

Comunicat de Premsa

27 de febrer del 2011

Ple del Motor Club Sabadell en el VII Ral·li de la Llana Trofeu Autosi

Amb un temps primaveral, els més de 140 vehicles - entre motos i cotxes - que componien la caravana d'aquesta setena edició del ral·li, es van posar en marxa puntualment en l'espectacular podi situat al final del pont que creua el llac del Parc Catalunya de Sabadell. La sortida, amb nombrós públic, va ser una mostra de la capacitat de convocatòria de la prova que, a poc a poc, va omplint vorals de carreteres i voreres de pobles i ciutats per on transcorre.

La perícia dels equips i la incorporació d'elements electrònics de mesura en la majoria de vehicles, fa que cada vegada el seu nivell sigui més gran. Si en l'edició del 2008, un equip amb 200 punts es trobava entre els 35 primers, o el 2007 entre els 20 millors, en aquesta quedava relegat a la plaça setantena.

El Motor Club Sabadell, copa el podi

Els campions del 2009, els gironins Josep Gubern i Jaume Pallarols - Porsche 944 de 1983, van ser els guanyadors de la prova, amb 31,3 punts de penalització, seguits dels sabadellencs Pere Mañero i Xavier Pradells - Porsche 911 T de 1970, amb 36,7 punts. El Volkswagen Golf de l'any 1981 d'Albert Bonvehí i Toni Moragas, trencava l'hegemonia de Porsche - però no la del Motor Club Sabadell - amb 37,1 punts. De tota manera, les diferències continuen sent mínimes si comptem que cada punt equival a 0,1 segons, i que aproximadament, depenent de la velocitat, pot equivaler entre 1 i 1,3 metres. Veiem així que al final de tot el recorregut la diferència entre el primer i el segon classificat és de tan sols 45 metres, i entre el segon i tercer, de només 5.

Per **categories**, la **"E"**, destinada als vehicles amb més anys d'antiguitat - entre els anys 1950 i 1960 - coronaren de nou a Francesc Urpí i a la seva filla Marta - Porsche 356 B de 1960 - amb un total de 75,4 punts de penalització, ocupant la plaça 31 de la general. La segona posició d'aquesta classe va ser per Vicenç Rosselló i Carme Lara, amb el seu impressionant Renault 4-4 de 1955, amb 115,17 punts. Aquesta categoria, amb només dos participants, va ser la menys nombrosa.

La **categoria "F"**, destinada a vehicles entre els anys 1961 i 1970, va ser dominada pels segons classificats de la general, la parella Mañero - Pradells, seguits de Xavi Valverde i Roger Grandia - BMW 2002 de 1969, ocupant la quarta plaça de la general amb 38,7 punts. Miquel Brunells i Eduard Tortosa van rebre el premi al tercer classificat d'aquesta classe amb el seu Mini 1275 C Tergal de 1968, finalitzant en la catorzena plaça de la general amb 47,7 punts. Santi Sabatés, uns dels incondicionals de la prova vallesana i copilotat per la seva filla, van finalitzar en la quarta posició de la categoria amb 61,0 punts amb el seu Mini Morris de 1969.

La nombrosa **categoria "G"**, amb muntures dels anys 70, va ser dominada per la parella Jordi de Mingo i Elena Domènech - Porsche 911 de 1980, amb 40,0 punts, i cinquens de la general. La segona plaça va ser per Felip Rigat i Tia Gispert - BMW 2002 Rallye de 1979, amb 42,7 punts, mentre que la tercera era per als veterans Salvador Tallada i Toni Bagó - Volkswagen Golf MK1 de 1980, amb els mateixos punts que els seus predecessors.

La victòria en la **categoria "H"**, amb vehicles des de l'any 1980 fins al 1983, va ser per a José Manuel López i Jordi Peradalta - Volkswagen Golf MK1 de 1981, amb 43,7 punts, ocupant la dotzena plaça de la general, seguits de Xavi Alguersuari i Núria Urpí - Alfa Alfetta GTV 2.0 de 1983, setzens de la general amb 52,8 punts. La tercera plaça va ser per Xavier Jorba i Guillem Farrés amb Ford Fiesta XR2 de 1982.

La **classe "M"**, destinada als vehicles de dues rodes, va atorgar de nou la victòria a la parella sabadellenca Toni Janot i Josep M. Delcor - Vespa 200E de 1980, amb un total de 91,4 punts, obtenint una meritòria trentasetena posició scratch. Per darrere d'ells els germans Susanna i el Xavi Permanyer - Montesa Impala de 1963, van ocupar la segona plaça amb 217,4 punts, seguits de les dues BMW R80 ST de Cardona i Mercader, amb 332,4 punts.

Finalment, la nova **classe Màster**, destinada als 10 primers del campionat, va ser per als guanyadors absoluts de la prova, Gubern i Pallarols, seguits de Bonvehí i Moragas, mentre que els guanyadors de la passada edició,

Sergi Giralt i Joan Corbera - Volkswagen Golf GTi MKI de 1983, van haver de conformar-se amb el tercer calaix del podi, amb un total de 41,2 punts i la sisena plaça scratch. Els trofeus d'aquesta categoria van ser amablement cedits per l'"Ajuntament de Sabadell".

El "Trofeu Autosi" se'l van endur Josep Gubern i Jaume Pallarols, vencedors absoluts del ral·li. El "Trofeu Alfa Romeo", destinat als dos primers classificats amb muntures d'aquesta marca, i gentilesa de Difisa Abarth Racing, se'l van emportar Alguersuari i Urpí, mentre que Lluís Gassó i Carme Latorre - Alfa Romeo GT de 1972, es van endur la segona plaça.

El premi especial "Sony Gallery Sabadell", destinat al millor equip en l'especial de "Castellterçol - Navarcles", va ser per als barcelonins De Mingo - Domènech, amb només 1,7 punts de penalització en un tram de 33,890 km., Mentre que el "Memorial Toni Serra", disputat a l'especial més llarga, "Matadepera - Castellar", de 35,230 km., va ser per Gubern i Pallarols, amb un error de només 4,5 punts.

Altres premis, com ara el del primer Mini classificat i soci del Club Mini Cooper, van ser per a la parella Eduard Poveda i Victòria Carrascosa, amb un Authi Mini Cooper de 1975.

Els tres premis "Amics de Sant Cristòfol de Sabadell", destinat a les tres primeres dones classificades, pilots o copilots, va correspondre a Elena Domènech, Núria Vila i Victòria Carrascosa, mentre que el premi "El Corte Anglès", amb un val de 100 € per cadascun i cedits per aquest establiment, va ser per als primers classificats de cadascuna de les categories Màster Regularitat ®, Clàssic Regularitat ®, i Moto Rally Clàssic ®, Gubern - Pallarols, Mañero - Pradells i Janot - Delcor.

El popular tram "El Farell" va ser el punt de partida de la primera secció

La primera especial del dia va ser el popular tram de "El Farell". Molt conegut en el món de l'automobilisme català per la seva vinculació amb els Campionats de Muntanya, de 6,47 km de longitud, disposava de dos controls secrets, un al punt quilomètric 3,130 i un altre al 5170. En el primer, diversos van ser els pilots que van deixar el seu comptador a 0, mentre que en el segon Tic, només Mañero - Pradells i Francesc López - Cristina Boix - BMW 323i de 1981, van penalitzar un mínim de 0,1 punts al avançar-se al pas del control. En aquesta especial la parella formada per José Antonio Múrcia i Alberto Múrcia van ser els més regulars amb només 0,30 punts de penalització, als comandaments del seu inseparable Seat 131 CLX de l'any 1981.

La segona especial del dia, i típica en la prova vallesana, va ser "**Sant Miquel del Fai**", amb un total de 16,73 Km, començant per una molt bona carretera, continuant després per una pista asfaltada bastant trencada, i acabant a l'entrada de Sant Feliu de Codines, en un perfecte asfalt. Dels tres controls de pas, un d'ells es trobava a cinc quilòmetres de l'inici de l'especial, mentre que el segon, al PK. 8,840, se situava en la part més estreta del tram, i l'últim estava a només 500 metres del final. La parella Mañero - Pradells gairebé van fregar la perfecció, amb un 0 en el primer control i dos retards de 0,2 en els dos següents. Nombrosos van ser els equips que van aconseguir zeros en algun dels controls secrets. Així doncs, en el CRC1, a Mañero - Pradells i Giralt - Corbera, els igualaven David Jorba i Alex Gómez - Seat 133 de 1974, Joan Salinas i Joan Codinach - Seat 1430 FU 1.6 de 1974, Pepe Colen i preses Navas - Renault 5 copa Turbo, Pere Soler i Carles Arroyos - Volkswagen Golf GTi MK1 de 1980, Lluís García i Eva M^a Pruna - Fiat Bertone X1 / 9 de 1977, i Jaume Arrieta i Eduard Arrieta amb Mini 1000 de 1983. Al CRC2, només De Mingo - Domènech i Rollán - Rollán - Porsche 356 SC de 1965 van aconseguir el ple, mentre que a la CRC3, només Edo Falgás i Nuria Vila - Lancia Fulvia Coupé de 1975, van aconseguir el zero del tram.

El ral·li continuava amb l'especial més llarga de la primera etapa i el "Premi Sony Gallery Sabadell", "**Castellterçol - Navarcles**", amb un total de 33,890 Km, en uns bonics paratges i amb 6 Tics en el recorregut. El primer també estava a poc més de 5,5 km de la sortida, els tres següents es trobaven just abans de tres complicats creus, i els dos restants estaven en l'última part del tram, just després d'unes forquilles de pas lent. De nou, la parella De Mingo - Domènech es van emportar el gat a l'aigua amb 1,7 punts després de més 30 quilòmetres d'especial. En aquest tram pocs van ser els "0". Només ho van aconseguir Giralt - Corbera i Miquel Comellas i Pep Solà - Ford Escord MKII al CRC1, en CRC2, Gubern - Pallarols i Rigat - Gispert, en el CRC3 Miquel i Oriol Revuelto - Seat 127 de 1979, en el CRC4 Xavier Jorba i Guillem Farrés, i repetint zero també els guanyadors del Ral·li, en el CR5 Mireia Llansó i Jesús Vila-real - Morris Mini 1275 GT de 1971, i en l'últim

control cap dels equips ho va aconseguir.

"**L'Estació**", de 19,58 km totals, començava amb una forquilla molt estreta, a tan sols 270 metres de la sortida. Això podia fer preveure als concursants que l'organització controlaria el pas dels vehicles just després d'aquesta impressionant "paella", amb un pas molt estret i amb un mur de sortida molt perillós. Però no va ser així, i de nou els una mica més de 5,5 km van ser bastant determinants per tots els participants, amb 3 Tics més en el recorregut, el segon situat després d'una zona molt complicada i els dos últims a la part final del recorregut. Antoni Tena i Sergi Lucena van ser els més regulars de l'especial amb només 1,1 punts. Però també va ser en aquest segon CRD2 on es van marcar els únics "0", a favor de Carles Barangé i Miguel Fluvia - Porsche 356 SC de 1965 i de Raúl i Luis Burcio - Porsche 944 Coupe de 1983.

L'última especial de la primera etapa, de 6,14 km, denominada "Viladecavalls - Olesa" tenia el primer Tic a 2.560 metres de la sortida, i el segon estava situat després d'un encreuament amb preferència. Curta especial, però disputada, ja que De Mingo - Domènech van tornar a guanyar el tram, amb 0,1 de penalització, però aquesta vegada compartint empat amb els andorrans Abillà, pare i fill - Opel Kadett D GT / E de 1983 que, en contrari que els seus rivals, van marcar un 0,0 en el CRF2 i un 0,1 en el CRF1. Curiosament només els barcelonins van fer ple en el CRF1, mentre que en el CRF2 també es van apuntar aquesta xifra la parella Jorba - Farrés, Frederic i Ignasi Garriga - Renault 12 S de 1976 i també els germans motoristes Permanyer - Permanyer.

La primera etapa va finalitzar amb un reagrupament de 55 minuts a la població de Castellbisbal, on els participants van prendre un refrigeri de mitja tarda a base d'embotits i pa de pagès, just al costat del parc tancat, controlat amb detall pels amics del Club local "Potarrosos Competició".

Al final de la primera etapa la parella De Mingo - Domènech dominaven la prova amb 8,7 punts de penalització, seguits de Mañero - Pradells a només 0,6 dels barcelonins i amb un avantatge de 0,1 sobre els vencedors finals, Gubern - Pallarols. Rigat - Gispert eren quarts amb 11,4 punts i Manel Arroyo i Jordi Arriezu - Audi Quattro de 1982, cinquens amb 12,1, encara que no van poder finalitzar la prova a causa d'una avaria mecànica en l'última especial del dia, a només uns 20 km del final.

Gubern i Pallarols, varen assolir la seva victòria a la segona secció

Un tram curt per començar la segona secció, "**El Suru**", de 6,10 km, també comptava amb dos Tics, un al PK. 3,110 i el segon situat a 500 metres de l'arribada. Antonio Martínez i Jordi Surià - Lancia Beta Montecarlo de 1983, s'apuntaven el seu primer zero absolut en una especial. Al CRF1 Falgàs - Vila, Mañero - Pradells, Malo - Curieses i Marc Cruells - Elías Clarena - Seat 124 FL 1600 de 1978, eren els únics capaços d'apuntar-se zeros al costat dels vencedors del tram que també van repetir en el CRF2.

El segon tram va portar als participants a "**Rellinars-2**", amb 19,36 km, i amb quatre Tics de control, dos d'ells situats a la part mitjana del recorregut (km 7 i 11), un tercer en el 14,710, i de nou l'últim a poc més d'1 km. del final. Aquesta va ser l'especial on tots els equips varen penalitzar més, ja que els vencedors del tram, Gubern - Pallarols, ho van aconseguir amb 14,2 punts de penalització. Al CRG1 Alguersuari - Urpí, al CRG2 Pep Vives i Jordi Vives - Seat Fura Crono de 1982 i Xavi Domingo i Manel Trèmols - Porsche 911 de 1983, al CRG3 Jorba-Farrés, i en el CRG4 cap dels participants van aconseguir passar sense penalitzar.

"**Vacarisses**", de només 5,93 km., situava els controls de pas a poc més de dos quilòmetres el primer i a 900 metres de l'arribada el segon. La victòria de l'especial va estar una altra vegada compartida entre la parella Arroyo - Arriezu i Xavier Faixedas i Joan Jordan - Seat 124 FL 1.600 de 1978. Pel que fa als dos passos nets de penalització en el CRH1 Valverde - Grandia, Jorba - Farrés i Fidel Estrada i Eloi Alsina - Renault Alpine A110 de 1976 i en el CRH2 Rollán - Rollán, De Mingo - Domènech, Giralte - Corbera, Arroyo - , Fermí Ribera i Ignasi Fernández - Porsche 356 SC de 1964, van aconseguir l'objectiu.

A només tres quilòmetres, els participants afrontaven "**Vacarisses - Viladecavalls**", de 7,57, Km, sense temps

a relaxar-se i de nou amb dos Tic, el primer, 500 metres abans d'un complicat encreuament cap a la població de Viladecavalls, i el segon de nou a 500 metres de la pancarta de final de tram. La victòria aquí va correspondre a Alguersuari - Urpí, amb un "0" en el primer pas i un 0,1 en el segon. Diversos van ser els pilots que van creuar un dels dos controls sense penalització en el CRI1, Bonvehí - Moragas, Lopez - Peradalta, Toni Sasplugas i Anna Vives - Ford Escord MKII RS 2000 de 1976, Colen - Navas, Josep Codina i Roger Dot - Porsche 911 SC de 1982 i de nou Ribera - Fernández, que varen anar afinant al final del ral·li, mentre que cap ho va poder fer en el CRI2.

Per últim, els participants afrontaven la desena especial de dia, "**Matadepera - Castellar**", la més llarga, de 35,23 km. i farcida de Tics. L'organització va situar el primer a poc més de dos quilòmetres de la sortida, mentre que el segon estava situat passades unes forquilles de baixada - i amb boira - després del Coll d'Estenalles. El tercer control el van situar a només 100 metres de dos complicats encreuaments i de només 60 metres entre tots dos. Els tres últims controls, al PK 18,250, abans d'una complexa zona de corbes, mentre que el cinquè, al PK 21,390, es trobava a dos quilòmetres abans del pas per la població de Sant Llorenç Savall, deixant l'últim per al PK . 28,310 prop de la població de Castellar del Vallès. La victòria és aquesta especial va correspondre a Jorba - Gómez que només varen penalitzar 2,9 punts. Dels 6 controls secrets de pas, només tres equips van aconseguir passar en un temps exacte en el primer d'ells, Giralt - Corbera, Quin Dalmau i Esther Vicenç - Seat 127 de 1973 i Enric Burrull i Víctor Sabater - Porsche 911 SC Carrera de 1983.

Per a més informació o fotos en alta resolució
Jaume Marco – J4 Press
www.j4press.com
Tel. 937460550 - 657879800



