

Nº 6. Mes de Julio-Agosto



SRX

SIMRACEXPERIENCE



MARTÍN SORPRENDE EN YPRES

ADEMÁS...



CONTENIDO DEL MES DE AGOSTO

- ❖ Página 3 – Crónica e imágenes del Ypres Rallye.
- ❖ Página 9 – “Hoy conocemos a...”.
- ❖ Página 13 – “Análisis técnico”.
- ❖ Página 14 – “¿Y si volvemos atrás?”.
- ❖ Página 15 – Crónica e imágenes del Rallye Terra da Agua .
- ❖ Página 21 – “Especial interés – Offtopic SRX”.
- ❖ Página 22 – “¿Sabías que...?”
- ❖ Página 23 – “Hoy conocemos a...”.
- ❖ Página 27 – Especial interés
- ❖ Página 28 – SRX – Primera parte 2018
- ❖ Página 29 – Campeonatos y Clasificaciones

NOTICIAS SRX



ERCSRX

Roberto Negrín y Rubén Romero se han incorporado al certamen europeo a partir del Ypres Rally con sendos Opel Adam y Peugeot 208, ambos de la categoría R2 y que además correrán dentro de la BK SRX.

BREVESRX

Tras la cita del Ypres Rally y el Rallye Terra da Agua, del ERC y del CERT respectivamente, la comunidad se tomará unas breves vacaciones durante el mes de Agosto, volviendo a la acción en Septiembre con una nueva prueba del ERC y del EHC.

PRÓXIMOS EVENTOS

-  02 - 05 Septiembre. ERC: Barum Czech Rally Zlín.
-  16 - 19 Septiembre. EHC: Ecce Homo Sternberk.
-  07 - 10 Octubre. ERC: 75th Rally Poland.
-  21 - 24 Octubre. CERT: 9º Rallye Norte de Extremadura.

Martín da la sorpresa en Bélgica

- Los problemas mecánicos de los R5 dejan una clasificación novedosa.
- Carlos Martín logra la primera victoria absoluta de su carrera.
- Fabio Lozano salva los muebles.
- Jordi San Andrés hace lo propio en la BK SRX y además consigue su primera victoria en la ERC3.

Con un itinerario de los más cortos del campeonato, las diferencias iban a ser pequeñas, por lo que cualquier fallo provocaría una pérdida de puntos importante. Apenas cinco tramos para sumar poco más de cuarenta kilómetros cronometrados.

Primer tramo y ya comprobábamos que la victoria iba a costarle al ganador sudor y sangre. Cinco pilotos en apenas cuatro segundos. El primer líder era Fabio Lozano, que imponía su Skoda Fabia R5 al Hyundai i20 R5 de David Cabaleiro, que cedió un segundo. A muy poca distancia, separados por tres décimas, Álvaro Jiménez era tercero provisional y líder del ERC2, justo por delante de Carlos Martín y Manuel Martín. Jordi San Andrés y David Lara empezaban con su batalla particular por la Beca SRX y la categoría ERC3.

CH/TC	Localización	Horario	Kms
TC/SS1	Mesen A	10:00	9,50
TC/SS2	Mesen B	11:00	6,00
TC/SS3	Reninge A	12:30	13,00
TC/SS4	Reninge B	13:30	4,00
TC/SS5	Watou	14:00	8,00
Total Kms			40,50

Los problemas no tardaban en aparecer en los favoritos. El peor parado fue Cabaleiro, que sufrió una avería mecánica que, aunque se pensó en rotura del motor, fue menos grave de lo que parecía. Lozano comenzaba a sufrir unos extraños problemas de dirección que, aunque aún no eran graves, más tarde sí lo serían. Por su parte, Manuel Martín también sufría problemas en el novedoso Volkswagen Polo GTI R5. En este tramo, sorprendía San Andrés con el primer scratch para él en todo el campeonato. Lozano y Carlos Martín no cedían mucho tiempo.



Carlos Martín sorprendió a todos con una victoria incontestable en el Ypres Rallye.

Tras este primer bucle, Cabaleiro conseguía reengancharse y marcaba el scratch. Manuel Martín y Fabio Lozano empezaban a sufrir más de la cuenta y ya perdían algunas posiciones. El liderato cambiaba de manos de Lozano a Carlos Martín, aunque debía vigilar la pequeña ventaja sobre Álvaro Jiménez y Gabriel Culebra. A mitad de rally, apenas un segundo separaba a San Andrés y Lara en su lucha.



No fue la mejor actuación para Fabio, con muchos problemas durante todo el rallye. Aún así, primero de la ERC1.

Penúltimo tramo y la lucha en cabeza se apretaba cada vez más. Carlos seguía líder, aunque ahora Culebra estaba a tres segundos, por los seis que tenía de ventaja sobre Jiménez. Cabaleiro volvía a ser el más rápido en su intento por remontar la mayor cantidad posible de puntos.

Todo se decidiría en los ocho kilómetros de ‘Watou’. Carlos Martín daba el hachazo definitivo y obtenía una merecida victoria. Justo tras él terminaba Álvaro Jiménez. Gabriel Culebra sufrió una avería en este tramo y perdió más de un minuto. Al final, Jordi San Andrés consiguió dos segundos de ventaja sobre David Lara. Quinto tras muchos problemas terminaba Fabio Lozano primero entre los vehículos R5. Eladio Ronquete terminaba sexto, justo por delante de Manuel Martín. David Cabaleiro marcaba otro scratch y culminaba su remontada hasta la octava plaza. Cerraban el ‘Top ten’ Alexis Pérez y Joel Pérez.



Segunda victoria consecutiva para Carlos Martín en la ERC2.

Por categorías, la ERC1 se veía muy afectada por los abandonos. De seis inscritos solo tres pudieron llegar a la ceremonia de llegada y, para más inri, todos con problemas graves. Fabio Lozano lograba la victoria, muy importante para acercarse a la lucha por las posiciones de cabeza. Manuel Martín terminaba segundo y, como Lozano, se afianzaba en las posiciones de cabeza de la categoría. Aunque parezca mentira, el mayor beneficiado, a pesar de ser tercero, fue David Cabaleiro. El de Hyundai se aprovechaba de la ausencia de J. F. Vega y el abandono de David Hernández para aumentar su ventaja en el liderato.



La tercera victoria en la BK SRX de Jordi San Andrés no tardó en llegar, con una fantástica actuación.

En ERC2 lograba la victoria Carlos Martín. Como en la clasificación general, Álvaro Jiménez fue su mayor rival. Con este resultado, Martín presentaba su candidatura a llevarse la categoría a final de temporada. El último cajón del podio fue para Joel Pérez, aunque a más de un minuto del líder. José Guerrero, afectado por una penalización en un Control Horario, terminó cuarto. Quinto y último entre los pilotos que consiguieron terminar, estaba Gabriel Culebra. Tras luchar por la victoria, la mecánica de su Mitsubishi dijo basta y suerte tuvo de poder terminar el rally.

La ERC3 estuvo muy apretada durante toda la carrera. Al final, Jordi San Andrés lograba su primera victoria por dos segundos sobre David Lara. Eladio Ronquete terminaba tercero, siguiendo con su buena sintonía con el pequeño Opel Adam R2. Alexis Pérez con el vetusto Ford Fiesta R2 fue cuarto, siendo este su mejor resultado del año. Quinta posición para Jaime Abad en su segunda experiencia en el certamen europeo.

Dentro de la Beca SRX, las posiciones casi se mantenían fijas. Debemos obviar a Ronquete, por lo que las dos primeras posiciones se mantienen igual que en ERC3. Ahora el podio pasaba a ser para Alexis Pérez, seguido de Jaime abad y Rubén Romero.



Por primera vez, un R2 se coló entre los tres primeros clasificados del Ypres Rallye.

Los vehículos de prestaciones inferiores aprovecharon su mejor oportunidad.

Ypres siempre se ha caracterizado por ser un rallye muy complicado, con tramos muy técnicos y estrechos en la que cualquier error, puede determinar el compás de un rallye. Y esto fue lo que ocurrió en esta edición de la emblemática prueba belga, que se convertía en la sexta prueba del European Rally Championship con un itinerario con tramos de enlace muy rápidos y estrechos.

La oportunidad de los vehículos con prestaciones inferiores, como los ERC2, vehículos caracterizados por ser similares a los Grupo N, pero con prestaciones algo superiores, y los R2, los cuales se adaptan a la perfección a tramos muy complicados. Además, la oportunidad se presentaba aún más interesante, ya que, entre la poca participación de los R5, unida a los problemas de los vehículos de éstas características que participaban en el rallye belga, supuso un caos de la que supieron aprovecharse los vehículos de la ERC2 y ERC3.

Por ello, podemos observar como hasta siete vehículos (tres ERC2 y cuatro ERC3) se colaron en el Top 10 de la general del Ypres Rallye, encontrando al primer R5 en quinta posición y demostrando que las carreteras belgas siempre sorprenden.




CLASIFICACION GENERAL




1		CARLOS MARTÍN	Mitsubishi Evo X	16'49''36
2		ÁLVARO JIMÉNEZ	Mitsubishi Evo X	+ 12.75
3		JORDI SAN ANDRÉS	Peugeot 208 R2	+ 26.93
4		DAVID LARA	Peugeot 208 R2	+ 28.87
5		FABIO LOZANO	Skoda Fabia R5	+ 38.31




CLASIFICACION ERC1




1		FABIO LOZANO	Skoda Fabia R5	17'27''68
2		MANUEL MARTÍN	VW Polo GTI R5	+ 19.92
3		DAVID CABALEIRO	Hyundai i20 R5	+ 32.35




CLASIFICACION ERC2




1		CARLOS MARTÍN	Mitsubishi Evo X	16'49''36
2		ÁLVARO JIMÉNEZ	Mitsubishi Evo X	+ 12.75
3		JOEL PÉREZ	Mitsubishi Evo IX	+ 1.20.19
4		JOSE GUERRERO	Mitsubishi Evo X	+ 1.23.09
5		GABRIEL CULEBRA	Mitsubishi Evo X	+ 1.56.46

		CLASIFICACION ERC3			
1		JORDI SAN ANDRÉS	Peugeot 208 R2	17'16''30	
2		DAVID LARA	Peugeot 208 R2		+ 1.94
3		ELADIO RONQUETE	Opel Adam R2		+ 21.81
4		ALEXIS PÉREZ	Ford Fiesta R2		+ 50.86
5		JAIME ABAD	Peugeot 208 R2		+ 1.00.42

		CLASIFICACION BK SRX			
1		JORDI SAN ANDRÉS	Peugeot 208 R2	17'16''30	
2		DAVID LARA	Peugeot 208 R2		+ 6.05
3		ALEXIS PÉREZ	Ford Fiesta R2		+ 50.86
4		JAIME ABAD	Peugeot 208 R2		+ 1.00.42
5		RUBÉN ROMERO	Peugeot 208 R2		+ 1.46.19



HOY CONOCEMOS A... Fabio Lozano

Natural de Gran Canaria, es uno de los pilotos más rápidos de la comunidad a pesar de su corta experiencia.

Pregunta: Bueno Fabio, cuéntanos ¿cuáles fueron tus comienzos y tu primera experiencia dentro de la simulación?

Respuesta: Buenas tardes. Pues la verdad que siempre he estado relacionado con este mundillo desde pequeño, jugando a diferentes juegos de circuitos y rallyes. Pero siempre se caracterizaba por ser más juego que simulación, así que se podría decir que mi primera experiencia sería fue en esta propia comunidad.

P: ¿Con qué campeonato o campeonatos debutaste aquí en SRX? ¿Cómo te fue en ellos?

R: Mi debut en la comunidad fue corto pero intenso. Disputé una única prueba de Rallycross, la de Francia más concretamente, y a pesar de tener a grandes rivales en mi turno, conseguí dos pódiums en las dos carreras que disputé. Posteriormente, participé en la Subida a Velefique, prueba del Nacional de Montaña, con un Renault Clio R3, en la que abandoné a pesar de encontrarme con muy buen ritmo y sensaciones.





P: Tu explosión de talento y resultados fue en 2016 ¿Qué recuerdas de esa temporada?

R: Pues la verdad que recuerdo vivir esa temporada con mucha intensidad. Disputar tres campeonatos (II WRC SRX, Regional SRX y Seat León Eurocup) supuso un auténtico reto desde el comienzo, aunque el principal objetivo era ir cogiendo ritmo poco a poco e ir aprendiendo. Y a medida que iba transcurriendo la temporada, los resultados iban saliendo, hasta el punto de verme líder del WRC3, además de conseguir diversos pódiums en el Regional y en la Seat León Eurocup. Al final, conseguí llevarme el título en la WRC3, consiguiendo además mi primera victoria de la categoría en Gales, y ser el mejor equipo privado del campeonato. En cambio, en el Regional y en la León Eurocup, me ausenté en las últimas pruebas y no pude obtener mejores resultados, aunque quedé muy satisfecho con la temporada, hasta el punto de quedar segundo en el Hall of Fame de 2016 en mi “primer año”.



P: El año pasado pasaste a “jugar con los grandes”, ¿Cómo te fue?

R: Muy difícil la verdad. El salto de nivel se notaba y ya no era sólo competir por mi categoría, sino contra los pilotos más rápidos de la comunidad y se notaba bastante la diferencia. A pesar de ello, intenté tomarme la temporada de dos maneras distintas. La primera parte de ella, seguir aprendiendo y la segunda, intentar optar a algo más. Y la verdad que se notó bastante la diferencia. Conseguí mi primera victoria en Ferrol y otros dos pódiums en Adeje y La Nucía para acabar en la parte alta del CERA. Y en el Legend, pues conseguí el subcampeonato en el WRC así que se podría considerar que fue una muy buena temporada a pesar de no poder disputarla al completo.



P: Este año estás utilizando un Citroën DS3 R5, un Lada y has repetido con el Sköda Fabia R5. ¿Por qué has elegido estos coches? ¿Con cuál te quedas de los tres?

R: Por un lado, me decanté en repetir con el Sköda Fabia R5 porque creo que es el vehículo que mejor se compenetra con mi conducción, algo particular en sí. Es un vehículo que te ofrece bastante estabilidad y mucha manejabilidad, cosa que destaco sobre él. En el caso del DS3 R5 lo elegí porque me apetecía probar en tierra con un R5, y el Citroën era el mejor vehículo de éstas características. Y el caso del Lada, fue una apuesta personal con algunos compañeros de ésta comunidad. Quería divertirme, se presentó la oportunidad de disputar el campeonato de montaña con un trasera y que mejor que un Lada (risas).

Y me quedo sin lugar a dudas con el Sköda Fabia R5. Es un coche prácticamente perfecto para mí.

P: ¿Cuál ha sido el mejor momento de tu carrera? ¿Y el peor?

R: Pues la verdad que no tengo uno, sino dos mejores momentos por así decirlo. El primero, en 2016. Ganar la WRC3, además de lograr la segunda posición en el HoF fue una de las mejores sensaciones posibles. Y la otra, pues mi primera victoria en esta comunidad, en el CERA Rallye de Ferrol. ¡Fue un momento increíble!

Y el peor momento, pues quizás a principios de la temporada 2016. Más concretamente en el Rallye de México. A pesar de finalizar cuarto, veía como mi ritmo con respecto a mis principales rivales por el campeonato estaba muy lejos, y pensar que estábamos en el inicio de temporada supuso un varapalo. Pero por suerte, también supuso un cambio en mi mentalidad y en mi conducción, lo que me permitió conseguir mejores resultados a partir de ese momento.



P: ¿Cuál es para ti, la mejor combinación de tramo y coche con el que has corrido?

R: De primeras, no se me viene un tramo en concreto, pero quizás El Cubilete con el Renault Clio R3T, Sella o la Era del Cardón, ambas con el Sköda Fabia R5. Sin duda han sido de los tramos que más he disfrutado y además, mostrando un muy buen ritmo en todos ellos.



P: La historia de tu fichaje por el equipo de Guataca SIM Competición es curiosa ¿puedes contárnosla?

R: (Risas). La verdad que mi fichaje por GSC tiene una historia bastante curiosa detrás como bien dices. Tras la temporada 2016, aún sin finalizarla, se pusieron en contacto para una posible incorporación a su equipo. En ese momento, es cierto que tenía alguna que otra escudería interesada además de pertenecer en ese tiempo a HRC, pero tras unas negociaciones, intensas por así decirlo, terminé recalando en las filas de Guataca. Si bien es cierto, que ya no fue sólo por tema deportivo o competitivo, ya que desde mis comienzos, había hecho muy buenas migas con algunos pilotos de GSC, como Cabaleiro, Carlos o Culebra cuando nos encontrábamos entrenando, y entre una cosa y la otra, al final acabé fichando por ellos.

Todavía tenemos algunos piques con otros jefes de filas de algún equipo de la comunidad por mi fichaje, pero siempre a modo de broma e ironía.

Muchas gracias a todos. Nos vemos muy pronto.



Análisis técnico.... Opel Adam R2

Tras anunciar su vuelta al mundo de la competición en 2013, partiendo de la base del modelo del Opel Adam Cup, el Adam R2 debutaba oficialmente en la temporada 2015 dentro del campeonato europeo con tres modelos para la ocasión.

Pertenciente a la categoría R2, es uno de los vehículos de los que podemos disfrutar dentro del European Rally Championship.

- **Motor:**

El modelo Adam, en su versión R2, monta un motor de 1600 cc con inyección indirecta multipunto, además de ofrecer una potencia máxima de 185 cv a 7750 rpm.



- **Transmisión:**

Con tracción delantera con diferencial autocableante multidisco, también utiliza una caja de cambios secuenciales "Sadev" de cinco velocidades con grupo corto.

- **Frenos/Dirección/Ruedas:**

Utiliza discos ventilados delanteros, con 310 mm de diámetro para asfalto y 278 mm para tierra mientras que en los traseros usa unos discos macizos además de freno de mano hidráulico y mando de repartidor de frenada regulable desde el interior. Suspensiones independientes delanteras y semi-independiente traseras, tipo McPherson y dirección cremallera, con asistencia hidráulica. Llantas de 16 pulgadas para asfalto y 15 para tierra.



+

- **Chasis/Carrocería:**

Con una distancia entre ejes de 2.310 mm, el Adam R2 tiene una longitud de 3698 mm, 1720 mm de anchura y 1442 mm de altura con reglaje de asfalto, aparte de ofrecer un peso en vacío de 1030 kg.

Con estos datos, podemos ver como el Opel Adam R2 ofrece características similares a las de sus principales rivales de la categoría R2, siendo este vehículo, junto al Peugeot 208 R2, uno de los vehículos más frecuentes y utilizados por los pilotos de la comunidad.



¿Y SI VOLVEMOS ATRÁS?... JULIO 2017

Siempre es bueno recordar la historia de la comunidad, y como no es menos, en esta sección intentaremos hacer un pequeño flashback en el tiempo para recordar distintos momentos vividos en la comunidad. En este caso, nos trasladamos un año atrás, en 2017, para recordar qué ocurría en una prueba específica. El Rallye de Ferrol.



Ferrol se convertía en la sexta cita del CERA Online SRX 2017, en la que Nico Delgado llegaba líder del certamen a la segunda de las pruebas gallegas, tras conseguir la victoria en Ourense y colocarse con apenas 2 puntos de diferencia con respecto a David Cabaleiro y 27 con respecto a Santi González. 49 equipos tomaban la salida en la ciudad de Ferrol, en A Coruña, con cerca de 97 kilómetros divididos en seis tramos cronometrados, el rallye más largo hasta el momento.



Si bien es cierto que la lista de favoritos para la victoria estaba entre Nico, Cabaleiro y Santi, el rallye deparó algo muy distinto que ni en las apuestas estaba. Fabio Lozano, quién reaparecía tras la ausencia en la anterior cita del CERA, sorprendía a propios y extraños y conseguía una ajustada victoria con respecto a su compañero de equipo, David Cabaleiro, con apenas 2,3 segundos de diferencia entre ambos pilotos. Tercero, de menos a más, pero muy lejos de los pilotos de Guataca SIM Competición, se situaba Santi González, siendo cuarto Manuel Martín mientras que quinto, con un vehículo de prestaciones inferior, finalizaba Jaime Clavijo. Además, el propio Jaime conseguía la victoria dentro del Grupo N, Danay Hernández hacía lo propio en la Clio R3T Iberian Trophy, mientras que David Báez conseguía un importante triplete al conseguir la victoria en la Copa Twingo, R2 y 2RM.



Cabe destacar, que los principales líderes de las distintas del campeonato hasta el momento, Nico Delgado, líder en el CERA, como David Hernández y Gabriel Culebra – líderes del Grupo N y de la Copa Twingo – sufrieron un verdadero infierno en Ferrol, tomando el camino del abandono en el penúltimo tramo, lo que apretaba aún más las clasificaciones tras el Rallye de Ferrol.



Tras la sexta cita del CERA Online SRX, Cabaleiro volvía a retomar la cabeza en la clasificación general del CERA, liderato que no abandonaría en el resto de citas, mientras que Nico y Santi veían como el piloto tinerfeño tomaba ventaja con respecto a los pilotos de GTL Competición.

Datos a destacar: El Rallye de Ferrol se convirtió en la prueba con más kilometraje de todo el campeonato, siendo también el rallye con el mayor tiempo total invertido, 37 minutos, 19 segundos y 495 milésimas, además de suponer la segunda victoria de la marca Skoda y la primera de Fabio Lozano, quién además se convertía en el quinto vencedor distinto en el nacional de asfalto. Los 2,7 segundos de diferencia entre Fabio y Cabaleiro también supusieron la menor diferencia entre los ganadores.

La tercera seguida de Cabaleiro.

- El duelo entre Cabaleiro y Martín se decantó por el primero.
- Fabio Lozano se ha coronado campeón de la R5.
- Vega, San Andrés y Lozano vencieron en sus categorías.

La cuarta cita del Campeonato de España de Rallies de Tierra, el Rally Terra da Auga, contaría con un rutómetro corto. Cerca de cuarenta kilómetros cronometrados repartidos en seis tramos. Aunque corto, era un rally con muchas trampas, como siempre ocurre en los rallies gallegos.

David Cabaleiro quería atacar en el primer bucle. Consiguió el scratch en el primer tramo, logrando una ventaja grande para un tramo tan corto. Tras él, a tres segundos, terminaba Manuel Martín. Ya un poco más lejos, teníamos un grupo que lucharía por el tercer cajón del podio. Este pequeño grupo lo lideraba Gabriel Culebra, con Joel Pérez y Juan Francisco Vega muy cerca.

CH/TC	Localización	Horario	Kms
TC/SS1	Touro 1	9:30	3,50
TC/SS2	O Pino 1	10:30	9,10
TC/SS3	Sobredo 1	12:00	6,65
TC/SS4	Touro 2	16:00	3,50
TC/SS5	O Pino 2	17:00	9,10
TC/SS6	Sobredo 2	18:30	6,65
Total Kms			38,50

Martín lograba el mejor tiempo y era líder con cinco segundos sobre su más inmediato perseguidor. Culebra subía a la segunda posición, con Vega a dos décimas. Un segundo por detrás quedaba Cabaleiro, que sufrió dos trompos en este tramo por, según sus propias palabras al llegar a meta, exceso de fogosidad. Pérez empezaba a ceder distancia.



David Cabaleiro mostró nuevamente su potencia con el Evo IX en el Terra da Auga.

Martín llegaba líder al ecuador de la prueba a pesar de ceder tres segundos respecto al scratch de Cabaleiro, que ya era segundo. Vega lograba algo de ventaja sobre Culebra, a la par que se distanciaba de los dos de cabeza. Jordi San Andrés ya era quinto y sólido líder de la Beca SRX. Joel Pérez abandonaba y, aunque se reenganchaba, perdió todas las opciones a un buen resultado. Por su parte, Fabio Lozano no estaba teniendo una gran actuación.



Sexta posición y primero de la R5 para Fabio Lozano, quién además se proclamó campeón de su categoría.

El cambio de líder llegaba en el cuarto tramo. Cabaleiro repetía scratch y adelantaba a Martín por apenas un segundo. Vega y Culebra prácticamente calcaban el tiempo. Penúltimo tramo y llegaba el cuarto scratch de Cabaleiro. Ya tenía nueve segundos sobre Martín, por lo que podría evitar algunos riesgos en el último tramo, el más largo del rally. A su vez, Vega también llegaba al último tramo con trece segundos sobre Culebra, que tenía a ocho segundos a San Andrés.

Al final, el intento desesperado de Martín no obtuvo resultado, aunque se quedó muy cerca del scratch del vencedor de la prueba. Culebra tampoco pudo acercarse a Vega por lo que nada cambió en la zona alta de la clasificación en este último tramo.



J. F Vega conseguía la segunda victoria de la temporada en Arzúa.

David Cabaleiro lograba su tercera victoria consecutiva en tierras gallegas. Manuel Martín, con este segundo puesto, se aupaba a la segunda posición tanto en la categoría Proto como en la clasificación general del campeonato, siendo el mayor rival de Cabaleiro a falta de dos rallies. Juan Francisco Vega ocupó el tercer cajón del podio y una nueva victoria entre los N5. Gabriel Culebra terminó a las puertas del podio, aunque estando necesitado de resultados no es una mala noticia para él. Quinta posición para Jordi San Andrés, que además vencía en la Beca SRX. Fabio Lozano terminó sexto, aunque lo importante para él fue la victoria en la categoría R5, que lo confirmaba como campeón a falta de dos rallies. Alexis Pérez fue séptimo, seguido de Carlos Martín. Cerraron el 'Top ten' Maurizio Tiveron y Joel Pérez.



Cuarta victoria dentro de la BK SRX y tercera dentro de la R2 además de una fantástica 5ª posición para Jordi.

David Cabaleiro consiguió otra victoria en la categoría Proto. Manuel Martín era segundo mientras que Joel Pérez lograba la tercera posición. En la clasificación general de la categoría mantienen estas mismas posiciones, siendo los tres los únicos aspirantes matemáticamente al título.

Juan Francisco Vega lograba su segunda victoria en la categoría N5. Ya tiene una ventaja considerable en el campeonato, aunque la batalla por la segunda posición está muy interesante. Carlos Martín, que fue tercero en Galicia, ocupa la segunda posición, con apenas sólo cinco puntos sobre Gabriel Culebra y Maurizio Tiveron. Culebra fue segundo en el Rally Terra da Auga, mientras que Tiveron fue cuarto.

Entre las 2RM Jordi San Andrés obtuvo la tercera victoria del año y, en el Rally de Extremadura podría coronarse campeón. Alexis Pérez y David Lara completaron el podio. Fernando Giménez fue cuarto, seguido de Fernando Larrauri y Alberto Rivera. Cerraba la clasificación Israel Blanco.

Entre los vehículos R5 solo Fabio Lozano pudo presentarse en Galicia. El absoluto dominio del piloto natural de Gran Canaria provocó que muchos de sus rivales dieran por perdido el campeonato. Así, sólo con terminar pudo confirmar su victoria en la categoría.



Siempre es difícil correr en tierras gallegas. En acción, Cabaleiro con el Mitsubishi Lancer Evo IX.

Fabio Lozano, primer campeón virtual en la categoría R5.

El piloto grancanario del equipo Guataca SIM Competición ha certificado en tierras gallegas, el título dentro de la categoría R5 tras vencer en el Rallye Terra da Auga y aprovechándose de las ausencias de sus inmediatos rivales. Fabio, que ha conseguido pleno de victorias hasta el momento (también venció en el Isla de los Volcanes, Pozoblanco y Tierras Altas de Lorca), lograba su cuarta victoria consecutiva y certificaba el entorchado a bordo del Citroën DS3 R5, siendo además el primer piloto en colocarse “virtualmente” como campeón de su categoría.

Los demás líderes de las distintas categorías del CERT, también han acentuado un poco más sus lideratos tras la cita gallega en la comarca de Arzúa. David Cabaleiro ha acercado un poco más el doble entorchado tanto en la general del campeonato como en la categoría Proto tras la doble victoria conseguida. En Extremadura podría proclamarse campeón. Misma suerte corrieron tanto J.F Vega en la categoría N5 como Jordi San Andrés en la R2 y en la BK SRX. El primero, conseguía la segunda victoria de la temporada que le distancia de sus perseguidores aunque todo parece indicar que no se decidirá hasta la última cita en Granada. En cambio, Jordi ha dado un paso de gigante en ambas categorías. En la R2, ha sumado la tercera victoria de la temporada que le permite con cantar el alirón en tierras extremeñas. En cambio, en la BK SRX, se antoja algo más complicada. Con cuatro citas todavía por disputar, parece que Jordi todavía le queda mucho por remar para conseguir la beca.

Destacar por otro lado, el gran rallye realizado tanto por el propio Jordi como por Alexis Pérez. Ambos pilotos, con monturas R2, se colaron dentro del “Top-10” del Rallye Terra da Auga y lucharon a la par contra vehículos de mayores prestaciones como los Proto, R5 y N5.



CLASIFICACION GENERAL


1	David Cabaleiro			21'05''796
2	Manuel Martín			+ 9.0
3	J.F Vega			+ 34.9
4	Gabriel Culebra			+ 48.7
5	Jordi San Andrés			+ 1.01.4

CERT SRX 2018

CERT Rallye Terra da Auga



CLASIFICACION PROTO


1	David Cabaleiro			21'05''796
2	Manuel Martín			+ 9.0
3	Joel Pérez			+ 3.21.4

CERT SRX 2018

CERT Rallye Terra da Auga



CLASIFICACION R5


1	Fabio Lozano			22'29''668
---	---------------------	---	--	------------

CERT SRX 2018

CERT Rallye Terra da Auga




CLASIFICACION N5



1	J.F Vega			21'40''752
2	Gabriel Culebra			+ 13.7
3	Carlos Martín			+ 1.33.5
4	Maurizio Tiveron			+ 2.16.6

CERT SRX 2018

CERT Rallye Terra da Auga




CLASIFICACION 2RM



1	Jordi San Andrés			22'07''250
2	Alexis Pérez			+ 39.5
3	David Lara			+ 2.36.1
4	Fernando Giménez			+ 3.25.5
5	Fernando Larrauri			+ 3.29.0

CERT SRX 2018

CERT Rallye Terra da Auga




CLASIFICACION BK SRX




1	Jordi San Andrés			28'55''467
2	Alexis Pérez			+ 39.5
3	David Lara			+ 2.36.1
4	Fernando Giménez			+ 3.25.5
5	Fernando Larrauri			+ 3.29.0

CERT SRX 2018

CERT Rallye Terra da Auga

ESPECIAL INTERÉS

Últimas semanas intensas para la FIA SRX y la comunidad, ya que por segundo año consecutivo, se celebrará la II Race of Champions, que reúne a los mejores pilotos de la comunidad para intentar ser el campeón de campeones.

Será este el segundo año en el que se celebrará el ROC, si bien es cierto, que hasta el momento la organización no ha dado mayores detalles de cómo se realizará el evento, ya podemos ir deshojando diferentes aspectos. Por un lado, se ha dado a conocer que la próxima Race Of Champions será de inscripción abierta, es decir, cualquier piloto de la comunidad podrá disputar el evento, aunque los vencedores de las categorías de los campeonatos que se disputan este año en la comunidad, seguirán optando directamente a una plaza en el cuadro final.

Además, ya conocemos hasta el momento, a dos vehículos diferentes para el evento. Por un lado, volveremos a disfrutar del Audi Sport Quattro S1 Grupo B, vehículo que ya estuvo presente en la pasada edición de la prueba, y que este año repetirá en la alineación de vehículos presentes en la comunidad.

Por otro lado, el Volkswagen Polo WRC, vehículo emblemático y dominador en los últimos años dentro del World Rally Championship, estará presente sustituyendo al Citroën DS3 WRC, y convirtiéndose en el vehículo referencia y de los más atractivos para ver. Recordar, que el vehículo de la marca alemana, consiguió un total de 43 victorias y 87 pódiums, además de conseguir cuatro títulos por constructores y otros tantos de pilotos en los cuatro años que compitió en la máxima categoría de rallyes.

Con ello, el ROC pone en marcha el engranaje de un evento, que el año pasado ya dejó grandes sensaciones para pilotos y aficionados.

Seguiremos informando...

OFFTOPIC-SRX

Hoy nos centraremos en hablar de las participaciones a escala real, de distintos pilotos de nuestra comunidad durante estos meses.

En este caso, Juan Cristo Pérez y Danay Hernández participaban por tercer año en el 45 Rally Senderos de La Palma, prueba puntuable para el Campeonato Autonómico de Rallyes de Canarias. El equipo palmero, con su inseparable Peugeot 205 Rallye, llegaban con muchas ilusiones y confianza tras el gran resultado obtenido semanas atrás en el Rally Sprint Cielo de La Palma.

J.C Pérez "Fito", apodado cariñosamente en la comunidad, demostraba que lo conseguido en el rallysprint no fue fruto de la casualidad, y conseguía en la prueba emblemática de la isla Bonita, una nueva victoria en el apartado de Promoción Naviera Armas, mostrándose muy sólido con siete scratch de nueve posibles y sumando dos de dos en ésta categoría. Además, conseguía una fantástica 11ª posición en la general, además de finalizar 2º en la categoría TA y 1º en la categoría 5.



¿SABÍAS QUE?... Zona de repostaje

La zona de repostaje es el lugar habilitado por la organización para cargar de combustible el depósito del coche de carreras. Suele estar situada a la salida del parque de asistencia (una vez superado el control de salida del mismo) y el tiempo estimado para la tarea de repostaje se incluye en el tiempo que fija la organización para recorrer el tramo de enlace hasta el siguiente control horario.

En esta zona hay que tener en cuenta una serie de recomendaciones para que el repostaje sea lo más seguro posible.



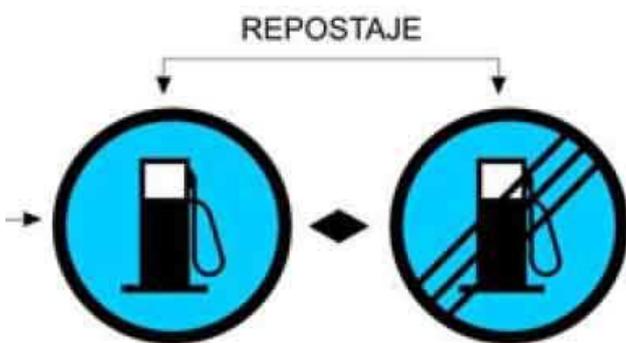
Dentro de la Zona de Repostaje sólo está permitido realizar las tareas propias del repostaje (y no otras como revisión de presiones de neumáticos u otro tipo de reparaciones o preparación del coche de carreras)

- Se establece un límite de velocidad máximo de 5 km/h dentro de esta zona.

- El motor deberá estar parado durante la operación de repostaje.

- Es muy recomendable por motivos de seguridad que tanto el piloto como el copiloto permanezcan fuera del vehículo, pero en caso de no hacerlo, deberán estar con los arneses sin abrochar por si hay que evacuar el coche lo más rápidamente posible.

- Es de sentido común, pero se deberá alejar a las personas que fumen de estos puntos, en la que entre otras, está la prohibición de usar aparatos móviles electrónicos en las proximidades para evitar el riesgo de explosión al entrar en contacto con los gases del combustible.



En caso de que el vehículo no pudiese arrancar, está permitido sin penalización alguna empujarlo fuera de la Zona de Repostaje por el piloto y el copiloto (pudiendo ser ayudados por los oficiales o una de las personas del equipo encarga del repostaje). Además, si el vehículo no pudiera arrancar (una vez fuera de la Zona de Repostaje), el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo





HOY CONOCEMOS A... Jordi San Andrés

El piloto catalán , con una breve aparición el año pasado en la parte final, disputa este año, su primera temporada al completo, convirtiéndose en una de las revelaciones de la comunidad

Pregunta: Muy buenas Jordi, cuéntanos ¿cuáles fueron tus comienzos y tu primera experiencia dentro de la simulación?

Respuesta: Buenas. Mis inicios en la simulación fueron en los simuladores que había en un karting cera de Barcelona. Allí gané mi primer rally además de otras competiciones. Gracias a premios de estas competiciones pude montarme mi propio simulador en casa y aquí sigue. Después he estado haciendo competiciones en circuitos como la Porsche Supercup o el campeonato de F1 de FSR en rFactor 2

P: ¿Con qué campeonato o campeonatos debutaste aquí en SRX? ¿Cómo te fue en ellos?

R: Empecé hace muy poco, el año pasado. Hice los 2 últimos rallies en la Copa Twingo. Para el primero no tenía ni idea de cómo funcionaba esto y la verdad que me llevé una sorpresa quedando bastante sin apenas haber entrenado. En el segundo, ya sabiendo cómo funcionaba todo y entrenando, quedé primero de la copa.





P: El año pasado llegaste a debutar en la famosa Copa Twingo en las dos últimas citas (La Nucía y Comunidad de Madrid) entrando con fuerza dentro de la competición. Este año, te vemos luchando dentro de la BK SRX (en el ERC y CERT) y en el EHC en cambio, te hemos visto luchando por la victoria general con la Osella PA20. ¿Qué te ha llevado a decantarte por competir en campeonatos tan distintos?

R: Me decanté por la Beka en ERC y CERT porque este es mi primer año entero en SRX y quería correr en esta categoría ya que el coche me encanta, hay competencia, y considero que es la categoría de iniciación. Después vi que en el EHC estaba disponible la categoría Barquetas, que son coches que me fascinan, y no dudé en apuntarme. También opté por esa opción porque con los R2 es casi imposible conseguir una victoria en la general y con la Osella sí.



P: ¿Cómo afrontas y cuáles son tus principales objetivos de la temporada 2018 en SRX?

R: Afronto esta segunda parte de la temporada con muchísimas más ganas que la primera, ya que me he visto con muchas más opciones de lo que me imaginaba a principio de temporada. Mis objetivos son seguir divirtiéndome e intentar conseguir la victoria a final de la temporada en todas las categorías en las que corro. También estoy centrado en HoF 2018, sería muy bonito conseguir la victoria en este apartado también, aunque hay mucho nivel y lo veo complicado.



P: ¿Cuál ha sido el mejor momento de tu carrera dentro de SRX? ¿Y el peor?

R: El mejor momento quizás ha sido este último rally, dónde en la clasificación provisional, conseguí mi primer pódium con un tercero de la general y primero de la categoría, aunque cualquier prueba con victoria en la R2 es un buen rally. El peor momento quizás fue el único abandono que he tenido hasta ahora en el Cyprus Rally, además, en el TC1.

P: Fuera del mundo de la simulación, sabemos que tienes un hobby muy relacionado con el mundo del motor, que son los karts. Cuéntanos un poco sobre la modalidad en la que compites y como te va en ello.

R: Pues sí, Fuera de la simulación compito en la vida real, en concreto en karting, ya que soy menor y no puedo correr en rallyes aún. Compito en la categoría Kz, que son karts de 2 tiempos de 125cc que cuentan con 6 velocidades y que llegan a velocidades cercanas a los 170 km/h. La verdad es que este año, excepto un 0 por un accidente, está saliendo todo muy ben y somos muy competitivos. Corremos contra agente mucho más experimentada y con más recursos que nosotros y les estamos plantando cara, consiguiendo algún pódium. Esperamos que lleguen nuevos patrocinadores para ayudarnos a reflejar nuestro potencial.





P: ¿Cuál es, según tu opinión, el tramo con el que más has disfrutado hasta día de hoy?

R: Disfruto en todos los tramos ya que a mí lo que me gusta es correr, indiferentemente del tramo, pero los tramos muy rápidos y estrechos donde tienes que apuntar muy bien el coche y no puedes cometer errores me encantan. Si me tengo que quedar con uno me quedo con Coll del Buc.

P: ¿Y qué vehículo destacarías como el mejor que has conducido dentro de SRX?

R: La verdad es que no he probado muchos coches, y aunque me guste mucho el 208 R2, mis favoritas son las Osella. Es brutal la velocidad que cogen y cómo puedes trazar las curvas rápidas a velocidades exageradas sin notar un solo extraño.



P: Por último, este año te vemos en puestos cabeceros en el HoF, lo que te da la oportunidad de optar por un vehículo muy superior el año que viene. ¿Asumirás el premio de la BK SRX u optarás a algo mayor?

R: Aún es muy temprano para decidir la o las monturas del año que viene, más teniendo en cuenta que nos han avanzado que habrá categorías nuevas. La verdad es que me gustaría optar a las victorias generales de los rallies estando en la categoría más alta pero no sé si será un paso demasiado grande, ya le veremos el próximo año.

Gracias por la entrevista. ¡¡Nos vemos por los tramos!!

ESPECIAL INTERÉS

Con el breve parón que ha sufrido la comunidad con motivo de las vacaciones de verano, no hemos podido evitar pensar en algunas noticias del próximo año que se acerca. ¿Cuáles serán los campeonatos y el calendario a seguir? ¿Qué novedades nos traerán el próximo año?

Estas pequeñas dudas que nos han surgido a mucho de los componentes y competidores de la comunidad, han sido resueltos en las últimas semanas, con un breve comunicado que decía lo siguiente: “Simracexperience y el equipo JJSport han llegado a un acuerdo otro año más para que nos preparen los Mods de rFactor del año que viene, recuperando competiciones que no hacíamos desde el 2016, el WRC y el Regional.”



WRC

FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

Por ello, podemos confirmar que el WRC vuelve a SRX tras dos años, en la que nos deparará muchas más sorpresas. Por ahora, hemos podido ver en algunos test, el Ford Fiesta WRC de última generación además del Volkswagen Polo GTI R5, último vehículo de éstas características en salir al mercado. Así, podemos confirmar que los participantes tendrán los vehículos más modernos y recientes que pueden disfrutar del mercado en el mundial de rallyes.

Cabe recordar, que el último WRC celebrado en la comunidad, en el año 2016, J.F Vega conseguía la victoria tanto en la general, como en la categoría WRC a bordo del Hyundai i20 WRC, acompañado por Danay Hernández y Pastrana, con sendos Volkswagen Polo WRC y Hyundai i20 WRC respectivamente.

En la categoría WRC2, Antonio González conseguía la victoria con el Ford Fiesta R5, seguido de Carlos Martín y Daniel Soto, mientras que en la categoría WRC3, Fabio Lozano lograba una victoria impecable en el campeonato con una bonita batalla a tres durante toda la temporada con Nico Delgado y Jaime Clavijo.

Próximamente, saldrán nuevas noticias al respecto, las cuáles estamos esperando con ansias, no solo del WRC, sino de los otros campeonatos que acompañarán al mundial de rallyes.

SRX – PRIMERA PARTE DE 2018

Ya hemos alcanzado el ecuador de la temporada con el breve parón que sufrirá la comunidad durante el mes de Agosto, y con ello, nos permite echar un pequeño vistazo a lo que ha ocurrido durante la primera parte de la temporada en los distintos campeonatos de la comunidad hasta el momento.

Por un lado, en el European Rally Championship, más conocido como ERC, David Cabaleiro lidera el certamen europeo. Vencedor en Chipre, Acrópolis y Roma di Capitale, el piloto tinerfeño cuenta con 29 puntos de ventaja con respecto a David Hernández, y 44 puntos con respecto a J.F Vega, ambos ausentes en la última prueba. Tanto Cabaleiro, como Hernández y Vega, han sido los claros dominadores durante las primeras pruebas del ERC y se han ido alternando el pódium entre ellos durante buena parte de los rallyes. Destacar el caso de David Hernández, quién comenzó liderando el europeo con dos victorias consecutivas en Azores y Canarias, y que ha perdido el liderato en las últimas pruebas, siendo además ausente en la última de ellas (Ypres Rallye). Por detrás, nos encontramos a Fabio Lozano y a Manuel Martín, quiénes asumen todas las papeletas para meterse en puestos de honor e incluso luchar por la victoria y ponerle las cosas más difíciles al trío de cabeza con sendos buenos resultados en las últimas citas.

Si nos trasladamos a las distintas categorías, podemos ver como David Cabaleiro también lidera la ERC1 con 39 puntos de ventaja con David Hernández. Por detrás y muy apretados, J.F Vega, Fabio Lozano y Manuel Martín se separan por 14 puntos de diferencia entre los tres. En la ERC2, J.C Pérez lidera la categoría con apenas 4 puntos con respecto a Carlos Martín, pletórico tras sus últimas victorias en Roma e Ypres. Por detrás, Alejandro Palmero, Joel Pérez y Álvaro Jiménez forman el grupo perseguidor con 7 puntos de diferencia entre ellos y poco más de veinte puntos con respecto del liderato. En la ERC3, el líder Eladio Ronquete cuenta con 16 y 38 puntos de diferencia con Jordi San Andrés y Javier Carril respectivamente, encontrándonos un poco más alejado a David Lara, Alberto Rivera, Alexis Pérez y Gabriel Jiménez.

Por otro lado, en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, abreviado como CERT, todo parece indicar que David Cabaleiro conseguirá más pronto que tarde, el campeonato. Con tres victorias en cuatro rallyes, el piloto tinerfeño lidera por delante Fabio Lozano -49 puntos entre ambos pilotos- y un poco más atrás le sigue Manuel Martín. Parece que la lucha por el título estará en estos tres pilotos con el permiso de David Hernández, ausente en la última prueba y que se ha alejado a una distancia que parece insalvable. Extremadura y Costa Tropical en Granada parece los dos últimos cartuchos para todos los pilotos y puede ocurrir cualquier cosa aunque Cabaleiro es el mejor posicionado para conseguir el triunfo.

En Proto, David Cabaleiro lidera con En la categoría R5, Fabio Lozano se ha proclamado campeón tras la cita de Auga, consiguiendo pleno de victorias hasta el momento. Por detrás, Álvaro Jiménez y Mario González pelean por conseguir el subcampeonato teniendo a los demás rivales algo más distanciados. En la N5, J.F Vega lidera con cierto margen la categoría, causada principalmente por sus dos victorias, por delante de Carlos Martín, Gabriel Culebra y Maurizio Tiveron, separados apenas por 5 puntos entre ellos. En la categoría R2, Jordi San Andrés parece dominar con mano de hierro, subiendo al pódium en todas las pruebas hasta el momento y sumando tres victorias en cuatro carreras. Alexis Pérez se sitúa segundo a 47 puntos del líder, siendo tercero Gabriel Jiménez, por delante de Fernando Larrauri y Alberto Rivera.

En cuanto a la BK SRX, campeonato que se disputa con distintos vehículos R2 y que recorre tantas pruebas del ERC como del CERT, Jordi San Andrés parece más cerca de conseguir el premio de subirse al Peugeot 208 T16 R5 para la temporada 2019. El piloto de GTL Competición aventaja en 61 puntos a Alexis Pérez, segundo. Por detrás, Fernando Larrauri, Alberto Rivera, Gabriel Jiménez y David Lara intentan no perder el tren cabecero para la segunda parte de la temporada e intentar conseguir una remontada que les permita optar al premio final.

Por último en el European HillClimb Championship (EHC), Jordi San Andrés, vencedor en las dos últimas pruebas del certamen (ST. Ursanne y GHD Petrol) cuenta con una amplia ventaja con respecto a Alberto Rivera, José Guerrero y David Hernández, éste último, vencedor en la primera prueba de la temporada en Col ST Pierre. El piloto catalán tiene todo de cara para obtener la victoria con la Osella PA20, ya que por ahora, ha obtenido pleno de pódiums en las tres pruebas que ha disputado, aunque los 48 puntos de diferencia con los que cuenta se antojan todavía insuficientes para asegurar el campeonato.

En cuanto a las categorías, el propio Jordi también lidera con 38 puntos de diferencia de Alberto Rivera y muy cerca de éste, José Guerrero y David Hernández, quiénes se encuentran a 3 y 6 puntos con respecto al piloto andaluz de Guataca SIM Competición. En la categoría GT, Joel Pérez lidera la clasificación con respecto a Mario González, segundo. Manuel Martín, Miguel Espino y José Ruíz son los otros pilotos que podemos ver en la parte alta de la clasificación. Incierta parece la categoría RWD. Manuel Creo lidera la categoría, si bien los diferentes vencedores en las distintas pruebas sólo han disputado una subida en cuestión. Es el caso de Juanjo Guardia, Fran Romero y Rubén Romero, éste último, vencedor de la última prueba y que parece que puede situarse en puestos cabeceros. Por último, la categoría FWD parece la más reñida de todas las categorías. Gabriel Culebra lidera con solo un punto de diferencia con respecto a David Cabaleiro y 6 y 9 puntos con respecto a Carlos Martín y Javier Carril, estando muy cerca de ellos Fabio Lozano y J.C Pérez.

En lo que a Clasificación por equipos se refiere, Guataca SIM Competición se acerca a repetir por segundo año consecutivo, el título a mejor equipo de la comunidad. Con una estructura fuerte y aprovechándose de las ausencias de los principales rivales, el equipo GSC se distancia en cada cita que transcurre aún más de APS Competición, quien se sitúa en segunda posición. JJSport se posiciona en tercera plaza, si bien parece que durante las últimas carreras van sumando y acercándose al equipo palmero. Cuarta plaza para Canarias Racing Team, seguido de GTL Competición. Por detrás todo parece muy apretado, con hasta cinco equipos en distancias muy cortas.

Veremos cómo transcurre la acción a la vuelta de las vacaciones en Septiembre, pero todo apunta a que los cambios pueden suceder en cualquier momento y el mínimo detalle puede significar el éxito o el error en los distintos campeonatos y sus categorías. Nos quedan cuatro meses apasionantes...



CAMPEONATOS

CLASIFICACIONES

EHC SRX 2018		
12-15 Febrero	Col ST Pierre	David Hernández
16-19 Abril	ST Ursanne - Les Rangiers	Jordi San Andrés
18-21 Junio	GHD Petrol	Jordi San Andrés
17-20 Septiembre	Ecce Hommo Sternberk	
19-22 Noviembre	Coppa Paolino Teodori	

PILOTO	Vehículo	Categoría						TOTAL
Jordi San Andrés	Osella PA20	C	38	45	45			128
Alberto Rivera	Osella PA27	C	32	24	27			83
Jose Guerrero	Radical SR8	C	0	38	38			76
David Hernández	Osella PA27	C	45	27	0			72
Joel Pérez	Audi R8 LMS	GT3	24	16	24			64
Mario González	Porsche 911 RS	GT3	16	18	18			52

CERT SRX ONLINE 2018		
21-24 Enero	Rally Isla de los Volcanes	David Hernández
18-21 Marzo	Rallye Ciudad Pozoblanco	David Cabaleiro
20-23 Mayo	Rally Tierras Altas Lorca	Davic Cabaleiro
15-18 Julio	Rallye Terra da Agua	David Cabaleiro
21-24 Octubre	Rally Norte Extremadura	
16-19 Diciembre	Rally Costa Tropical	

Nº	PILOTO	ISLA DE LOS VOLCANES	POZOBLANCO	TIERRAS ALTAS LORCA	TERRA DA AGUA	EXTREMADURA	GRANADA	TOTAL
1	DAVIC CABALEIRO	32	45	45	45			167
2	FABIO LOZANO	27	38	32	21			118
3	MANUEL MARTÍN	12	18	38	38			106
4	DAVID HERNÁNDEZ	45	27	0	0			72
5	JORDI SAN ANDRÉS	11	24	12	24			71
6	J.F VEGA	0	14	11	32			57
7	GABRIEL CULEBRA	0	0	27	27			54
8	J.C PÉREZ	16	32	0	0			48
9	ALEXIS PÉREZ	0	11	14	18			43
10	CARLOS MARTÍN	1	0	24	16			41

ERC SRX ONLINE 2018		
04-07 Febrero	Azores Airlines Rally	David Hernández
04-07 Marzo	Rally Islas Canarias	David Hernández
01-04 Abril	Acrópolis Rally	Davic Cabaleiro
06-09 Mayo	Cyprus Rally	David Cabaleiro
03-06 Junio	Rally di Roma Capitale	David Cabaleiro
01-04 Julio	Geko Ypres Rally	Carlos Martín
02-05 Septiembre	Rally Poland	
07-10 Octubre	Barum Czech Rally Zlín	
04-07 Noviembre	Rally Liepaja	
02-05 Diciembre	Rally du Var	

CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS	
ESCUADERÍA	TOTAL
Guataca SIM Competición	873
APS Competición	566
JJSPORT	410
Canarias Racing Team	303
GTL Competición	227
Guataca SIM Competición Jr	142
IB Diagnosis Alquiracing	115
Banco Molocos	109
Team Reprocar	105
JJSPORT 2	72
Lanzarote Racing	60
Rally Team Andalucía	40
Team Evergreen Racing	33

> PILOTOS ERC

											Total
DAVID CABALEIRO	27	38	45	45	45	16					216
DAVID HERNÁNDEZ	45	45	38	27	32						187
J.F VEGA	32	38	32	32	38						172
FABIO LOZANO	24	27	27	38		24					140
MANUEL MARTÍN	21	24	16	24	27	18					130
CARLOS MARTÍN	2	11		5	24	45					87
ÁLVARO JIMÉNEZ	5			14	14	38					71
J.C PÉREZ	14	14	10	12	21						71
JORDI SAN ANDRÉS	1	8	12	1	16	32					70
DANAY HERNÁNDEZ	18	7	24	21							70

Edición y contenido: Fabio Lozano y David Cabaleiro.

Derechos reservados de Simracexperience.