPEZ	AB	Np	Np			0
82	LUIS ENRIQUE NÚÑEZ LÓPEZ	Np	Np	0			0
83	MANUEL OTERO CORRALES	0	Np	Np			0
84	NORBERTO PRADA	AB	Np	Np			0
85	PABLO GARRIDO VAZQUEZ	0	Np	Np			0
86	ROBERTO CARRANZA VIEDMA	Np	AB	AB	Ab		0
87	SANDRO GIRÓN	Np	AB	Np			0

*NOTA: Faltan las clasificaciones de los rallyes de Ávila y León.

GRANDES OPORTUNIDADES PERDIDAS:

Marilyn Monroe: "Arthur, ¿quieres casarte conmigo?"

Arthur Miller: "Lo siento. No estás a mi altura intelectual."

ahora desde:
17.400 € *
(2.895.116 ptas)



Montero iO

ahora desde:
26.100 € *
(4.342.675 ptas)



Montero Sport

ahora desde:
32.615 € *
(5.426.679 ptas)



Montero

J.V. 97 CARS. Ctra. de Valladolid, n.º 21 - Pol. Ind. "Las Hervencias", ÁVILA. Tel. 920 22 29 29



3 años de garantía sin límite de kilometraje. Asistencia 24 h. En Europa. *Precio promocional. IVA. e Impuesto de Matriculación incluidos. Matriculación, pintura metalizada y transporte NO incluidos. Ayudas del Gobierno No incluidas

Así son los coches de rally

Desde estas líneas ofrecemos unos pequeños apuntes sobre las distintas categorías de coches de rally, para que se pongan al día entendidos y profanos en la materia

PARA los menos aficionados a los rallyes puede entrañar cierta dificultad descifrar la información que ofrecen las listas de inscritos. Pensando en ellos, y en los que quieran refrescar conocimientos, desde estas líneas os ofrecemos unos pequeños apuntes sobre las distintas categorías de coches que se pueden ver en una prueba de estas características, describiendo brevemente los grupos en que se dividen los vehículos de rally.

Para empezar, podemos decir que, en la actualidad, todos los coches de rallyes derivan directamente de modelos de serie; de hecho, tras la desaparición de los legendarios Grupo B (auténticos prototipos de carreras), y simplificando mucho, podemos decir que la inclusión de un coche de rallyes en un grupo u otro depende de lo lejos que esté del que nosotros podemos comprar en el concesionario de la esquina.

MEDIDAS DE SEGURIDAD. Lo que sí tienen en común todos los coches que participan en un rally son las medidas de seguridad. A grandes rasgos podemos decir que los coches de rally deben estar equipados con un arco o jaula an-



tivuelco, que deberá soportar, hasta siete veces y media el peso del propio vehículo más 150 kg, un sistema anti-incendios compuesto de extintores manuales y automáticos (estos últimos en el habitáculo y en el vano motor y accionables desde

el interior y exterior del coche indistintamente) y cortacorrientes como forma rápida de parar el motor del coche tanto desde el interior, por los propios pilotos, como desde el exterior, por cualquier persona en caso de que los tripulantes

no pudieran hacerlo. Además, todos los vehículos cuentan con asientos especiales, denominados *baquets*, y cinturones de seguridad tipo arnés. Todos estos elementos deberán estar homologados y serán objeto de rigurosa compro-

bación en las verificaciones técnicas, pudiéndose excluir de la prueba los coches cuya construcción sea considerada peligrosa.

Una vez tenidas en cuenta estas consideraciones generales, pasemos a los grupos.

GRUPO N. Se trata de los más cercanos a los de serie; de hecho podríamos decir que son coches de serie que cuentan con las medidas de seguridad antes descritas. El resto de las actuaciones permitidas se reducen al vaciado y acondicionamiento del interior (quitar moquetas y asientos traseros, instalación de volantes y *pedalier* de competición...), adaptación de suspensión y frenos al duro uso que se le va a dar (muelles y amortiguadores de tarado más duro, pastillas y líquido de frenos más resistentes al calor, etcétera) y mínimos retoques de motor, pero todo ello respetando escrupulosamente los elementos mecánicos de serie. Debemos tener en cuenta que hay coches que en su configuración de serie ofrecen un rendimiento excepcional (como la saga de los Mitsubishi Lancer/Carisma Evo) y con una preparación de calidad y buenas manos al volante pueden poner en aprietos a vehí-

ya estamos trabajando para usted

Estación de Servicio **El Bulevar**



Surtidor es de última generación

Tienda, prensa, refrescos, snacks, pan

y una amplia gama de complementos para vehículos

Boxes para lavado a presión

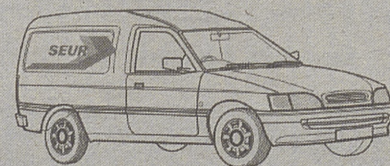
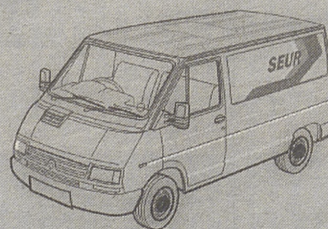
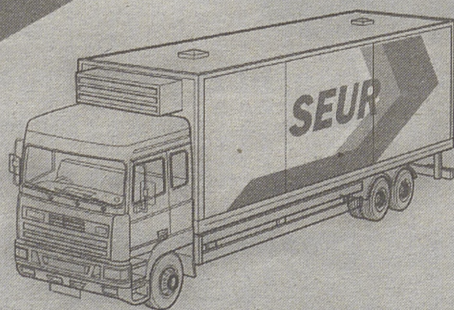
Aspirador es para vehículos



Estación de Servicio El Bulevar | Avda. Juan Carlos I, s/n | Centro Comercial **EL BULEVAR**

SEUR

siempre por delante



ARENAS DE SAN PEDRO
C/ Comuneros de Castilla
Telf.: 920 371 371

ÁVILA
Avda. Sta Cruz de Tenerife, 1
RECOGIDAS E INFORMACIÓN:

☎ **902 10 10 10**
902 22 92 12
902 2292 13



culos de categorías superiores.
GRUPO A. Aglutina a multitud de vehículos con el único nexo de llevar un poco más allá la preparación del coche, sustituyendo alguno de sus órganos mecánicos, pero siempre conservando los principios de funcionamiento del modelo original. Así, podemos encontrar desde los antiguos vehículos del Campeonato del Mundo, potentísimos modelos con motor turbo y tracción total, hasta coches de fórmulas de promoción para pilotos jóvenes, (como el 206 XS del Desafío Peugeot o el Saxo VTS del Trofeo Citroën). Dentro de este grupo estarían también los *kit-car* o F2. Son coches que gozan de un reglamentación más permisiva, que permite variar la anchura de las vías o ejes y, por tanto, de la carrocería, así como reposicionar ligeramente el motor para equilibrar el peso y adoptar una admisión libre, entre otras modificaciones, pero con una cilindrada límite de 2.000 c.c. y sólo con tracción delantera. Son vehículos muy efectivos que llegaron a "mojar la oreja" a los coches del Mundial por su favorable relación peso/potencia. Todavía es un placer ver en directo los Renault Maxi-Mégane, Citroën Xsara Kit-Car, Peugeot 306 Maxi... El relevo de estos coches lo han tomado los Super 1.600. Se trata de vehículos muy espectaculares, ligeros y nerviosos (están basados en modelos como el Peugeot 206, Citroën Saxo o Renault Clio), dotados de moto-

res que superan los 200 CV. Sobre ellos se disputa el Campeonato del Mundo Junior; incluso muchos países (España entre ellos) apuestan por estos coches para disputar sus campeonatos nacionales, debido a que, sin ser coches baratos, su relación precio-prestaciones es mucho más favorable que la de los costosísimos WRC.

WORLD RALLY CAR. A mediados de los noventa, la FIA decidió dar entrada a unos vehículos que,

Todo coche de rally debe estar bien equipado en materia de seguridad, sin importar el grupo al que pertenezca

inspirados en el reglamento de Grupo A Turbo 4x4, pudieran concebirse desde bases originales que no contaran con motores turbo ni con tracción total. Además, no se les exige un número mínimo de unidades fabricadas de un coche de serie con las mismas características técnicas; incluso parte de los órganos mecánicos pueden no corresponder a coches de su gama. Son los actuales reyes de los rallyes, con motores que supuestamente superan los 350 CV (aun-

que declaren "sólo" 300) y que son un compendio de la más alta tecnología, tanto al nivel de materiales (abundan el *kevlar*, la fibra de carbono, el titanio...) como, sobre todo, de electrónica (diferenciales activos que transmiten la potencia a la rueda que lo necesite en cada momento, cajas de cambio secuenciales con diferentes leyes de funcionamiento, control total de la alimentación del motor coordinándola en tiempo real con la sobrealimentación...); son los aparatos más efectivos que ruedan por las carreteras, hasta el punto de que, sobre todo en asfalto, pueden dar la impresión de ir despacio. Afortunadamente, y a pesar de su alto coste de adquisición -aunque sean de "segunda mano"- y mantenimiento, en los últimos tiempos han llegado varias unidades de esta categoría a los campeonatos regionales.

GRUPO R. Este apartado acoge a los coches de cualquiera de los grupos anteriores cuya homologación está caducada por el paso de los años. Nos permite deleitarnos con mitos modernos como los Lancia Integrale, los primeros Ford Sierra Cosworth, etcétera, que, además, todavía pueden dar más de un susto, en según qué circunstancias.

Esperamos que estas líneas os ayuden a conocer mejor los coches que pasen delante de vosotros el día del rally, pero... ¡no os olvidéis de conseguir la lista de inscritos!



LUNAVILA

✓ **LUNAS DEL AUTOMÓVIL Y TODO TIPO DE VEHÍCULOS**

✓ **TINTADO DE LUNAS**

C/ Río Órbigo, nº 3
 Pol. Ind. Las Hervencias
 05004 - Ávila

Tel.: 920 21 16 15
 Móvil: 665 90 17 15

ad RECAMBIOS ÁVILA, S.L.

RECAMBIOS Y MAQUINARIA PARA AUTOMOCIÓN

Polígono Industrial "Las Hervencias"
 C/ Río Tera, Fase IV, Parc. 3, Nave 5
 05004 • ÁVILA

920 22 53 00 • Fax 920 35 31 71 • Contab. 920 35 30 50
 e-mail: recambios.avila@telefonica.net
www.plaza.telefonica.net/web/recambiosavila

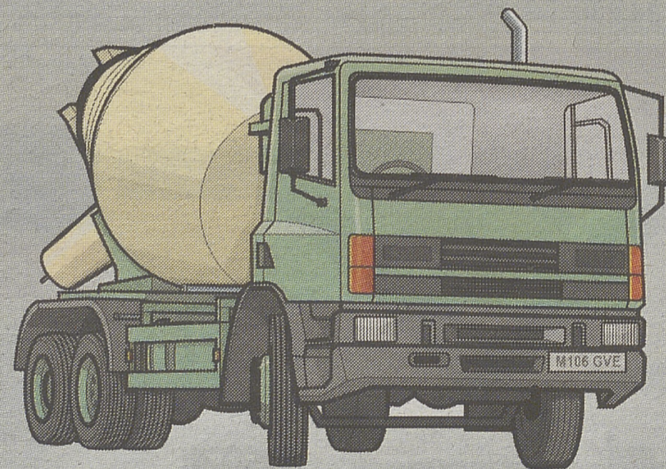
Lista de inscritos

Nº	CONCURSANTE	EQUIPO	COCHE	GR	CL
01	TEAM REPAUTO	J. JOSE ABIA-A. ALVAREZ	SEAT CORDOBA WRC EVO III	A	7
02	ESCUADERIA MILENIO	JAVIER JIMENEZ-C SAN SEGUNDO	MITSUBISHI CARISMA EVO V	N	4
03	JAVIER GONZALEZ GARCIA	JAVIER GONZALEZ-FRANCISCO MORO	MITSUBISHI LANCER EVO V	A	7
04	AUTO COMPETICION 2000	J. PINON-ENRIQUE VELASCO	HYUNDAI COUPE 2000 KIT CAR	A	6
05	ESCUADERIA MIL LAGOS	PEDRO CANDELAS-ALICIA HERAS	PEUGEOT 106 KIT CAR	A	5
06	TEAM REPAUTO	F. J. GARCIA-M. GARCIA	FORD SIERRA COSWORTH	A	7
07	RALPH ABEL	RALPH ABEL-INKI PAEZ	MG METRO GR4	R	8
08	FCO JAVIER CARRACEDO GARCIA	FCO. J. CARRACEDO-ANGEL MERAYO	FORD ESCORT COSWORTH	A	7
09	ESCUADERIA ZAMORA	CESAR TOME-J. ANGEL JUSTO	FORD ESCORT COSWORTH	A	7
010	ESCUADERIA MILENIO	ALBERTO SAN SEGUNDO-EVA NAVAS	PEUGEOT 206 XS 1.6 16V	A	5
011	ESCUADERIA MIL LAGOS	JESUS DIAZ-JOSE LUIS GIJON	PEUGEOT 306 S-16	A	6
012	CELIO AUTOS RACING	JESUS GARCIA-JAVIER GARCIA	RENAULT MEGANE COUPE	A	6
014	LUIS JOSE LOPEZ RUIZ	L. JOSE LOPEZ-MANUEL MARTINEZ	RENAULT MEGANE COUPE	A	6
015	ESCUADERIA TALAVERA	ANTONIO AGUADO-MIGUEL GONZALEZ	RENAULT CLIO	A	6
016	JOSE LUIS REDONDO LOPEZ	ALEJANDRO REDONDO-MARCOS MARTINEZ	CITROEN SAXO VTS	A	5
017	ESCUADERIA MIL LAGOS	LUIS CRIADO-CARLOSPERDOMO	CITROEN SAXO VTS	A	5
018	RAYCAR SPORT	TACO URZAIZ-DANIEL LUCAS	PEUGEOT 106 RALLY	N	2
019	ESCUADERIA MILENIO	J. MIGUEL GARCIA-NACHO CERMEÑO	PEUGEOT 306 S-16	A	6
020	ESCUADERIA MIL LAGOS	J. MANUEL CASTEJON-PABLO LOZANO	SEAT IBIZA 1.8T	N	4
021	ESCUADERIA MIL LAGOS	DAVID DE LA OSA-MARIO ARAZERO	RENAULT CLIO WILLIAMS	N	3
022	TEAM REPAUTO	EMILIO FERNANDEZ-J. CAR RODRIGUEZ	RENAULT CLIO WILLIAMS	N	3
023	FCO. JAVIER RICOTE BELINCHON	FCO. J. RICOTE-JESUS RICOTE	RENAULT CLIO	N	3
024	LEONESA COMPETICION	JUAN ALVAREZ-HECTOR LUZDIALES	RENAULT CLIO	N	3
025	ESCUADERIA MILENIO	P. J. CASTELLANOS-FERNANDO ALBES	FIAT PUNTO HGT	N	3
026	TEAM REPAUTO	FERNANDO VILLACASTIN-ANTO GARCIA	RENAULT 5 ALPINE TURBO	R	8
027	A. D. LA TORRE	BERNA SANCHEZ-ALBERTO RASCOM	VOLKSWAGEN GOLF III	N	3
028	ESCUADERIA MIL LAGOS	EDUA FERNANDEZ-EDUA FERNANDEZ	ALFA ROMEO 2.0 16V	N	3
029	AUTO MOTO SORIA	ROBERTO CARRANZA-LUIS VELASCO	RENAULT MEGANE COUPE	A	6
030	ESCUADERIA MILENIO	BELTRAN HERNANDO-ELENA ARRANZ	FIAT PUNTO HGT	N	3
031	LEONESA COMPETICION	ADRIAN GERRERO-J. LUIS MELCON	HONDA CIVIC	N	2
032	CELIO AUTOS RACING	JULIO MARTIN-VICTOR PARDAL	PEUGEOT 106 S16	N	2
033	CELIO AUTOS RACING	JOSE L. DEL POZO-MANUEL BLAZQUEZ	PEUGEOT 106 RALLY	N	2
034	ESCUADERIA MIL LAGOS	ALBERTO COROCHANO-YOLANDA SANZ	CITROEN SAXO VTS	N	2
035	LA RUINA RACING	FERNANDO CATALINA-BEATRIZ LOZANO	PEUGEOT 106 RALLY	N	2
036	LA RUINA RACING	VICTOR MAGDALENO-ROBERTO SOAGE	OPEL CORSA	A	5
037	LA RUINA RACING	DAVID MORENO-DANIEL MARTIN	PEUGEOT 106 RALLY	N	1
038	LA RUINA RACING	EDUARDO HERRERO-ESTHER TRANCON	PEUGEOT 106 RALLY	N	1
039	ESCUADERIA MILENIO	FERNANDO HERNANDEZ-J. DE ANDRES	PEUGEOT 205 GTI	N	3
040	CELIO AUTOS RACING	JAVIER CRIADO-J. MANUEL CRIADO	OPEL CORSA GSI	N	2
041	ESCUADERIA MIL LAGOS	MIGUEL SANCHEZ-ARMANDO ALONSO	PEUGEOT 106 RALLY	N	1
042	A. D. ETCETERA	J. MARIA RUIZ-J. MANUEL VELEIRO	CITROEN AX GTI	N	1
043	ESCUADERIA MIL LAGOS	J. MIG NAVARRETE-JAVI NAVARRETE	RENAULT 5 GT TURBO	R	8
044	ESCUADERIA MIL LAGOS	J. MARIA MORENO-J. ANTONIO MANZANO	RENAULT 5 GT TURBO	R	8
045	TEAM REPAUTO	JESUS MENESES-JUAN JIMENEZ	RENAULT 5 GT TURBO	R	8
046	CELIO AUTOS RACING	G. SANTIAGO CALLES-CESAR SALEDO	FIAT CINQUECENTO	A	5
047	CELIO AUTOS RACING	JAVIER CASTRO-NELY SEGARRA	FIAT CINQUECENTO	A	5
048	LEONESA COMPETICION	J. CARLOS MARTINEZ-M. ANGEL DIEZ	BMW 320 I	R	8
049	TEAM REPAUTO	JOSE M. VIVAS-ANTONIO GONZALEZ	BMW 325 IX	R	8
050	ESCUADERIA MIL LAGOS	PABLO PUEYO-DAVID IZQUIERDO	PEUGEOT 205 RALLY	N	1
051	ESCUADERIA MIL LAGOS	MARIO RODRIGUEZ-RICARDO MURIEL	PEUGEOT 205 RALLY	N	1
052	A. D. ETCETERA	A. LUIS ROMO-FCO. JAVIER UCEDA	PEUGEOT 205 RALLY	N	1
053	A. D. ETCETERA	ALBERTO NAVARRO-JUAN JOSE LAZAR	PEUGEOT 205 RALLY	N	1
054	ESCUADERIA MIL LAGOS	DONATO HERRILLO-NICASIO HERRILLO	PEUGEOT 205 RALLY	N	1
055	ESC PLASENCIA	ANTONIO GARCIA-J. ANGEL CUADRADO	SEAT MARBELLA	R	8
056	MIGUEL CORDOBA	MIGUEL CORDOBA-SAUL GIMENEZ	SEAT 127	R	8



HORMIGONES NAVALPERAL S.L

HORMIGONERAS Y BOMBAS




CTRA. Navalperal de Pinares - Hoyo de Pinares Km. 19,560
Navalperal de Pinares (Avila) C.P. 05240

Telf.: 91 898 20 55
Fax: 91 852 34 72
Félix: 639 13 89 50
Beltrán 696 97 10 90

XI RALLY CIUDAD DE ÁVILA

Patrocina: Excmo. Ayuntamiento de Ávila




HORARIOS

SBADO 4 DE OCTUBRE		El Herradón (1)	12:00 h.
Verificaciones Técnicas y Administrativas		Reagrupamiento - Asistencia	
C/ Camino del Casalón	10:30 h.	C/ Camino del Casalón	12:32 h.
PARQUE CERRADO EN MERCADO CHICO		La Lancha (2)	13:47 h.
DOMINGO 5 DE OCTUBRE		San Bartolomé (2)	14:24 h.
Salida Rally (Mercado Chico)	10:40 h.	El Herradón (2)	14:33 h.
Asistencia	10:14 h.	Fin del Rally (Mercado Chico)	15:20 h.
La Lancha (1)	11:14 h.		
San Bartolomé (1)	11:51 h.		

Premios y trofeos

CLASIFICACIÓN GENERAL SCRATCH:

- 1º 750 y trofeo piloto y copiloto
- 2º 500 y trofeo piloto y copiloto
- 3º 350 y trofeo piloto y copiloto
- 4º 250 y trofeo
- 5º 200 y trofeo
- 6º 150 y trofeo
- 7º 100 y trofeo
- 8º 75 y trofeo
- 9º 50 y trofeo
- 10º 30 y trofeo

CLASIFICACIÓN POR CLASES (a cada una de ellas) (1)

- 1º 150 y trofeo

CLASIFICACIÓN PILOTOS LOCALES

- 1º al 5º Trofeo

Vehículos admitidos

VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN (GRUPO N)

Clases y cilindradas:

- Clase 1 hasta 1.400 cc
- Clase 2 superiores a 1.400 cc y hasta 1.600 cc
- Clase 3 superiores a 1.600 cc y hasta 2.000 cc
- Clase 4 más de 2000 cc

VEHÍCULOS DE TURISMO (GRUPO A) (INCLUYENDO WRC'S Y KIT CARS)

Clases y cilindradas:

- Clase 5 hasta 1.600 cc
- Clase 6 superiores a 1.600 cc y hasta 2.000 cc
- Clase 7 superiores a 2.000 cc

VEHÍCULOS QUE HAYAN PERDIDO LA HOMOLOGACIÓN (GRUPO R)

- Clase 8 todas las cilindradas



Itinerarios alternativos para los conductores con motivo del XI Rally Ciudad de Ávila

► Para los usuarios que pretendan acceder a la carretera AV-503 (Cebreros-Ávila) procedentes de la CL-505 (Ávila-Las Rozas)

- Que se dirijan a la localidad de El Herradón: Continuar por la CL-505, hasta La Cañada, y tomar el camino asfaltado que existe en esta población hasta El Herradón.

-Que se dirijan a las localidades de San Bartolomé de Pinares y Santa Cruz de Pinares: Tomar la carretera N-403 (Ávila-Toledo) hasta El Barraco, y seguir en esta población por la AV-P 306 (San Bartolomé de Pinares-El Barraco) o tomar en esta vía la AV-P 305 (Santa Cruz de Pinares AV-P 306).

► Para los usuarios que pretendan acceder a la carretera AV-503 (Cebreros-Ávila) procedentes de la localidad de Cebreros, para dirigirse a las poblaciones de San Bartolomé de Pinares o Santa Cruz de Pinares:

- Acceder en esta población a la carretera AV-511 (N-403 Cebreros) para enlazar a la carretera N-403 hasta la localidad de El Barraco, y seguir en esta población por la AV-P 306 (San Bartolomé de Pinares-El Barraco), o tomar en esta vía la AV-P 305 (Santa Cruz de Pinares AV-P 306).

► Para los usuarios que pretendan acceder a la carretera AV-501 (Navalperal-Aldeavieja) procedentes de la N-110 (Soria-Plasencia):

- Continuar por la N-110 hasta Ávila y tomar en esta localidad la CL-505 (Ávila-Las Rozas) hasta Navalperal de Pinares.

Aprovecha el Momento Fiat

1.800 €
(299.495 Pts.)
de Descuento
+ P. Prever



Fiat Punto 1.2 Active 3p.
ABS / EBD / 2 Airbag / Dualdrive **Por 8.275 €**



Fiat Stilo 5p. 1.2 Actual
ABS / EBD / 6 Airbag / Dualdrive **Por 11.695 €**

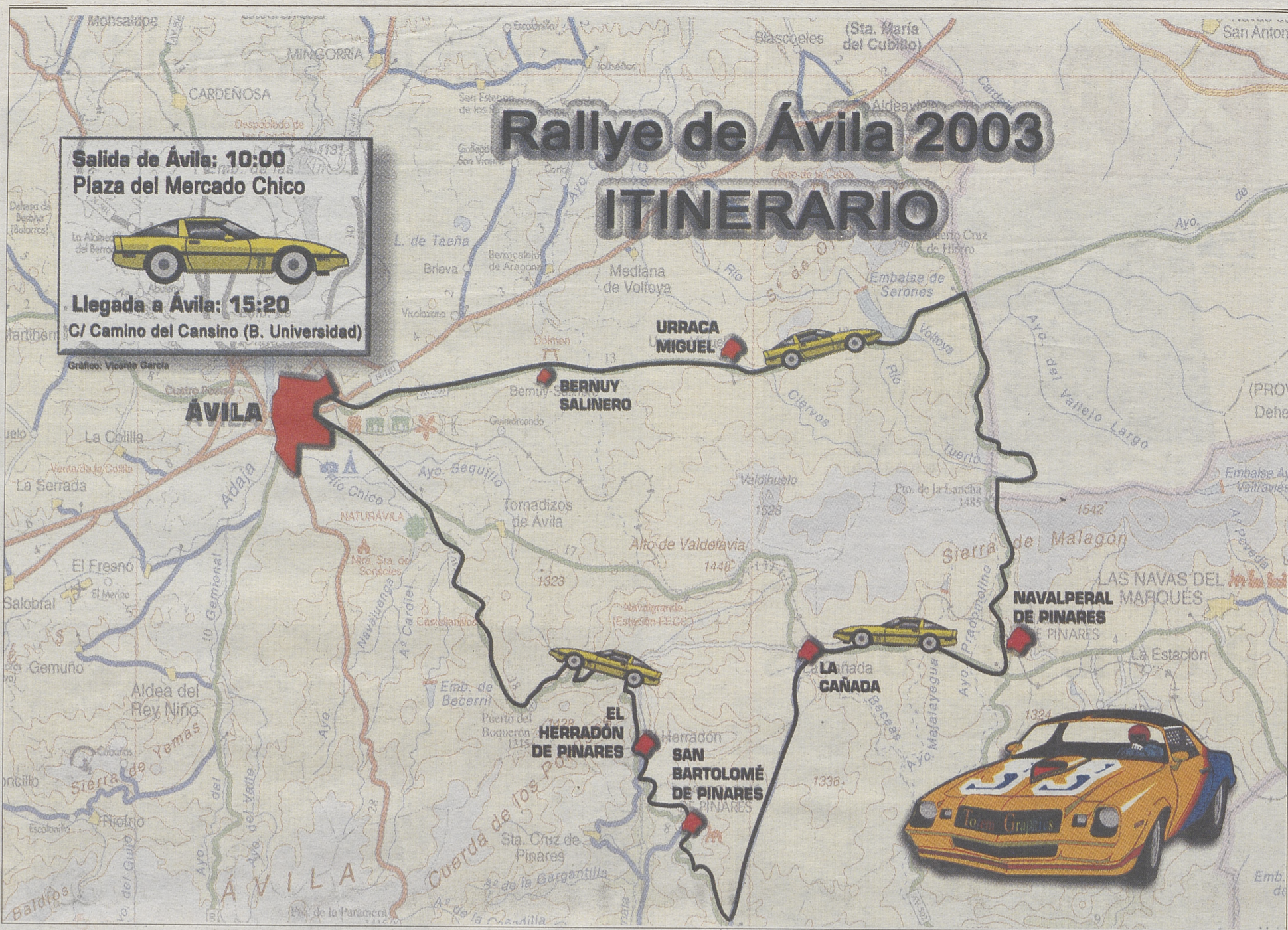
Concesionario Oficial:

AUTOMÓVILES CERVERA, S.A.

Pol. Las Hervencias,
3ª Fase. Parcela 4.7.
Tels. 920 25 64 04/
920 25 21 72.
ÁVILA.



P.V.P. Península y Baleares. Promoción y PLAN PREVER, específicas incluidas. C.V.D. Turismo. Turismo. CO2 (g/km): Punto: micro de 4.5 a 6.3 / de 119 a 197. Gama Stilo: punto de 5.3 a 9.6 / de 140 a 233. Modelos visualizados: Fiat Punto Sporting y Fiat Stilo Abarth 5p.



SEAT León. 225 CV para que nada te haga perder la tranquilidad.

SEAT León desde 12.225 €.

PVP recomendado en Península y Baleares. IVA, transporte, ahorro promocional y Plan Prever Gasolina incluidos. Consumo ponderado: 6,7-8,8 l/100 Km. Emisión CO₂: 161-211 g/Km.

SEAT

Infórmate en:

R. YUSTE, S.A.

Carretera de Burgohondo, s/n. (frente a la Plaza de Toros)
Teléfono 920 35 38 00
Horario de 9 a 13,30 y de 16 a 19,30 h.
Sábados: de 9,30 a 13,30 h.

ÁVILA

Recorrido de primera

Los selectivos tramos cronometrados de La Lancha, San Bartolomé y El Herradón decidirán el vencedor de la prueba abulense

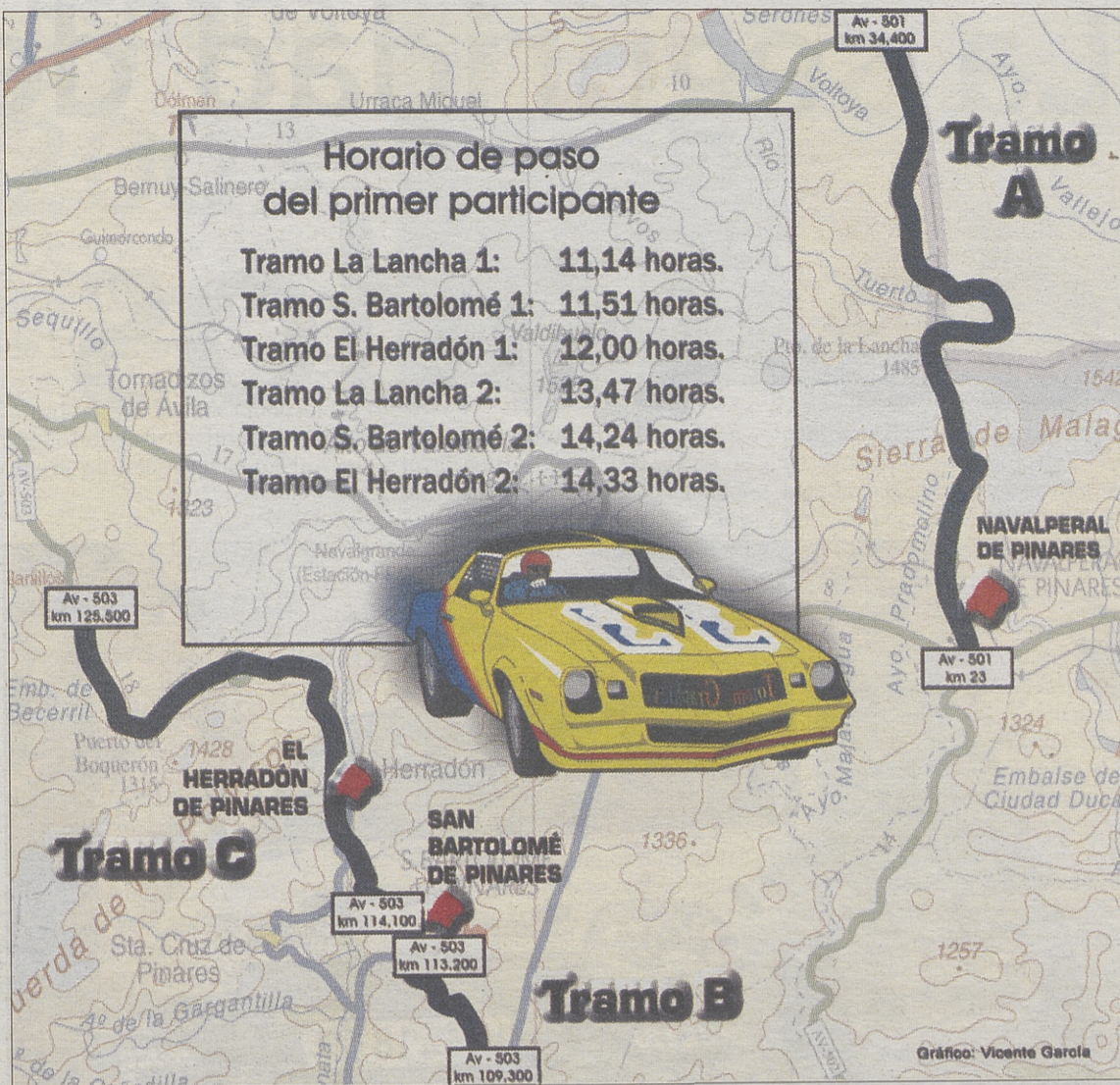
J. J. E. / ÁVILA

La edición 2003 del Rally Ciudad de Ávila se compone de seis tramos cronometrados, resultado de las dos pasadas que se efectuarán a los tramos de La Lancha, San Bartolomé de Pinares y El Herradón de Pinares, que totalizan un recorrido de 53,400 kilómetros cronometrados.

La prueba se iniciará con la prueba especial de la Lancha, que discurre íntegramente sobre la carretera AV-501, con inicio en el punto kilométrico 34,400 y finaliza en el 23,000, totalizando 11,400 kilómetros. Los organizadores han recuperado un tramo que se realizaba en la década de los ochenta.

en su totalidad por la carretera AV-503. Comienza en el punto kilométrico 109,300, tras el cruce de la carretera que viene de La Cañada a unirse con la de Cebreros y San Bartolomé de Pinares, finalizando en el punto kilométrico 113,200, justo antes de la entrada a la localidad anterior, por lo que tiene una distancia de 3,900 kilómetros. Para J' García «es un tramo muy corto pero muy bonito, ya que tiene muchas curvas. Se realiza en bajada. Es lento pero se puede bajar muy deprisa, ya que las curvas están muy bien peraltadas. Pienso que no va a haber diferencias ya que es demasiado corto».

El tercer tramo cronometrado



El piloto abulense José Miguel García (Peugeot 306 GTI), que tomará parte en la prueba ve así su recorrido: «Es un tramo que se hacía antiguamente y lo podemos dividir en varias partes. Comienza en subida con una parte lenta. Luego hay un tramo rápido en bajada poco antes de coronar el ascenso, para iniciar el descenso con una zona rápida. El final es más lento con unas curvas muy bonitas poco antes del final del tramo en Navalperal de Pinares. Es un tramo muy interesante y variado».

El tramo de El Herradón es el resultante de unir San Bartolomé de Pinares con el puerto de El Boquerón

Las dos siguientes pruebas cronometradas son conocidas en las últimas ediciones del rally abulense, aunque con distinto formato. Además, dada su belleza fueron incluidas en la pasada edición del Rally de Madrid, última prueba del Campeonato de España de la especialidad de 2002, ganada por el cántabro Jesús Puras (Citroën Xsara T-4)

El segundo tramo se denomina San Bartolomé de Pinares y transita

lleva por nombre El Herradón de Pinares, y al igual que el primero tiene un recorrido de 11,400 kilómetros. También discurre por la carretera AV-503 y se inicia en el punto kilométrico 114,100, tras la salida de la localidad de San Bartolomé de Pinares, y finaliza en el punto kilométrico 125,500, situado en el alto del puerto de El Boquerón. José Miguel García comenta que «comienza en bajada con un recorrido muy similar al tramo anterior hasta que llegamos al puente de El Herradón. Aquí se inicia la subida con

una zona lenta que nos lleva a una parte donde se abre el puerto, que es muy rápida a excepción de dos curvas, la primera a derechas con un puente y la segunda una 'paella' a izquierdas muy conocida por los aficionados. Las últimas dos curvas son muy bonitas de ver para los espectadores, ya que además cuenta con mucha gravilla en el asfalto. Es un tramo que viene muy bien a los coches potentes. Aquí sí habrá diferencias de tiempos».

Audi A3 de 102 CV a 250 CV. Emisión CO₂ (g/km): de 151 a 259. Consumo medio (l/100 km): de 5,6 a 10,8.

Audi

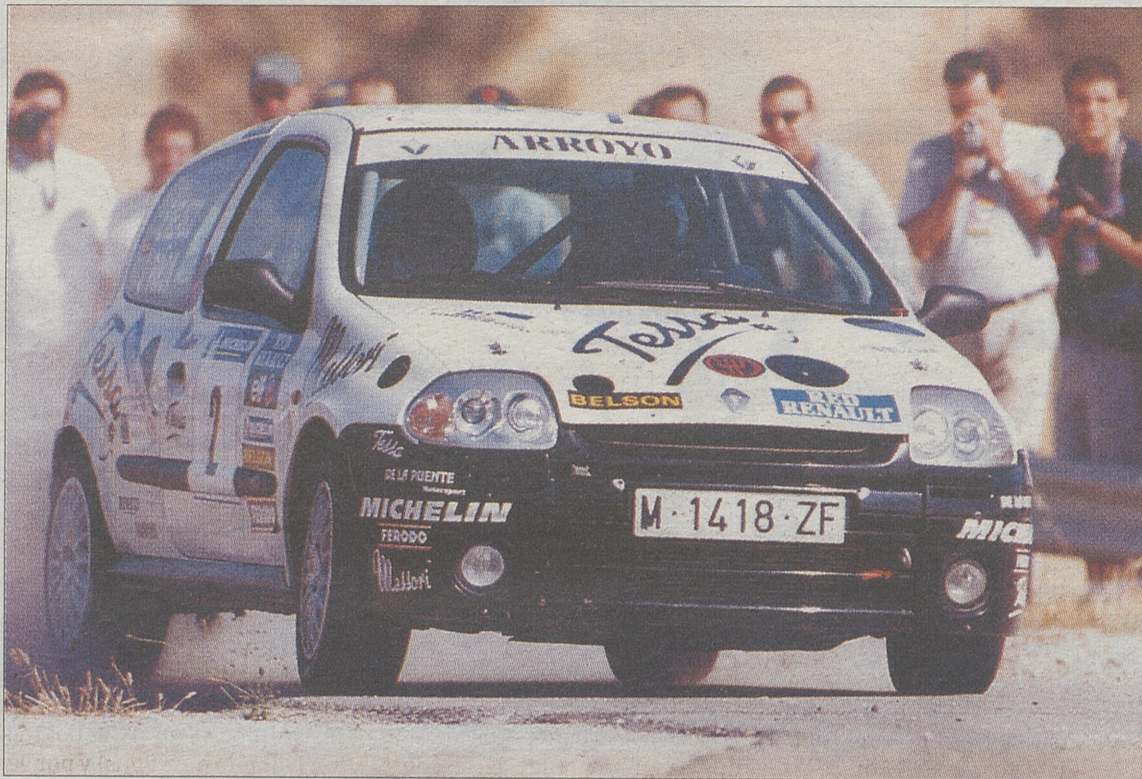
¿Intimida?

Nuevo Audi A3. A n por civilizar.

Hay quienes echaban en falta emociones más intensas en un mundo tan civilizado. Que buscaban un automóvil con unas líneas más agresivas. Capaz de despertar instintos dormidos. Un automóvil equipado con motores V6 de hasta 250 CV de potencia. Con avances como el revolucionario cambio DSG (Direct Shift Gearbox) y la tracción integral quattro®. Para todos ellos tenemos buenas noticias. El nuevo Audi A3 ya anda suelto.

Motor Hispano Alemán, S.A.
Ctra. Burgoñondo, s/n
Tel. 920 35 38 05
05002 Ávila

La seguridad depende de todos



La atención y el cuidado que se tome durante la carrera por parte tanto de los pilotos como del público será fundamental para su seguridad

Os ofrecemos una serie de consejos para la seguridad en los rallies:

- Situaos en emplazamientos elevados, evitando cambios de rasante y exteriores de las curvas.
- Planead los desplazamientos con la necesaria anticipación.
- Respetad las zonas prohibidas al público.
- No caminéis por los tramos cuando el tramo esté en marcha.
- No se debe perder de vista a los niños, que no suelen ser conscientes del peligro.
- No aparquéis bloqueando caminos de evacuación ni mováis el

coche hasta que haya finalizado el tramo.

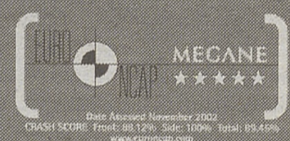
- Obedeced las indicaciones de comisarios y agentes del orden; trabajan desinteresadamente en pro de la seguridad.
- No arrojéis desperdicios ni basura al suelo; utilizad papeleras y contenedores.
- Circulad con precaución por las rutas que conducen a los tramos.
- Un buen mapa de la zona, vestimenta cómoda, un anorak o paraguas y algunos alimentos deben acompañar a todo buen aficionado en un rally.



CREAMOS AUTOMÓVILES

RENAULT MEGANE

Nº 1 en Seguridad de su categoría.



"Él está conmigo en las pistas y fuera me cuida solo."

Mauso

"Nº 1 en seguridad". No lo decimos nosotros. Lo dicen los 6 airbags de serie, el sistema de asistencia a la frenada de emergencia (S.A.F.E.), el sistema ESP con control de subviraje, y sobre todo, las 5 estrellas obtenidas por el Nuevo Mégane en el crash test de EuroNCAP*, único vehículo de su categoría en haber conseguido este galardón. Además, el Mégane dice mucho más. Nos habla de un encendido automático de luces, de limpiaparabrisas con sensor de lluvia, habla de un motor dCi de hasta 120cv, de un sistema de encendido sin llaves (Tarjeta Renault), de una caja de cambios de 6 velocidades...

Desde 12.200 €**

*EuroNCAP es un organismo independiente que mide la protección de los ocupantes en caso de impacto.

** PVP recomendado para Renault Mégane 3 puertas Pack Authentique 1.4 16v 98 cv para Península y Baleares. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción y Plan Prever Gasolina incluidos. Oferta válida hasta el 31/10/03. Modelo visualizado: Renault Mégane Confort Dynamique 1.6 16v. Gama Mégane. Consumo mixto (l/100 km) desde 4,5 hasta 8,4. Emisión de CO₂ (g/km) desde 117 hasta 201.



Si lo tienes en mente, lo tienes aquí.

www.renault.es

Concesionario RENAULT
DOMINGUEZ, S.A.
Hornos Caleros, 64. Tel. 920 35 34 34 -AVILA

Campeonato de España de Rallyes 2003

La edición 2003 del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto se está convirtiendo en una de las más emocionantes de los últimos años

LEJOS queda ya la polémica que provocó la nueva reglamentación que, recordemos, restringía la participación a los Kit-Car, Super 1600 y Grupo N, dejando al margen los WRC. Obviando las opiniones sobre la espectacularidad de unos y otros, lo que está claro es que una situación como la del año pasado, con Chus Puras paseando con su Xsara WRC y ganando todos los rallies por una minutada era, a todas luces, insostenible. Pero no todo ha sido color de rosa esta temporada. Nuestros campeonatos nacionales

no serían lo mismo sin su ración de polémica. La de este año venía de la mano de un equipo privado, el montado por Auto-Laca, uno de los principales mecenas del automovilismo canario en los últimos años, quienes, con cierto apoyo de Citroën España, decidían aprovechar unas cuantas lagunas reglamentarias para realizar un Citroën Saxo híbrido de Kit-Car y Super 1600. Con el piloto levantino Miguel Fuster a sus mandos, el coche comenzó el año de manera arrolladora. La reacción del resto de marcas, ade-

más representadas de modo oficial, no se hizo esperar: primero en forma de protestas baldías (por lo que

No todo ha sido de color de rosa esta temporada. Lagunas reglamentarias han sido aprovechadas por algunos equipos.

parece no hay nada ilegal en el Citroën) y, luego, poniéndose las pilas para intentar estar a su nivel. Hay quienes dicen, en cambio, que la mayor igualdad que se ha producido en la segunda mitad de la temporada obedecen a una táctica del propio equipo Auto-Laca, un intento de disimular su propio potencial para contentar al resto de participantes. Sea como fuere, en las últimas pruebas la nómina de favoritos, con Fuster al frente por supuesto, es lo suficientemente larga como para mantener la atención de los aficionados de una forma que hacía tiempo no se vivía.

Se puede decir que el principal damnificado del dominio del Citroën plateado ha sido el equipo oficial Renault. A principios de temporada se esperaba un dominio de



la marca del rombo. De hecho contaban con un Super 1600, el Clio, de ultimísima generación (dominador además del campeonato francés y en sus salidas al Mundial Junior), con el ocho veces campeón de España Chus Puras para llevarlo... Parece que algo se quedó en el tintero (quizá un preparador con más experiencia que Automeca), porque los primeros rallies de la temporada fueron decepcionantes.

Algo parecido ha pasado con el equipo Peugeot. El 206 Super 1600 ha demostrado ser una buena base en otros campeonatos nacionales, pero en nuestro país parece que los hombres de BMR no daban con las prestaciones ni la fiabilidad necesarias. García Ojeda, Nafría y el andorrano Vinyes (en calidad de semioficial) marcaban algún crono destacable pero sin la necesaria continuidad y acompañados con frecuencia por múltiples problemas mecánicos. Ahora bien, este comentario sirve sólo hasta el último Príncipe de Asturias, en el que el equipo del león consiguió un doblete.

Fiat, por su parte, sigue luchando con un coche algo desfasado y con un peso excesivo. A pesar de ello y apoyándose en la regularidad y buen hacer de los hermanos Vallejo, actualmente ocupan la segunda posición del campeonato tras el casi intocable Fuster.

Por detrás de los oficiales, por lo

menos a priori, está toda una legión de jóvenes pilotos a bordo de los fiables Saxo (Cabo, Fombona, "Rantur"...), esperando destacar para poder hacerse con uno de los nuevos Citroën C2 que la marca del chevrón pondrá en liza el año que viene. En Grupo N sigue la lucha entre los Mitis de Santi Concepción y del cántabro Dani Sordo, el cual fue capaz de hacerse con el rally de su tierra. Se esperaba que estos coches estuvieran más cerca de los pequeños F3 y Super 1600, pero excepto el mencionado Rally de Cantabria, esto no ha sido así.

En el Campeonato de Tierra, todo sigue igual que el año pasado. El piloto vasco Txus Jaio domina con mano de hierro el campeonato, decidido en su favor desde el rally de Madrid. Contar con un WRC de penúltima generación (como su Ford Focus) es mucha ventaja frente a la legión de Grupos N que engrosan las listas de inscritos. Así, la emoción queda para la lucha por el segundo puesto y el Grupo N (dominados ambos por un joven catalán, procedente de las dos ruedas, llamado Xevi Pons) y por ver quién se lleva el gato al agua entre los dos ruedas motrices; por ahora Eloy Entrecanales, con Fiat Punto, domina la clasificación de esta Agrupación II. Esperemos que el año que viene las listas de inscritos sean más amplias.



SUR AVILA

automoción

recambios y accesorios



**Asociado
GRUNOSUR**

POLÍGONO LAS HERVENCIAS,
c/ Rio Duero parcela, 45 05004 Ávila
Tlfno: 920 353 272 - Fax: 920 353 271

PLAZA DEL ROLLO, 26
05002 Ávila 920 224 235
www: suravila.com
e-mail: suravila telefonica.net



**AGUA
DE ÁVILA**



*Agua
Montedoso*



Agua Mineral Natural



EQUILIBRADA Y DIGESTIVA



Un campeonato mundial para los mejores

Habrá que esperar a las últimas pruebas del Campeonato Mundial de Rallyes para conocer definitivamente al campeón, tanto piloto como marca, de esta temporada

SÓLO restan cuatro pruebas para que el Campeonato del Mundo de Rallyes de 2003 pase a la historia y todo parece indicar que tendremos que esperar hasta la disputa de la última de esas carreras para saber qué piloto y qué marca se llevan el "gato al agua" en forma de título mundial. La mini-temporada de asfalto que forman este año los rallyes de San Remo, Córcega y Cataluña, junto con el tradicional cierre de campeonato del Rally de Gran Bre-

taña, ejercerán de jueces inapelables de una temporada que en el aspecto competitivo ha dado más de sí de lo que se esperaba; de hecho, cuando los coches tomaban la salida del mítico, aunque devaluado, Montecarlo, se temía un dominio tiránico de la escuadra Peugeot, tal y como había sucedido el año anterior. A priori, tenían todo para conseguirlo: un coche de demostrada eficacia y fiabilidad, un plantel de pilotos de primer nivel, con el cam-

peón vigente Marcus Gronholm, su antecesor en el título Richard Burns y dos especialistas en tierra (Harri Rovanperä) y en asfalto (Gilles Pannizi) y, como guinda, un contrato con un nuevo patrocinador, lo cual suponía una buena inyección de euros, al fin y al cabo el principal combustible de los grandes del mundial.

Afortunadamente, de esos temores hemos pasado a una situación de bastante equilibrio, con no me-

nos de seis pilotos en condiciones reales de optar al título y cuatro marcas diferentes en el palmarés de los diferentes rallyes disputados hasta la fecha. ¿Los motivos? Por un lado, Peugeot parece haber abandonado la evolución de su exitoso 206 WRC para centrarse en el desarrollo de su sustituto, el 307, que deberá debutar en el arranque del Mundial 2004. El resto de marcas implicadas en el certamen no ha desaprovechado la oportunidad, empezando por sus

primos de Citroën quienes, apoyados también en un gran plantel con los veteranos Carlos Sainz y Colin McRae y el joven valor francés Sebastian Loeb, han conseguido hacer del Xsara WRC un coche competitivo en todos los terrenos, no sólo en asfalto, su hábitat natural hasta este año. Subaru, por su parte, parece haber encontrado la fiabilidad necesaria en su Impreza, y la madurez en el noruego Petter Solberg, ahora que Makinen, en su última temporada




CAFETERÍA



El portalón



Plaza de la Victoria, 4
ÁVILA

☎ 920 21 43 29
Restaurante: 920 25 60 98

en activo, ya no está en condiciones de ejercer de primer piloto. Y ¿qué decir de Ford? Muchas críticas se llevó Malcolm Wilson, el responsable de Ford M-Sport, cuando anunció, a finales de 2002, su intención de deshacerse de sus dos estrellas (Sainz y McRae) para poder invertir en el desarrollo del coche. Nadie daba un duro por un equipo sumido en el marasmo y que ponía su suerte en manos de pilotos más jóvenes. El tiempo ha dado la razón al equipo británico: a mediados de temporada, más que una evolución, Ford presentó un coche completamente nuevo, llevado al límite del reglamento, un auténtico misil tierra-tierra rapidísimo. Su primer piloto, el estonio Markko Martin (un hombre del que se hablaban maravillas desde su desembarco en el campeonato hace algunas temporadas con un Toyota privado) ha explotado definitivamente, aunando talento con humildad y capacidad de trabajo; de no ser por el tardío debut del nuevo coche y por sus fallos de juventud (léase averías de motor e hidráulicas), Markko estaría muy cerca de ser campeón del mundo. Las cenicientas del certamen siguen siendo Skoda (que por fin ha jubilado su voluminoso Octavia, sustituido por el novedoso Fabia) y Hyundai, abandonado por su principal patrocinador.

Todos estos condicionantes se reflejan en una clasificación dominada por el británico Richard Burns. La temporada del pelirrojo no ha sido brillante, pero ha sabido jugar con el nuevo sistema de puntuación para alzarse con el liderazgo jugando a la carta de la regularidad, sin apenas luchar por la victoria en

rally alguno. La segunda plaza de la tabla es compartida por Carlos Sainz y Petter Solberg con 48 puntos (siete menos que Burns). El español se ha convertido en el piloto número uno de Citroën, protagonizando una temporada muy regular coronada por su victoria en el Rally de Turquía y su segundo puesto en Argentina. El piloto nórdico, tras un arranque titubeante, se ha subido al tren del título tras sus victorias en Chipre y Australia.

Tan sólo tres puntos por detrás de ambos se encuentra el que para muchos, incluido Sainz, es el gran tapado del campeonato, el francés Sebastian Loeb; sigue siendo en asfalto, tal y como lo demuestran sus victorias en Montecarlo y Alemania, donde más luce su talento. Más descolgados, con 38 y 37 puntos respectivamente, nos encontramos a Marcus Gronholm y a Markko Martin. Del joven estonio ya hemos hablado antes, mientras que el toda-

Ahora mismo hay seis pilotos con opciones para optar al título y cuatro marcas que han obtenido premios

vía campeón del mundo ha vivido una campaña con forma de dientes de sierra. Los rallyes que ha terminado han sido siempre en posiciones de privilegio (victorias en Suecia, Nueva Zelanda y Argentina; segundo puesto en Alemania...), pero

los ha alternado con averías y salidas de carretera que han complicado sobremedida sus intenciones de revalidar el título. Todavía con posibilidades, aunque muy descolgado, se encuentra Colin McRae, que se puede calificar como la gran decepción del equipo Citroën, hasta el punto de costarle el puesto para la temporada que viene. En el apartado de marcas, la emoción es todavía mayor, con un empate en cabeza entre las dos del grupo PSA: Peugeot y Citroën.

El Mundial Junior, por su parte, está dominado claramente por el Renault Clio del francés Tirabassi, seguido por el equipo Suzuki al

completo, con los nórdicos Carlsson y Aava y el español Salvador Cañellas. Entre los coches del Grupo N, hay dos hechos destacables: por un lado el fin de la tiranía de los Mitsubishi Evo, batidos regularmente por la nueva versión del Subaru Impreza y, por otro, las buenas actuaciones protagonizadas por Dani Solà, la esperanza española, siempre que su mecánica le ha respetado. Esperemos que le sirva para conseguir un asiento en un equipo oficial el año que viene; de lo contrario será otra oportunidad perdida de dar relevo a Carlos Sainz.

Sólo nos queda jugar a adivinos al hablar del futuro de la especiali-

dad. En los últimos meses, la FIA y la compañía ISC (propietaria de los derechos de imagen del campeonato) han ideado unos cambios drásticos con el fin de hacer de los rallyes un espectáculo televisivo; además de incluir en el calendario dos nuevas pruebas (México y Japón), sus intenciones pasan por hacer rallyes de cuatro días, recorridos aún más concentrados, con los reconocimientos integrados (con el coche de carreras las tardes del rally, dejando las mañanas para tramos cronometrados), sin *ouvriers*... Esto es sólo el comienzo; amenazan con más reuniones. Poderoso caballero es don Dinero.



Dos personas más acaban de aprovechar esta oportunidad

*Ejemplo de financiación: Getz 1.1 3p (7.000 €) y Accent 1.3 5p GL (8.411 €). PVP recomendado en Península y Baleares. Descuento promocional y campaña de fidelización incluidos. Comisiones Getz: apertura 140 € (2%) y estudio 35 € (0,5%). Comisiones Accent: apertura 168,22 € (2%) y estudio 42,06 € (0,5%). TIN Getz: 5,32%. TIN Accent: 5,28%. Precio total aplazado: Getz 8.575 € y Accent 10.290,28 €. Oferta financiera realizada por Cofiber Financiera. Válida hasta el 30 de septiembre de 2003 para vehículos en stock. R.B.E. n.º 1782/03



HYUNDAI
disfruta la vida

Getz 100€ mes
84 cuotas
6,26% TAE*
Sin entrada



Accent 120€ mes
84 cuotas
6,22% TAE*
Sin entrada



3 años
Kilometraje
ilimitado
garantía
190
puntos de asistencia
902 246 902
www.hyundai.es

Gama GETZ: Consumo mixto: entre 5,8-7,6 (L/100Km) Emisiones CO₂: entre 138-181 (g/Km)
Gama ACCENT: Consumo mixto: entre 5,5-8 (L/100Km) Emisiones CO₂: entre 145-192 (g/Km)

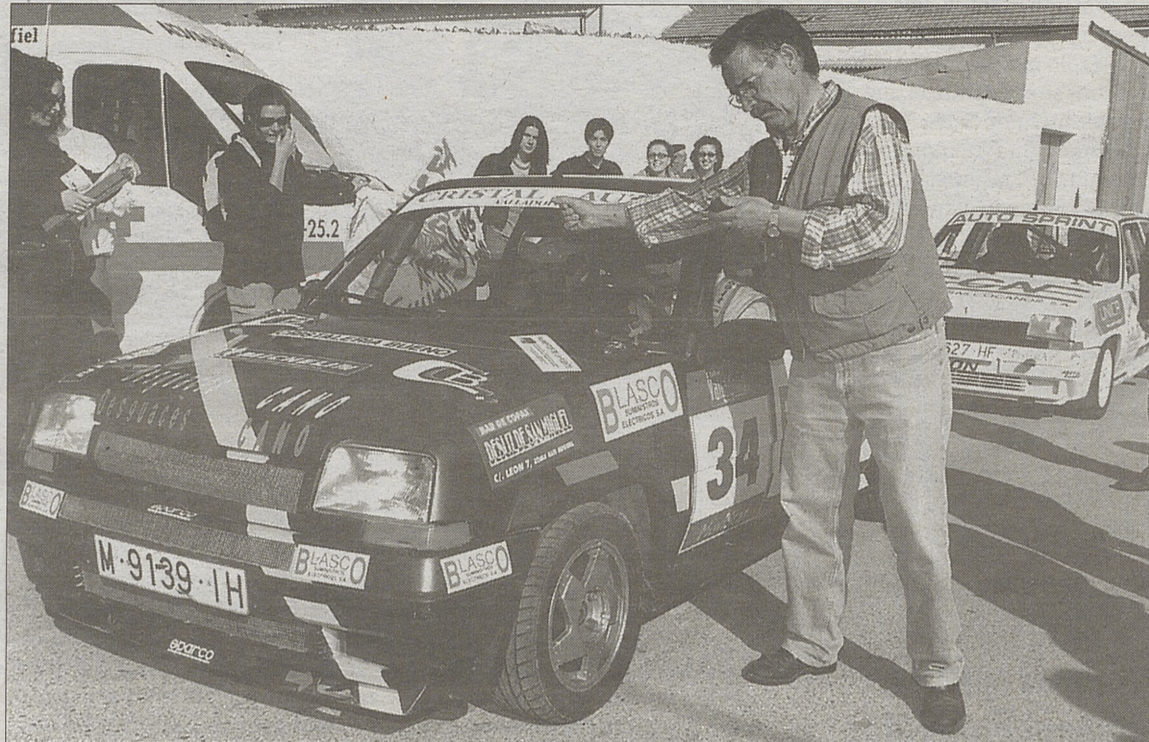
CERVERAUTO. Tel 920 251 417. Eduardo Marquina, 31. Ávila.

El rally desde dentro

La preparación de un rally supone prestar atención a infinitos detalles, algunos impensables si se mira desde fuera, que comienzan un año antes de que se de salida a la carrera

CUANDO el próximo domingo, 5 de octubre, el Rally de Ávila 2003 llegue a su fin, algunas personas podrán, por fin, descansar a pierna suelta; no sólo por el cansancio y los nervios acumulados en las últimas semanas, sino por la satisfacción del deber cumplido y el trabajo bien hecho. La organización de una prueba del nivel que nos ocupa es muy compleja, con montones de cosas que prever y muchos hilos que tocar. Este artículo intentará que os quede claro que, para que los pilotos puedan correr y vosotros podáis admirar sus evoluciones a pie de cuneta, ha sido necesario el esfuerzo anterior de un puñado de personas a las que sólo mueve su afición al automovilismo, a quienes no les importa perder horas de sueño y ocio, cuando no dinero propio, para que Ávila cuente con un rally digno de su afición.

TODO UN AÑO. La preparación de un rally como el de Ávila, no es cuestión de unas semanas, sino de todo un año. El primer paso, común a todas las pruebas, es cuestionarse la viabilidad de la carrera, es decir ¿es posible organizarla? Para ello se empezarán a sondear opi-



niones y a recabar apoyos, especialmente de índole económica, recurriéndose a la experiencia en caso de existir ediciones anteriores (aunque no es ninguna garantía de éxito, ya que cada año surgen problemas nuevos). Una vez decididos a

incluir el Rally de Ávila en el calendario, hace falta encontrar una fecha adecuada. No es tan fácil como parece. Este año, por fortuna, el número de pruebas en nuestra región ha aumentado significativamente, reduciendo el número de fines de

semana disponibles; por supuesto, los que coincidan con puentes o entradas y salidas de vacaciones quedan descartados por los problemas de tráfico y las posibles "deserciones" de pilotos. Si a esto añadimos que hay que procurar no "pisar"

ningún rally de un campeonato limítrofe que pueda mermar ambas inscripciones y que la temporada automovilística se paraliza en los meses de crudo invierno, pocas posibilidades quedan para ubicar nuestra prueba.

FINANCIACIÓN. Una vez elegida la fecha definitiva, comienza la parte más ingrata: la búsqueda de dinero con el que financiar la prueba. Serán semanas de llamar a muchas puertas, tanto de instituciones públicas como de empresas privadas de la zona, de intentar convencerles de la seriedad del proyecto y de su rentabilidad publicitaria. En ocasiones se recurre incluso al viejo sistema de trueque (a veces interesa más que una empresa preste un servicio necesario para la organización a cambio de publicidad que el dinero en metálico).

Paralelamente se elaborará el reglamento particular de la prueba, un documento obligatorio en el que aparecen todos los aspectos relacionados con ella, desde el seguro o el itinerario horario, hasta el montante de los premios y se pedirán los permisos correspondientes a las autoridades de Tráfico para proceder a los cortes de carrete-

EMEX

EXTINTORES
INCENDIOS
ALARMAS
C.C.T.V.
PROYECTOS

SEGURIDAD

INSTALADOR - MANTENEDOR

Autorización D.G.P. Nº 2742

de 26-2-98

902 28 41 42

www.emexseguridad.com

emex@emexseguridad.com

CENTRAL: ÁVILA
Burgohondo 05113
C/ Cerco, 12
Tel.: 920 28 41 42
Fax: 920 28 33 21

DELEGACIÓN: MADRID
Madrid 28 037
C/ Albarracín, 18
Tel. 91 324 29 59
Fax: 91 324 29 58

- **EXTINTORES Y MATERIAL CONTRA INCENDIO**

- VENTA • REVISIÓN • RECARGA • RETIMBRADO

- **ALARMAS DE ROBO, ATRACO, INCENDIO**

- INSTALACIÓN • MANTENIMIENTO • CENTRAL RECEPTORA ALARMA

- **CIRCUITO CERRADO TELEVISIÓN (C.C.T.V.)**

- **CAJAS FUERTES**

... y cualquier tipo de sistema de seguridad

ras en las fechas indicadas. También se dará aviso a los ayuntamientos de la zona y se intentará contar con la colaboración de la Guardia Civil, de la Policía Municipal y Protección Civil para controlar la seguridad del público y el tráfico.

EL LIBRO DE RUTA. Llegados a estas alturas, el tiempo vuela y es el momento de pensar en los participantes. Conviene tener elaborado el libro de ruta, plano muy detallado mediante el cual el copiloto informa al piloto del recorrido oficial, así como de la ubicación de los tramos cronometrados, asistencias, controles horarios... Su importancia obliga a esmerarse mucho en su elaboración, reservándola a personas expertas. De paso, aprovecharemos para llevar a una imprenta de confianza el prototipo de carnet de control, donde los comisarios y cronometradores de la prueba anotarán la hora teórica en la que deben "fichar" los vehículos en los controles horarios y la hora exacta en la que realmente lo hacen (más vale que coincidan porque si no el participante en cuestión recibirá una penalización en tiempo a sumar al empleado en los tramos cronometrados).

Hablando de comisarios, también es de obligado cumplimiento la elaboración de un cuadro de oficiales de la prueba, compuesto, al menos de director de carrera (a veces acompañado de un adjunto), comisarios deportivos (generalmente tres), al menos un comisario técnico, cronometradores y comisarios de ruta en número suficiente, y voluntarios sin licencia que puedan servir de apoyo. Esto obliga, igualmente, a buscar un alojamiento a los comisarios que vengan de fuera recurriéndose por lo general a un hotel concertado como oficial, donde también se alojarán los pilotos que lo deseen.

INSCRIPCIONES. Dos meses antes de la celebración del rally, se abren las inscripciones, lo cual significa que al menos una persona se tendrá que encargar, casi en exclusiva, de atender a los posibles participantes, recibiendo sus solicitudes, gestionando el cobro de los derechos de inscripción, resolviendo sus posibles dudas, etcétera, además de hacerles llegar un ejemplar del libro de ruta descrito anteriormente. En esas mismas fechas se concretan los aspectos relativos a la difusión de la prueba por distintos medios: carteles anunciadores, programa oficial, revista como la que

tenéis entre vuestras manos o la emisión periódica de notas de prensa.

El día previo a la celebración de la carrera se realizan las verificaciones administrativas y técnicas; mientras, otros se encargarán de dejar instaladas las emisoras, tanto las fijas como las que irán en los coches de la caravana de seguridad del rally (se suele dejar en manos de una empresa especializada), y los menos afortunados se dirigirán a los tramos cronometrados para darles un último repaso, asegurándose de que los caminos adyacentes están señalizados y cerrados, marcando con cintas las zonas peligrosas y prohibidas al público, etc.

Los equipos de oficiales salen bien prontito hacia sus tramos cronometrados cargados con el material necesario (señalizaciones, "cronos", bolígrafos y folios, etcétera), mientras se abre el parque cerrado en el que han dormido los coches tras las verificaciones del sábado.

LA SALIDA. Después del "briefing" (breve charla en la que el director de carrera recomienda prudencia a los participantes, les informa de posibles modificaciones de última hora y, sobre todo, les desea suerte) y la entrega de los carnets de control, se da la salida al rally. El director de carrera regresará, entonces, a su oficina (un lugar dota-



to de inflexión. Vuelven las prisas: hay que preparar el parque cerrado de final de carrera, celebrar la ceremonia de *podium* basada en la clasificación oficiosa, esperar la última reunión de los comisarios deportivos (en la que tratarán posibles penalizaciones o sanciones) para, en ausencia de reclamaciones, elaborar la clasificación final oficial y en-

tregar los trofeos y premios en metálico a los primeros de la general y a los vencedores en cada clase.

Ya está el rally terminado... bueno, queda desmontar mucho de lo montado. Esto es sólo una muestra. Por falta de espacio en el papel y en mi memoria, hemos dejado de lado otros aspectos de la organización de un rally, aún

así espero que sirva para que os hagáis una idea de lo complicado que es esto y, a partir de ahora, sepamos reconocer todos la labor de las personas que mencionábamos al principio y disculpar, sin dejar de avisar sobre ellos, los posibles fallos que veáis. Con vuestra ayuda, todo saldrá cada vez mejor.

La preparación de un rally abarca el estudio de viabilidad, la financiación, la elaboración de la hoja de ruta o la difusión de la prueba en los medios

do de líneas telefónicas y espacio suficientes para el desempeño de su labor) donde esperará la confirmación de cada uno de los jefes de tramo y de los coches de seguridad de que todo está "OK" para ordenar la disputa de cada una de las especiales de la carrera. El ambiente en dirección de carrera suele ser de tensión, deseando que el canal de seguridad "copie" lo menos posible (señal de ausencia de incidentes y accidentes), dejando todo el protagonismo al canal de tiempos.

El final del rally marca otro pun-

Nuevo C3 Pluriel

CABRIO DEL AÑO cabrio del año 2003
DESCARADAMENTE MÁGICO



¿Berlina, Berlina panorámica, Cabrio, Spider, Pick Up? Llega el nuevo C3 Pluriel. No es un coche, son 5. Todo en uno. Con motores 1.4i de 75 CV y 1.6i 16 v de 110 CV con caja de cambios SensoDrive y mandos al volante, climatizador (opcional), 4 Airbags, 4 llantas de aluminio, 4 elevalunas eléctricas, 2 retrovisores eléctricos, antinieblas, radio CD... Todo un capricho de la tecnología, elegido mejor Cabrio del año en el Salón de Ginebra. Y tú, ¿qué coche quieres llevar hoy?

Nuevo Citroën C3 Pluriel. Descaradamente mágico.



CITROËN C3. MEJOR CABRIO DEL AÑO 2003

Consumo mixto (L/100 Km.) / Emisión CO2 (grs./Km.): C3 Pluriel: 6,8-6,6 / 157-164

Información Citroën: 902 44 55 66 www.citroen.es

VENGA A VERLOS A:

AUTOS LUENGO S.A. Concesionario Oficial Citroën
Carretera Valladolid, Km. 1,400 - Teléfono 920 22 72 00 - Ávila



dpg avant

Hornos Caleros, 19

Telfs.: 920 25 55 00- 920 25 68 00

Fax: 920 25 55 00 - 05001 - ÁVILA

Juan Hurtado de Mendoza, 5-10º F

Tel y Fax 91 350 62 25

28036 - MADRID

www.dpgavant.co

e-mail: dpgavant@dpgavant.com

Federación de Castilla y León de Automovilismo: los orígenes



En la inquietud de una escudería soriana se encuentra el origen de esta federación, cuya andadura comenzó en 1993 con un interés común de todos sus integrantes: el automovilismo



Ctra. Antigua de Cebreros, Km. 3 - 05004 Ávila
Telf.: 920 35 20 59 - Fax: 920 35 32 36

<http://www.naturavila.es> - e-mail: naturavila@ctv.es

Martimotor

Exposición:
Bajada Don Alonso, 5.
05003 Ávila
Tel.: 920 225 803
Fax: 920 254 227

Talleres:
Pol. Ind. Vicolozano, p.67
05194 Ávila
Tel.: 920 254 784

E-mail: info@martimotor.com

RD DAGABO S.L.
REPUESTOS AUTOMOCION

Teléfonos

920 256 001
920 254 481

Fax

920 252 160

San Pedro Bautista, 9 - 05005 Ávila

LOS orígenes de esta federación tienen bastante que ver con los del automóvil. Dicho así parece una frase hecha, pero lo cierto es que es la que se adapta mejor a la realidad. Corría el año 1993 y en Castilla y León no había federación de automovilismo por distintos avatares de tipo administrativo y económico, habiéndola dado de baja la Junta de Castilla y León de todos los organismos.

La inquietud de una escudería de coches antiguos denominada Laurel de Baco, de Soria, y las diferentes trabas que se encontraban cada vez que deseaban organizar una prueba automovilística en Soria les animó a promover la Federación de Castilla y León de Automovilismo, en principio como Junta Gestora, por medio de un Presidente, Luis Miguel Fernández Moreno, con poca experiencia automovilística, aunque sí con experiencia administrativa.

A base de reuniones por toda la región -recordemos que es la mayor de toda Europa-, con todo tipo de personas que tenían algo que ver con el automovilismo y a todos los niveles, a lo largo del año 1994 se fueron poniendo los ci-

mientos para intentar hacer una federación. Al principio era un grupo de personas que se fueron conociendo, pero que les unía un fin común: el automovilismo, y aportaban de su bolsillo para conseguir el fin último, que era crear una federación y hacer automovilismo.

AUTOCROSS Y SLALOM. En el año 1995 se realizaron veinticuatro pruebas de ámbito regional, y se expidieron sesenta y ocho licencias de autocross y veinticinco de slalom, todas ellas de ámbito regional, amén de las diferentes licencias que se expidieron a nivel nacional. Hay que tener en cuenta que, aunque parezcan pocas licencias, se partía de una situación en la que no existía reglamentación alguna en cuanto a licencias, seguros y reglamentos, aunque parezca mentira. Cabe poner el ejemplo que en un autocross aparecieron vehículos con cambio automático y otros con arco de seguridad realizados a base de barras cuadradas soldadas, radiadores ocupando el teórico asiento del copiloto dentro del habitáculo, etcétera. En resumen,

estábamos en unos años en los que se prestaba una labor docente, preventiva y promocional del automovilismo.

En el año siguiente se mantuvieron las pruebas que se realizaron en el año anterior, teniendo un descenso lógico en las licencias de autocross, que bajaron a veinte, ya que con ellas se limitaba el ámbito de competición a la propia región, siendo una licencia promocional para que la gente conociera la especialidad, preparara sus vehículos con bajo coste, y si les gustaba y deseaban dar el salto lo hicieran. La labor promocional y de dar a conocer el automovilismo era la prioridad establecida en esos años, así como la formativa, para obtener unos oficiales cualificados en la región que permitieran poder desarrollar las pruebas con unos estándares mínimos de legalidad y al menor coste posible para los organizadores de las pruebas. No debemos olvidar que cuantos más organizadores haya que ganen dinero con las pruebas de automovilismo, más pruebas habrá en las que poder participar y más premios para los pilotos.

CHAPA Y PINTURA

CARROCERÍAS GONZÁLEZ

TALLER: 920 224 210 - 609 322 756

FESTIVOS Y NOCHES: 659 928 100 - 920 227 087

SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE NOCHE Y DÍA

Pol. Ind. Las Hervencias. C/ Campo Azálvaro, 3 • 05004 Ávila

COROLLA Verso

2.0 D4-D 90 CV Sol

Necesitarás espacio para la silla, la cuna de viaje... Pero todo no tiene por qué cambiar. Sigue disfrutando de una conducción deportiva con su motor Turbodiesel Common Rail. No te olvides de ti.



Por sólo
21.000 €

Climatizador automático

4 airbags

ABS+EBD

Llantas de aleación

Asientos integrados para niños

Radio CD RDS con 6 altavoces y mandos en volante

Nuevo Toyota Corolla Verso
Piensa en los niños, piensa en ti.



Información y prueba:
902 342 902
www.toyota.es

GARANTÍA
3 años
o 100.000 Km.

Concesionarios Toyota. Siempre cerca.

Automóviles KEN, S.L

Ctra. de Valladolid, Km. 1,600 - 05004- ÁVILA

Teléfono: 920 351 213 / Fax: 920 351 093

IVA, Impuesto de Matriculación, transporte, promoción y aportación del concesionario incluidos. Plan Prever NO incluido. Oferta válida hasta fin de mes en Península y Baleares para vehículos en stock. Consumo combinado 6,2 l./100 Km. Emisiones de CO₂ 164 g./km.

1997, el año del gran salto

En 1997 se produjo un salto cuantitativo y cualitativo en la Federación de Castilla y León de Automovilismo, un importante paso para este deporte en el ámbito regional



EN el año 1997 en el que se produce un salto cualitativo y cuantitativo en la Federación de Castilla y León de Automovilismo. En primer lugar se crea, con la Junta de Castilla y León, un equipo para el fomento del Automovilismo en Castilla y León, en el que se consigue un dinero para apoyar mínimamente a cuatro pilotos de diferentes especialidades y dar a conocer el automovilismo.

Así, se selecciona a P. J. Castellanos, que participaba en la Copa Citroën Saxo; Roberto Méndez, que hacía el Campeonato de España de Montaña; David Moya, que hacía lo propio en la Fórmula Toyota Castrol, y Alberto San Segundo, que estaba en el Desafío Peugeot de Rallyes, obteniendo el primer puesto de Turismos en el Campeonato de Montaña; Roberto Méndez, haciendo un fin de fiesta a finales de septiembre en el circuito del Jarama con la presen-

cia de más de veinte medios diferentes de comunicación. El número de pruebas asciende ya a treinta y cinco y se decide no otorgar licencias regionales a fin de que nuestros pilotos puedan participar en las pruebas de alrededor de nuestra comunidad, y gracias a que después de años de solicitud se obtuvo por parte de la R. F. E. de A. una licencia más eco-

El crecimiento espectacular de esta federación regional, por encima del resto, ha hecho que el pasado año se autorizaran más de 70 carreras

nómica que la estatal que venía habiendo hasta entonces.

PRUEBAS DESPERDIGADAS. Hemos de tener en cuenta que las especialidades estaban muy desperdigadas en la comunidad. Así, había un núcleo de *autocross* en Soria, otro en Burgos, sito en Miranda de Ebro, un tercero en León y un cuarto en Zamora: prácticamente en las cuatro esquinas. También había dos pruebas tradicionales de asfalto en Ávila: el Rally Ciudad de Ávila y la Subida a Naval Moral.

A modo de resumen, en estos primeros años se pasó de no tener federación a crear un grupo humano excepcional en el que, partiendo de ser desconocidos, se pasó a ser un grupo de amigos y crear una federación boyante a nivel deportivo y que día a día se va consolidando en el panorama nacional.

En la actualidad, nuestra fede-

ración tiene su sede en Ávila, desde donde se dirige toda la estructura administrativa a través de las delegaciones provinciales; sin ellas sería imposible hacer funcionar el automovilismo en las nueve provincias de nuestra comunidad.

Todo ello ha hecho que la proyección de crecimiento en el año 2001 haya sido espectacular, ya que cuando el resto de federaciones autonómicas ha crecido entre el 6 y el 8 por ciento, la nuestra lo ha hecho más de un 30 por ciento en número de licencias, autorizándose más de 70 carreras el pasado año en las cuales, aparte de los pilotos de Castilla y León, han participado otros de distintas Comunidades. Por ejemplo, si la prueba se celebra en Burgos, acuden muchos pilotos del País Vasco; si tiene lugar en León, participan pilotos de Asturias y Galicia; y cuando es en Soria, lo hacen pilotos de la Rioja y Aragón; si las pruebas son en Ávila, acuden par-

ticipantes de Valladolid o Segovia.

La asistencia de pilotos de la Comunidad de Madrid es muy importante. Además, varias pruebas de nuestra comunidad son puntuables para otros campeonatos autonómicos. Todo ello desembocó en que en la Asamblea General se tomara la decisión de que, por primera vez, los Campeonatos de Castilla y León de Automovilismo para el año 2002 sean abiertos, convocándose los siguientes:

RALLYES. 9 pruebas: dos en León, 2 en Valladolid y 1 en Segovia, Ávila, Palencia y Burgos.

MONTAÑA. 8 pruebas; 3 en León, 2 en Ávila y 1 en Soria, Burgos y Salamanca.

AUTOCROSS. 14 pruebas de las cuales se celebran siete en Burgos, tres en Zamora, tres en León y uno en Soria.



Televisión ÁVILA

GRUPO TELEVISIÓN CASTILLA Y LEÓN



SLALOM. De esta modalidad se celebran siete pruebas en Soria.

TRAMOS DE TIERRA. Cuenca con cuatro pruebas en León.

KARTING. Son once, en total, las pruebas de karting que se celebran: seis en León, dos en Salamanca y una en Zamora, Burgos y Ávila.

PRUEBAS PUNTUABLES. Además, este año nuestros clubes ya han alcanzado un gran nivel orga-

nizativo y la mayoría de ellos cuentan con un grupo de oficiales capacitados para organizar sus carreras, lo que ha hecho que, por primera vez, tengamos en la región cuatro pruebas puntuables para los Campeonatos de España.

-El Autocros de Andavías (Zamora), donde superaron los 100 inscritos y que organizó brillantemente la escudería Zamora.

-La Subida Cepsa Ciudad de Ponferrada, que organizó el club Team Repauto, el cual también or-



ganiza el Trial 4X4 de El Bierzo.

-Rally de Tierra Ciudad de Valladolid, en el que participará activamente la escudería Milenio, de Valladolid.

Estas cuatro pruebas harán que nuestra federación tenga ya un papel importante en el automovilismo nacional y que nuestros oficiales, en la actualidad más de 150 licenciados, muestren su capacitación a nivel nacional.

Nuestros pilotos ya llevan varios años en lo más alto a nivel nacional. En estos años hemos tenido campeones nacionales en distintas categorías, a destacar en circuitos a: Nicolás Arribas, que fue vencedor de la Copa Nacional Renault; Miguel Ángel de Castro, que ganó

la Fórmula Ford, formó parte del equipo Racing for Spain y, en el año 2000, ganó el Campeonato de España GT. En 2001 Asier Guinea ganó la copa de España de Autocross en la División III, y Roberto Méndez se proclamó Campeón de España de Montaña batiendo por fin al pluricampeón Xavi Riera.

Este año 2002, de nuevo, el "Rey de la montaña" ha sido Roberto Méndez, que ha ganado hasta la fecha las siete carreras celebradas, batiendo además, en cinco de ellas, los récords establecidos.

Con estos datos se están cumpliendo las expectativas marcadas por el equipo federativo que dirige su actual presidente, Carlos Jiménez, desde 1999.

Desde el día que tomó posesión

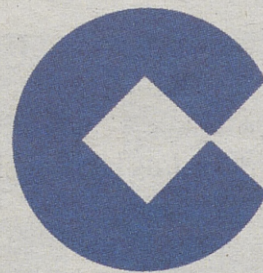
con su Junta Directiva, se pusieron a trabajar en el proyecto más ambicioso de esta federación, que es el dotar a Castilla y León de un circuito permanente de velocidad, que vendría a cubrir todas las necesidades de Nuestra Comunidad, así como el Noroeste de España y Portugal.

Por ello con la inestimable ayuda de la R.F.E.de A y la de su presidente D. Carlos Gracia al frente, se han mantenido varias reuniones con la Consejería de Cultura y la Dirección General de Deportes de la Junta de Castilla y León y se ha elaborado un proyecto muy ilusionante que deseamos llegue a buen término y por fin podamos contar en Castilla y León con un circuito permanente de Velocidad.

CADENA COPE

sigue el inicio del Rally en directo desde las 09:55, y toda la información puntual hasta las 13:00 en nuestro dial

- ✓ 11:27 (aprox.)
- ✓ 11:57 (aprox.)
- ✓ 12:57 (aprox.)
- ✓ Sigue desde las 13:15 el Programa Especial
- ✓ 15:57
- ✓ y en "El Tirachinas" desde las 23:28



**COPE
ÁVILA
90.5 F.M.**

PRUEBA LA ESCUDERÍA MG.

MG



Su **Concesionario Minfrauto** le presenta la gama más deportiva del mercado, la gama **MG**. Nacidos con el legendario espíritu de la competición, los **MG** tienen una motorización y unas prestaciones pensados para los auténticos amantes de la deportividad. Pruébelos en su **Concesionario Oficial MG Rover Minfrauto**, le ofrecemos una exposición única y un servicio a su medida. Disfrute de la atención personalizada de nuestros profesionales y conozca nuestras instalaciones en el **Polígono Las Hervencias, Ávila**.



Info. 902 100 195
www.mg-rover.es

Concesionario Oficial MG Rover:

MINFRAUTO

Pol. Las Hervencias, Parcela, 46. C/ Río Pisuerga, 2. Tel.: 920 35 29 88/89.

ÁVILA.