



DE CARRERAS POR EL MUNDO



Ralis en circuito BRANDS HATCH

En varias ocasiones ha aparecido en esta revista el Rali de Monza, que no es ni mucho menos el único ejemplo de cómo organizar una prueba de este tipo dentro de un circuito. Como muestra, en esta ocasión os mostramos cómo es el "Brands Hatch Stages Rally" que se celebra en el conocido circuito británico.

Fotos **ANDREW MANSTON**

Un circuito cargado de historia



Este tipo de ralis permite ver a coches poco habituales, como por ejemplo este Aston Martin V8.





El circuito británico de Brands Hatch tiene una amplísima historia, puesto que comenzó a

albergar carreras desde 1926, y por sus diferentes trazados han pasado infinidad de compe-

ticiones de dos y cuatro ruedas, incluyendo un buen número de Grandes Premios de

Fórmula 1. La lista de pilotos que han ganado carreras aquí va desde Stirling Moss a Jenson

Button, pasando por Jim Clark, Emerson Fittipaldi o Ayrton Senna entre muchos otros.

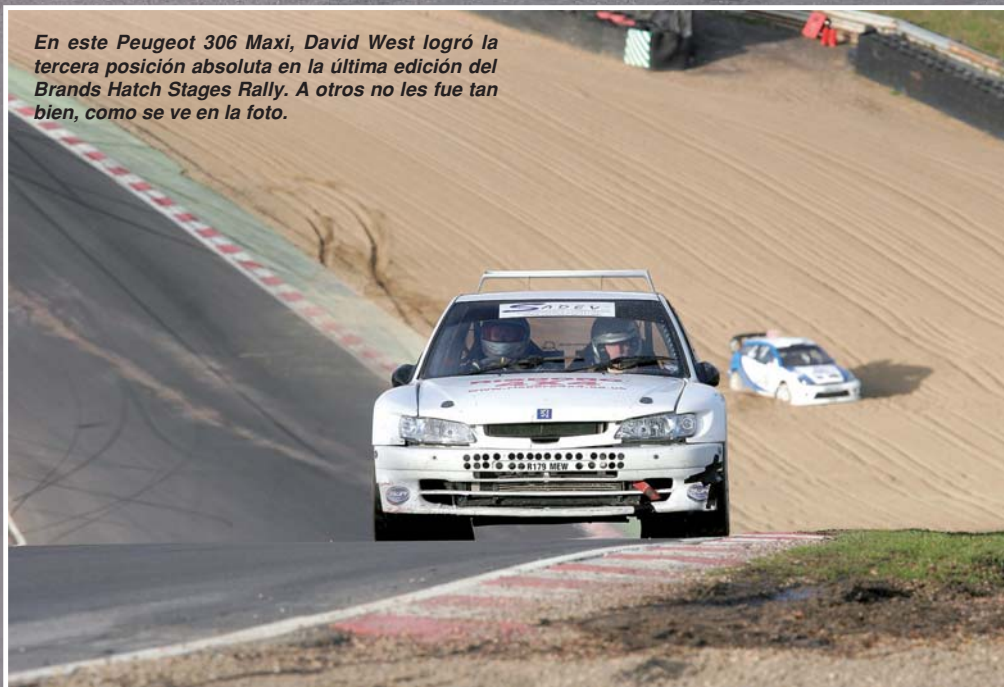


Los tramos combinan el trazado clásico del circuito con las pistas auxiliares del mismo.



Es común que en determinados momentos coincidan varios coches en una misma curva.

En este Peugeot 306 Maxi, David West logró la tercera posición absoluta en la última edición del Brands Hatch Stages Rally. A otros no les fue tan bien, como se ve en la foto.





DE CARRERAS POR EL MUNDO



BRANDS HATCH STAGES Una carrera singular



Gran variedad en la lista de inscritos, con muchos "inventos" por parte de los equipos británicos.



En los últimos tiempos, el circuito de Brands Hatch es gestionado (como algunos otros del Reino Unido) por Motorsport Vision, empresa que se encarga de coordinar un amplio calendario de eventos. Durante el 2011 pasarán por esta pista diversos campeonatos británicos (F3, GT, Superbikes, BTCC, GP Históricos, Camiones...) así como competiciones internacionales de la talla del DTM o la F2. No obstante, también hay acuerdos con otras escuderías a la hora de organizar competiciones o jornadas de test. De esta forma, en el pasado mes de enero el circuito acogía un rali organizado por el Chelmsford Motor Club.

El "Brands Hatch Stages" constaba de ocho tramos cronometrados, disputados enteramente sobre asfalto, y en los que se combinaba el trazado habitual del circuito con algunas de las pistas auxiliares del mismo. En muchos de esos tramos se realizaban varias vueltas a un mismo sector, lo que unido a que los coches tomaban la salida cada treinta segundos, provocaba que en ocasiones varios participantes se encontrasen en la pista.

Como en cualquier otro rali, la suma de los cronos de los ocho tramos decidía al vencedor, aunque el sistema de penalizaciones resultaba llamativo: Para cada tramo se establecía un "tiempo objetivo" muy difícil de igualar (por poner un ejemplo, 4 minutos) y cada piloto penaliza los segundos en que exceda dicho tiempo. Para mantener la competición igualada, la organización no te beneficia si tardas menos (es decir, aún empleando 3:50 al piloto se le asignarán los 4:00) y al mismo tiempo se establece un "tiempo máximo" (siguiendo el ejemplo, 7 minutos) de tal forma que si por un percance se tarda más en completar ese tramo, se "minimizan pérdidas" (al piloto le anotan "7:00" aunque haya tardado más).

Sin apenas recorridos de enlace, el planteamiento es muy cómodo para los pilotos y organizadores. ¿Veremos alguna vez pruebas similares a ésta en circuitos como el de Braga... o incluso corriendo sobre tierra en trazados gallegos como el de Arteixo?



Un "GT Ligero" desconocido en España:

En este rali nos ha llamado la atención que los dos primeros clasificados empleaban un vehículo llamado Darrian. La historia de estos coches se remonta a los años sesenta, cuando bajo la firma entonces denominada "Davrian", un ingeniero emprendedor llamado Adrian Evans comercializaba un kit de preparación sobre la base de algunos modelos de la marca Hillman, que se convertían en pequeños deportivos.

En los ochenta la firma "Davrian" había desaparecido pero otra persona, Tim Dufee, tomaba el relevo fundando "Darrian" y actualizando el concepto al crear en 1985 el Darrian T9, modelo con chasis tubular, carrocería monocasco en fibra y motor central. En 1995 nace el modelo T90, que

sigue compitiendo hasta nuestros días con diversas especificaciones, y del que se han fabricado unas 30 unidades.

Un Darrian cuenta con un arco de seguridad homologado por la FIA, sobre el que se incorpora una carrocería realizada en fibra (hay opciones en kevlar, carbono, fibra de vidrio...) cuya parte delantera y trasera se desmonta fácilmente para acceder a la mecánica. En medio del chasis tubular, el motor y los tanques de combustible van en posición central. El coche equipa una transmisión Hewland similar a la de los Ford Sierra y Escort Cosworth, aunque los clientes pueden optar por muy diferentes motorizaciones: Los hay que optan por el Cosworth ("Millington





John Indri ganó el rali a bordo de un Darrian T90, vehículo que resulta muy competitivo en tramos de este estilo.

DARRIAN T90

Diamond") de 2.5 litros, mientras otros prefieren los 16 válvulas de Opel, pero también hay Darrian que llevan motores del Honda S2000, Rover V8, Nissan V6, o incluso motores de motocicleta al estilo de las barquetas CM (para pruebas en circuito). En todo caso la normativa británica de ralis limita este coche, desde 2006, a motorizaciones atmosféricas de hasta 2.500cc.

Todo ello hace que los precios de adquisición varíen enormemente en función de las especificaciones y opciones montadas (ej. caja secuencial) pero en todo caso estamos hablando de que en el mercado de ocasión hay una amplísima gama de opciones con más de 250 CV y un peso inferior a 800 kgs por menos de 40.000 euros.



Completando el doblete para estos coches, la segunda posición correspondió a Mark Straker.



DE CARRERAS POR EL MUNDO



Ralis en circuito BRANDS HATCH



CLASIFICACIÓN

Pos.	Piloto-Copiloto	Vehículo	Tiempo
1º	Indri-Engwell	Darrian T90 GTR	35:54
2º	Straker-May	Darrian T90	37:01
3º	West-Hounslow	Peugeot 306 Maxi	37:26
4º	Rayner-Bonner	Ford Escort MK II	37:42
5º	Diamond-Cox	Ford Escort MK II	37:47
6º	Davies-Wilcox	Ford Escort MK II	38:05
7º	Armstrong-Armstrong	Ford Escort MK II	38:09
8º	King-Miles	Ford Escort RS	38:20
9º	Worsfold-Waller	Ford Fiesta	38:31
10º	Browne-Cornwell	Ford Escort MK I	38:35
11º	Thistlethwaite-Klein	Aston Martin V8	38:56
12º	Hucklebridge-Johnson	Ford Escort	38:59
13º	Smith-Smith	BMW M3 E30	39:00
14º	Tilburn-Tilburn	Ford Escort RS2000	39:04
15º	Rayner-Graham	Citroën AX	39:10

Hasta 61 clasificados

Curiosidades

- Este rali no se celebraba desde inicios de la década de los noventa, y ahora era recuperado gracias al patrocinio de TRS Essex Limited, una empresa que se dedica al suministro y reparación de depósitos de combustible.
- Aquí los copilotos no toman notas, sino que a los equipos se les entrega un rutómetro con mapas y diagramas que indican el recorrido a seguir. Dado el tipo de recorrido es difícil perderse, y basta con prestar atención en determinados puntos (por ejemplo, durante alguno de los tramos, en un mismo cruce se giraba a izquierda en las dos primeras vueltas, repitiendo un bucle, y en la tercera se seguía por la derecha para llegar a meta).
- Debido a la normativa medioambiental, en esta prueba sólo se permitía competir con gasolina de surtidor y en el reglamento se especificaba expresamente la total prohibición de entrar con animales al circuito. Por seguridad tampoco se permitía circular por los boxes en vehículos a motor (scooters, etc) que no fuesen los propios de la competición.
- Además, en los vehículos turboalimentados estaba prohibido el empleo de sistemas ALS (lo que coloquialmente denominamos "bang"), de tal forma que si algún vehículo cuenta con ellos, debía llevarlos desconectados. Un claro motivo de por qué ni un sólo coche de este tipo acabó entre los diez primeros.
- Aunque a los puristas pueda no convencerles esta modalidad de tramos en circuito, hay que decir que para los pilotos resulta una opción tremendamente cómoda, ya que los tramos de enlace se reducen a la mínima expresión (y con ello todo tipo de gastos y riesgo asociados a ellos). Los costes de inscripción en la prueba suponían para los participantes pagar 245 libras (unos 285 euros), realizando en el rali un total de 35 millas cronometradas (unos 56 kms). Otra comodidad para el amateur es el hecho de que las verificaciones se realizaban el sábado por la tarde, y el rali tenía lugar el domingo desde las 9 hasta las 17 horas.

