

Regreso al pasado

Hacia ya dos años que no disputábamos el Rally de Talavera, siendo la última vez en 2008, cuando reaparecimos después del accidente con el 106 del Shalymar del 2007. En 2009 no acudimos al rally ya que preferimos centrarnos en las pruebas que puntuaban en el Trofeo 1000 Lagos siendo estas dentro de la Comunidad de Madrid. Es por este motivo, que la sensación que tenía antes de salir es de una cierta desventaja con el resto de participantes, ya que el Rally de Talavera es un rally que como no lo tengas cogido por la mano y salgas a fuego desde el principio, te pasa por encima hasta el coche banderas.

Antes de empezar a relatar nuestras peripecias por Talavera, comentaros las novedades que tenemos en el equipo, ya que Talleres García Blázquez, con José al frente, se unen a nosotros para hacerse cargo del mantenimiento del 206 y de las asistencias en las pruebas que disputemos. También contamos con un nuevo patrocinador, la empresa CES Centro Empresarial de Servicios que también nos apoyarán a partir de ahora. Otra novedad que tendríamos para esta prueba, es el apoyo de la empresa Masterkool, la cual nos acondicionó la asistencia con un sistema de refrigeración de exteriores que fue la envidia de todos los equipos presentes, dado el extremo calor que se pasa en este rally.



El rally en la edición del 2010 tendría cambios importantes al prescindirse de los tramos de la Hinojosa, El Almendral y el Pielago, tramos clásicos que se disputaban en el antiguo formato por la tarde. En su lugar se iba a realizar el Espinoso del Rey (el Robledillo al revés), Navaltoril y Navalucillos. Los dos primeros tramos, a mi modo de ver, son unos tramos de rallyes de verdad, en cambio el último, es un tramo más rápido, liso y en constante bajada que es más de hilar fino la trazada y donde los frenos tendrían mucho que decidir como os comentaré más adelante.

El primer tramo del rally fue Alcaudete, alargado hasta los 10km. Este tramo sinceramente no me gusta, y si a eso le unimos que no cogimos ritmo, pues el resultado es un tiempo desastroso para ser la primera toma de contacto con el rally. El primero de clase nos metió nada menos que 20sg. Empezamos muy mal.

En el TC2, la primera pasada por el mítico Gévalo, intentamos marcar un buen ritmo desde el principio, pero no nos encontramos muy a gusto con las notas y no conseguimos coger el ritmo que requiere este tramo, marcando aún así, el tercer mejor tiempo de la clase por detrás del Clio de Hernandez y el Twingo R2 atómico de Ballesteros. Ya en este tramo empiezo a darme cuenta del error que ha sido salir con las ruedas con las que terminamos el Rally Villa de Madrid (por eso de aprovecharlas un poco más...). Las altas temperaturas, lo

abrasivo del asfalto del Gévalo y lo blanditas que son las Hankook, hizo que no me sintiera cómodo en el tramo, degradándose la goma a pasos agigantados.

En el TC3, el Robledillo, hicimos un trompo en el primer cruce. La primera vez que tiro de la "galga" en el 206 y se salda con un trompazo de los que te quedas mirando por donde viniste... error de principiante (nunca me había pasado antes). A favor del piloto-gañan, decir que estaba acostumbrado al freno de mano del 106, que tenías que tirar de él como si te fuera la vida en ello y esperar a que hubiese "algo" en la carretera que hiciera que deslizara el culo... claro, esto ahora con un freno de mano hidráulico que tiene el 206, en el momento que le levantas un poquito la palanquita bloquea de atrás enseguida, por lo que, mi animalada se saldó con la única maniobra que hace un piloto por lo que no le gusta que le aplaudan... En esta pasada por el Robledillo, el tiempo que tico Edu y el que nos pusieron en el carnet de control, no coincidió a la postre con el de la clasificación final. Por lo visto, había un problema con los tiempos y la sincronización del control horario con la hora del rally. Un fallo garrafal de la organización, pero que creo que afectó a todos por igual, por lo que los tiempos del Robledillo son bastante inferior del que marca la clasificación final.



Después de la primera sección, vamos terceros de clase, con Pablo Diezma y Castellanos delante nuestra, aunque a pocos segundos. Ya en la asistencia, Jose e Ibi hacen un gran trabajo revisando el coche, ponemos ruedas nuevas delante y salimos a enmendar nuestros errores de los tres primeros tramos.

Al llegar al TC4, el Gévalo, nos tienen unos 30 minutos parados por un incidente con Peláez, el coche 0 y la guardia civil. Cuando me lo contaron no me lo creí, pero por lo visto dieron la salida a Peláez con el número 1, cuando todavía el coche 0 y la benemérita estaba en tramo, y pasó lo peor, que les alcanzó en pleno tramo... inadmisibles el fallo organizativo. Nuestra segunda pasada por el Gévalo la hicimos algo mejor, aunque cometiendo muchos pequeños errores de trazadas y confusiones con la caja de cambios en las zonas lentas. Aun así, marcamos el mejor tiempo de la clase, con Castellanos a nuestras espaldas dándolo todo.

En la segunda pasada por el Robledillo volvemos a tener líos con los tiempos, dándonos un tiempo en el control que no nos cuadra en absoluto con lo que hicimos.

Ya con esta incertidumbre nos vamos al parón de hora y media en la asistencia de Navalucillos. Después del lio de tiempos, Edu se informa de los tiempos poniéndose en contacto con el centro de operaciones de Kobe Motor. Nos dicen que según Internet, vamos primeros de clase pero con Castellanos y Biedma a escasos segundos.



Ahora tocaban los tramos de por la tarde, que eran nuevos para todos, por lo que la experiencia del Gévalo y Robledillo no servían ya para nada. Nuevos tramos, nuevo rally y todo por decidirse.

Salimos al tramo del Espinoso, realizando un buen tramo sin tomar muchos riesgos ya que estaba sucísimo, ganando a Biedma y Castellanos por 6sg y 8sg respectivamente.

El tramo de Navaltoril es una auténtica pasada, en mi vida había visto un tramo con tantos rasantes y cambios de ritmo. Después de hacer esta montaña rusa nos distanciamos 7sg más de Castellanos y Biedma.

Parece que todo se ponía de cara para ganar la clase, pero vino el tramo que sería nuestra espada de Damocles. Navalucillos, un tramo de 13km rapidísimo y en bajada. Hasta aquí no tenía ningún problema, no se nos dan mal estos tramos, aunque algunas frenadas fuertes en pleno apoyo no las hago finas ya que no me fio del coche todavía. La sorpresa vino, cuando a mitad de tramo, en una de las miles de frenadas fuertes en bajada que hay, empieza el coche vibrar... uuuuhhhh, malo. En la siguiente frenada, más aún, en la siguiente más aún, y el coche empieza a frenar bastante menos, hasta llegar el punto de que cada vez que piso el pedal parece que se va a desarmar el coche de la vibración, condicionándonos todo el resto de la bajada, y haciendo un mal tiempo, perdiendo 6sg con respecto a Castellanos que estaba empezando a volar con el C2.

En la asistencia comprueban Jose e Ibi que los discos y pastillas no parece que tengan nada raro, por lo que fue el exceso de temperatura lo que hacía que los discos se alabeasen y perdiesen rendimiento. No me extraña, ya que tanto Espinoso como Navaltoril son de frenadas fuertes. El problema es que de Navaltoril al maldito Navalucillos, hay apenas 1km de enlace y los discos no se recuperan del "sofoco".

Con este panorama salimos a la última sección, con Alberto y Martín metidísimos en el rally y con ganas de quitarnos las pegatinas de nuestro 206. Tanto fue, que en el Espinoso nos enchufaron 5sg y nosotros yendo a fuego y sin problemas de frenos todavía.

En la montaña rusa de Navaltoril, salimos lo más deprisa que podíamos, incluso nos dimos un susto en una izquierda lenta donde podamos unas ramillas que estaban secas en un arbusto, y empatamos el tiempo con los del C2. Alberto y Martín estaban enchufadísimos, no sé que habrían comido en la asistencia pero iban como tiros, y nos quedaba el último tramo del rally y ya nos habían recortado la ventaja a únicamente 4sg a favor nuestra.



Para el último tramo tendríamos todas las de perder, ya que suponía que los frenos nos iban a privar tirarnos para abajo en el puerto, ya en las 2 últimas frenadas de Navaltoril empezaron a vibrar de nuevo los discos. Pues así fue, esperaron solo 2km los discos para otra vez empezar con su particular baile, aún así nos tiramos sin apurar ninguna frenada pero no fue suficiente para que nos metiesen los 6sg que les dio la victoria de clase al equipo de Castellano Competición, que hicieron un rally espectacular sobre todo en los tramos de por la tarde.

Nuestra más sincera enhorabuena a Alberto, Martín y a todo su equipo capitaneado por el gran Santalla, con gente así da gusto batirse el cobre, son un ejemplo de deportividad, buen rollo y competitividad.

Es increíble lo caprichoso que es el destino, ya que la disputa que tuvimos en este rally, tiene un pasado muy relacionado. Hace ya unos años, Alberto Castellanos copilotaba a Santalla en el madrileño de tierra y, yo copilotaba a Urbano Rodríguez, y por aquellos entonces teníamos unas peleas de tú a tú superdivertidas. Nadie pensaba que años más tarde serían los copis los que iban a seguir con esa rivalidad tan sana desde el asiento de la izquierda. La figura de Santalla en el equipo de Alberto me hizo regresar al pasado, a mi pasado como copiloto.

Por nuestra parte, estamos muy contentos de haber terminado este rally tan difícil y complicado, y más estando en los mejores tiempos de los 2 ruedas motrices cuando cogimos el ritmo, después de perder el feeling con el talavera debido a las ausencias en las últimas ediciones. Poco a poco nos vamos haciendo al coche aunque todavía no me siento cómodo en las zonas lentas, me lo tengo que creer un poquito más.

Como siempre agradecer al equipo y a los patrocinadores **Factory Car VILLAUTO, BIMARCAUTO, Grúas 1000 Lagos, Talleres García Blázquez** y **CES Centro Empresarial de Servicios**, por su apoyo.

La siguiente prueba que disputaremos será el Rally de Ávila, el 17 de Octubre.

David Donoso

Fotos: www.madridmotorsport.com