

★ 1:10 TT ELÉCTRICO

★ CTO. EUROPA

★ VALLADOLID • ESPAÑA

¡NEUMANN NUEVOS CAMPEONES DE EUROPA!

Entre los días 15 y 20 de julio el circuito del Club de Automodelismo ATV Racing en Valladolid fue el escenario del Europeo de la escala 1/10 TT Eléctrico. El intenso calor y las altas temperaturas fueron los grandes protagonistas de la carrera. En la categoría de 4x2 Jorn Neumann se alzó con la victoria con su Durango DEX210 equipado con muchas modificaciones. En 4x4 Martin Bayer logró el título para Xray, desbancando a Jorn Neumann después de tres años de reinado en la categoría. **Por Autotec**

Los europeos organizados por EFRA en la categoría de 1/10 TT Eléctricos se celebran desde 1985. El piloto más laureado a lo largo de los 28 años de historia es Craig Drescher con 11 títulos. En segundo lugar, empatados a 8 títulos cada uno, se encuentran Jukka Steenari y el todavía en activo Neil Cragg. Martin, Neumann y Honigl tienen cuatro títulos en su haber.

Es la tercera vez que nuestro país es sede de este prestigioso evento. Las dos

anteriores citas, celebradas en Barcelona (1997) y Bilbao (2009), fueron grandes éxitos para España, tanto a nivel organizativo como deportivo. En Barcelona Ramón Guasch y Daniel Vega lograron acceder a la final A, al igual que lo hizo Borja Hernández doce años después en Bilbao.

El Club de Automodelismo de ATV Racing cuenta con unas instalaciones realmente impresionantes. El pódium es la joya de la corona y es de los más grandes en el mundo del radio control. El club ha organizado varias carreras importantes de 1/8 gasolina, como una prueba del Campeona-

to de España en 2012 y el Campeonato de Europa B en 2010.

La inscripción fue muy similar a la de los últimos años, en torno a 120 pilotos en 4x2 y algo menos en 4x4. Hubo algunas bajas de última hora como el piloto puntero de 1/8 gasolina, Elliot Boots. Destacar la presencia de todos los pilotos favoritos al título. A los pilotos de toda la vida, Cragg, Honigl, Martin y Neumann, se han ido sumando pilotos punteros de 1/8 gasolina como Ronnefalk, Svensson, Savoya, Bayer, Bloomfield y Matias, que han hecho que el nivel haya subido considerablemente en los tres últimos años. Prueba de ello son pilotos como Tom Cockerill que se han vi- ➤

WINNER BAYER



GERMANY



CZECH
REPUBLIC



Parrilla de salida de una de las subfinales.



Lee Martin preparado para salir la final A1 desde la pole.

EL CLUB DE AUTOMODELISMO DE ATV RACING CUENTA CON **UNAS INSTALACIONES REALMENTE IMPRESIONANTES. EL PODIUM ES LA JOYA DE LA CORONA** Y ES DE LOS MÁS GRANDES EN EL MUNDO DEL RADIO CONTROL

las cinco clasificatorias, además de dos prácticas controladas por la mañana para determinar el orden de salida en la primera clasificatoria. El tercer día se disputan las últimas dos clasificatorias y las finales, que son tres para los integrantes de la final A, y una para el resto de participantes. El sistema usado para clasificación es el mismo que se usa en otras categorías, el denominado "round by round", contando dos de las cinco clasificatorias.

▶ to relegados a la final B después de muchos años afincados en el top 10. En total fueron cinco pilotos los que consiguieron meterse en las tres finales de EFRA disputadas en julio; 1/8 gasolina, 4x2 y 4x4. Estos fueron Neumann, Martin, Bloomfield, Ronnefalk y Bayer. El sueco Svensson hizo doblete, pero se quedó fuera de la final de 4x4. Savoya, que también estuvo en la final de 1/8 gasolina en Reims, no logró clasificarse para ninguna de las finales en Valladolid.

En general hizo buen tiempo toda la semana aunque los participantes tuvieron que combatir las altas temperaturas con

todo tipo de artilugios. También pasaron algunas tormentas veraniegas por Valladolid, pero por suerte no afectaron en ningún momento al transcurso de la carrera.

FORMATO DE CARRERA

Un europeo de 1/10 TT eléctrico transcurre de lunes a sábado. En total son seis días de competición, tres por cada categoría. El formato es el mismo para ambas categorías. El primer día es un día maratoniano con siete u ocho prácticas libres de cinco minutos en series de 10 pilotos. En total los pilotos pasan casi doce horas en el circuito. El segundo día se corren tres de

TECNICA AL MÁS ALTO NIVEL

El nivel en la categoría ha subido mucho en los últimos años y esto obliga a las marcas a estar en constante mejora. La rivalidad es máxima y los fabricantes arañan décimas con pequeñas mejoras. El mundo del radio control se está profesionalizando y cada vez se parece más deportes del motor como la Fórmula 1.

En Valladolid vimos muchas novedades. En la sección de Paddock Lane entramos más a fondo en algunas de ellas. Quizás la noticia más grande fue el coche de David Ronnefalk. Actualmente sólo hay tres en el mundo. En EEUU lo están probando Jared



En nuevo Kyosho Lazer ZX-6 de David Ronnefalk, momentos antes de la final A1.

EL CIRCUITO



Vista panorámica del circuito del club de automodelismo ATV Racing, ubicado al nordeste de Valladolid.



Tebo y Cody King, y en Europa Ronnefalk. Se trata del nuevo modelo de la marca Kyosho que presumiblemente se llamará Lazer ZX-6. El proyecto todavía se encuentra en fase de desarrollo, de ahí que el sueco mantuviera el coche tapado en todo momento. El nuevo modelo está diseñado para la utilización de lipos de tipo "shorty" y cambia totalmente la posición del motor respecto a su predecesor.

Otra gran novedad fue el nuevo chasis de Tamiya para el TRF201. Se trata de un chasis de aluminio al estilo de TLR y Durango. Lee Martin corrió con él, pero no sabemos si echó de menos su chasis de plástico, con el que ganó los tres últimos Europeos de la escala.

En Durango también estuvieron muy activos probando diferentes piezas todo el fin de semana. Vimos todo desde chasis hasta trapecios, torretas manguetas nuevas...

Los dos pilotos de Xray corrieron en 4x2 con su versión prototipo mid-motor del XB4. Es un tipo de configuración que funciona muy bien en moqueta con mucho agarre, pero en Valladolid se notó la falta de tracción de este modelo. Según nos comentaron, el modelo se llamará XB2 si finalmente sale a la venta.

de Team C, sorprendió a propios y extraños marcando el mejor tiempo de todos los pilotos. Después de la disputa de las dos prácticas controladas dos españoles se encontraban dentro del top 10, Zacarías Villalba (6º) y Carlos Pineda (10º). ¡Las esperanzas de conseguir algún finalista español eran buenas!

DÍA 1 PRÁCTICAS DE 4X2

Bajo un sol de justicia dio comienzo el campeonato de 4x2 con siete mangas de prácticas libres. Desde las primeras rondas se vio claramente qué pilotos habían venido a entrenar al circuito antes de la carrera. Cragg, Neumann y Martin destacaron por encima del resto, siendo los únicos en bajar 55 segundos en el cómputo de dos vueltas seguidas. En las prácticas controladas del segundo día de campeonato, Oliver Scholz

DÍA 2 CLASIFICATORIAS DE 4X2

En la primera clasificatoria Lee Martin, campeón de Europa en 4x2 en 2010, 2011 y 2012, rompió el crono con un auténtico tiempazo, 11 vueltas en 5 minutos y 5 segundos. Segundo fue Neil Cragg, a dos segundos del de Tamiya. Tercero y cuarto fueron Ronnefalk y Neumann respectivamente. El mejor español fue Carlos w con un 10º, mientras que el andaluz Zacarías Villalba fue 14º.

➤ Cragg calcó su tiempo en la segunda clasificatoria. En esta ocasión el resto de favoritos cometieron errores y sus 11 vueltas en 5 minutos y 7 segundos le valieron para ser el más rápido de la segunda ronda. Segundo y tercero fueron Neumann y Martin respectivamente. Hupo Honigl se asomaba por los puestos de arriba y fue cuarto. Carlos Pineda, con un tiempo muy similar al de la primera ronda, fue 11º.

En la tercera clasificatoria Jorn Neumann presentaba su candidatura al título con el mejor tiempo de la ronda. David Ronnefalk con su Kyosho RB6 fue segundo, seguido de Martin y Honigl. El motrileño Ramón Nuño se marcó una superclasificatoria, limpia y sin errores, y fue 8º de la general. Buen nivel de varios españoles, que estaban cerca de los mejores.

En la cuarta y penúltima clasificatoria Lee Martin y su nuevo Tamiya volvió a ser el más rápido. A más de dos segundos entró el Durango de Hupo Honigl y el TLR22 de Darren Bloomfield. Christoffer Svensson lograba otro gran resultado en su primer europeo de la categoría y fue cuarto. El sueco, que es piloto privado tanto en 1/8 como en 1/10, se aseguraba de esta manera su segunda final Europea en menos de una semana, ya que logró meterse también en la final de 1/8 gasolina en Reims, Francia.

Tres pilotos con opciones de hacer la pole antes de comenzar la última clasificatoria, Martin, Neumann y Cragg. El alemán de Durango realizó un manga perfecta batiendo el récord de la pista con 11 vueltas en 5 minutos y 3 segundos. Segundo fue Cragg con su B4.2 y tercero Martin. Cuarto fue el Team C del alemán Oliver Scholz, que te esta manera se aseguraba un puesto en la gran final.

Merceda pole para Jorn Neumann con su Durango DEX210 equipado con multitud de piezas de carácter prototipo. Detrás del alemán la parrilla de la final A quedaba de la siguiente manera; Martin, Cragg, Ronnefalk, Honigl, Bloomfield, Svensson, Bayer, Scholz y el joven Van Helmond que sorprendió a todo el paddock metiéndose en la final con un TLR22 en configuración mid-motor. BQ para Tom Cockerill con su Schumacher SVR.

Entre los españoles, Carlos Pineda fue el más destacado clasificándose para la final B en el puesto 14º. También en la final B el TLR22 del motrileño Ramón Nuño. Un decepcionado Zacarías Villalba se vio relegado a la final C, en el puesto 23º, después de unas mangas muy complicadas para el



Tres primeros clasificados de la categoría de 4x2. 1º Jorn Neumann, 2º Neil Cragg y 3º Lee Martin.

CLASIFICACIÓN CTO. EUROPA TTE 4X2

PILOTO	PAÍS	COCHE	Q	A1	A2	A3
1º JÖRN NEUMANN	Alemania	Durango DEX210	1	1	1	-
2º NEIL CRAGG	Inglaterra	Associated B4.2	3	3	4	1
3º LEE MARTIN	Inglaterra	Tamiya TRF201	2	2	2	3
4º DARREN BLOOMFIELD	Inglaterra	Team Losi TLR22	6	4	5	2
5º HUPO HÖNIGL	Austria	Durango DEX210	5	6	6	4
6º MARTIN BAYER	Rep. Checa	Xray XB2 "Proto"	8	5	8	5
7º DAVID RONNEFALK	Suecia	Kyosho RB6	4	8	3	8
8º CHRISTOFFER SVENSSON	Suecia	Kyosho RB6	7	7	9	6
9º WESLEY VAN HELMOND	Holanda	Team Losi TLR22	10	10	7	9
10º OLIVER SCHOLZ	Alemania	Team C T2 Evo	9	9	10	7

EL EUROPEO TRANSCURRIÓ A LO LARGO DE SEIS DÍAS, SEIS JORNADAS MARATONIANAS DONDE LOS MEJORES PILOTOS DEMOSTRARON SU ALTO NIVEL

andaluz. El piloto local, Josete Cantos, se quedó en la final D en el puesto 40º.

FINALES 4X2

Con temperaturas rondando los 40 grados al sol se dio la salida de la primera final. Lo que prometía ser una final emocionante entre los tres primeros, no lo fue. No hubo ningún adelantamiento en los puestos de cabeza y las posiciones se mantuvieron desde la salida hasta la bandera de cuadros. En los primeros compases de la

manga Martin presionó en cierto grado a "Terminator", pero el alemán mantuvo la calma y no cometió errores, llevándose de esta manera la final A1. Martin fue segundo a dos segundos y Cragg tercero a cinco segundos del de Durango.

En la segunda final se volvió a protagonizar una salida limpia, sin adelantamientos, entre los cinco primeros. El ritmo del Durango de Neumann fue incontestable por el resto y se fue escapando. No obstante un vuelco a final de recta a mitad de manga permitió a Martin ponerse primero. Martin, irreconocible por sus errores en Valladolid, volvió a cometer un fallo que aprovechó Neumann para retomar el liderato y escaparse hacia la victoria de la final A2. Primero título europeo en 4x2 para el joven piloto de Durango que de esta manera desbanca a Lee Martin después de tres años de reinado en la categoría. Tercero en la final A2 ➤



Jorn Neumann, patrocinado por JConcepts, optó por correr con una carrocería blanca de Proline...

► fue el RB6 de Ronnefalk seguido del B4.2 de Cragg.

Con el segundo y el tercer cajón del podio en juego se dio la salida de la final A3. Como es habitual, el ganador de la prueba decidió no salir para no interferir en la lucha por el podio. De nuevo Martin, que salía primero, cometió un error en las primeras vueltas que aprovecharon Cragg y Bloomfield para adelantarlo. Cragg, con menos ritmo que Martin, pero sin errores, logró mantener la primera posición. De esta manera el de Associated se hacía con el segundo cajón del podio. Tercero de la carrera fue un decepcionado Lee Martin.

Nuestro Carlos Pineda realizó una final B perfecta. Saliendo desde la cuarta posición, remontó hasta el primer puesto y se escapó hacia una victoria relativamente cómoda. Ramón Nuño fue quinto de la final B y Zacarías Villalba también pudo remontar hasta el segundo puesto de la final C, quedando finalmente en el puesto 22º del campeonato.

DÍA 4 PRÁCTICAS DE 4X4

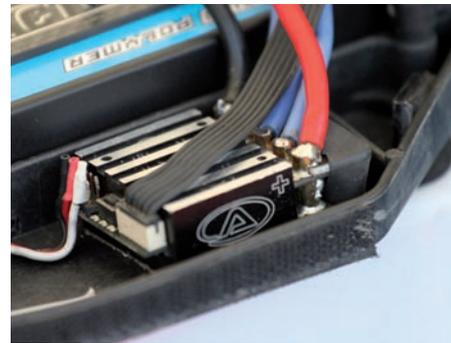
En el cuarto día de campeonato se disputaron ocho mangas de prácticas libres de 4x4. Éstas empezaron como terminó la prueba de 4x2, con Neumann, Martin y Cragg a la cabeza, siendo los únicos en rodar por debajo de 51 segundos en dos vueltas seguidas. En las prácticas controladas del quinto día de campeonato vimos algunos cambios arriba de la tabla. Neu- ►

Paddock Lane

El secreto mejor guardado del Europeo fue el Kyosho Lazer ZX-6 de David Ronnefalk. Se trata de un prototipo que están probando los pilotos oficiales de Kyosho, Jared Tebo, Cody King y el propio Ronnefalk. El sueco mantuvo su coche tapado en todo momento, e incluso pidió a algún fotógrafo que borrara las fotos que había hecho del coche descubierto cuando pasaba las verificaciones. Se trata del nuevo modelo de 4x4 de la marca nipona Kyosho. Según nos comentó el reciente campeón de Europa de 1/8 gasolina, es el mejor coche que jamás ha conducido. Incorpora algunas novedades muy interesantes como la posibilidad de correr con lipo de tipo shorty y chasis de aluminio.



Variador de la marca sueca Advanced Electronics. Se trata de un interesante proyecto de un exitoso ingeniero electrónico sueco que trabaja en la empresa tecnológica puntera Saab Ericsson Space. Los variadores de Advanced Electronics son de altísima calidad y en los circuitos, su piloto estrella Niclas Manson, da soporte a todos los usuarios de la marca. Su alto precio se justifica por los materiales empleados en el variador. Según Manson todos los variadores de la marca soportan temperaturas de 20 grados superiores a cualquier variador de la competencia.



El TLR22 de Miguel Matías, piloto profesional de la marca americana. Después de los decepcionantes resultados obtenidos en el Europeo del año pasado, TLR logró meter a dos de sus TLR22 en la final en Valladolid. Darren Bloomfield, con configuración "rear-motor", se quedó a las puertas del podio en cuarto lugar. Más sorprendente fue la final del joven holandés Weseley Van Helmond. ¡Con sólo 14 años, el chaval logró hacerse un hueco entre los mejores del viejo continente con un mid-motor! Increíble hazaña.



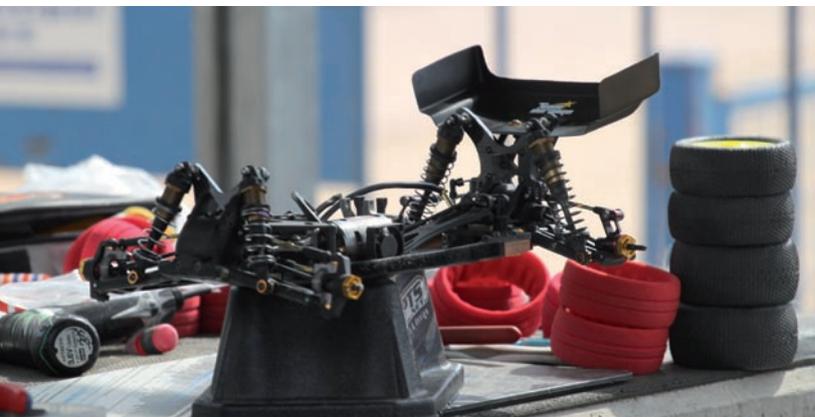
¡Así se las gastan algunos pilotos noveles de la categoría! Impresionante progresión que ha tenido el piloto catalán Jonathan García Vila en menos de un año de hobby. Jonathan, que en Valladolid participó en su primer Europeo (y primera carrera grande), logró las posiciones 70 en 4x4 y 87 en 4x2. El catalán, residente de San Cugat, se aficionó al radio control gracias a las magníficas instalaciones de RC Garden en la localidad de San Cugat.



A nuestro Carlos Pineda, algunos compañeros de mesa (no queremos delatarles aquí) le gastaron una broma bastante ingeniosa, pegándole el coche al techo de la carpa con ciano. Varios asistentes documentaron el suceso en video. ¡En Youtube se puede ver la secuencia entera! En un principio el catalán no se dio cuenta de que tenía el coche encima suyo y se preguntaba por qué todo el mundo a su alrededor se estaba riendo...



El Xray del nuevo campeón del Europa Martin Bayer. Apparently, and according to us we could not confirm the Bayer himself, his car was completely standard, except for some small details. Few were those who thought before starting the championship that Xray would win the title in his first European of 1/10 TT electric. The unusual failures of the two favorites for the title, Martin and Neumann, left in the hands of the checo, who came from the fourth position of the grid.



El Durango DEX410 de Jorn Neumann. El equipo de Durango, con Neumann y Honigl a la cabeza, estuvo probando muchas piezas nuevas en sus coches. Por fin, después de dos años de resultado mediocres parece que el 4x2 de Durango está empezando a funcionar bien en circuitos con poco agarre. No obstante, el DEX210 que ganó la prueba de 4x2, poco tiene que ver con el coche de serie que se vende al público. Chasis, torretas, manguetas y trapecios nuevos fueron lo más llamativo, pero seguro que hay más novedades escondidas que no conocemos... Prácticamente se trata de un coche nuevo. En el DEX410 también estuvieron probando chasis nuevo con lipos partidas posicionadas al estilo del B44, entre otras cosas.

Las lipos de tipo shorty han revolucionado el diseño de los coches en la modalidad de 1/10 TT eléctricos. La mayoría de los fabricantes ya están diseñando modelos y piezas nuevas pensando en este tipo de baterías. Su menor tamaño y peso hace que las posibilidades de distribución de masas se multipliquen. En Valladolid, la mayoría de los pilotos punteros se decantaron por este tipo de nueva generación de lipos.



No podía faltar a la cita europea el ya famoso griego, Manolis Troullos. Como de costumbre, Manolis nos volvió a deleitar con dos coches de fabricación casera. De nuevo el griego se vio relegado a la última final, donde peleó por no ser farolillo rojo de la carrera.



En la foto el RB6 de David Ronnefalk. El piloto sueco parece que ha dado un paso hacia atrás con el nuevo modelo de la marca. El año pasado se disputó la victoria del Euro con Lee Martin con el RB5. En Valladolid no pudo estar al mismo nivel y se vio relegado a posiciones fuera del podio en todo momento.



Como es habitual en 1/10 TT eléctricos, la prueba se disputó bajo "control tyre". Por segundo año consecutivo se escogió el modelo de Proline Hole Shot 2.0. En competiciones EFRA, a diferencia de las que se disputan bajo normativa IFMAR, la mousse de la rueda es libre. Los pilotos estuvieron probando todo tipo de mousse, pero al final la mayoría se decantó por la mousse de serie de toda la vida. Con ella el coche era más permisivo y fácil de pilotar, al ser el tacto de la rueda algo más blanda. El efecto de llevar la mousse estándar es como correr con menos presión en la rueda.



David Ronnefalk lucía esta impresionante carrocería pintada por el pionero artista en el mundo del aerografiado de carrocerías de radio control, TD Takashima. El japonés lleva más de 20 años pintando todas las carrocerías de las cajas de la marca Tamiya. Entre sus clientes está el tres veces campeón de mundo de Touring Marc Reinhard, Jared Tebo y Viktor Wilck. Un dato curioso de los trabajos de Takashima es que es de los únicos artistas que sigue enmascarando sus carrocerías con cinta tradicional.

EN LA CRESTA DE LA OLA

Aprovechamos este espacio para entrevistar al mejor español del Europeo, Carlos Pineda. Primero felicitarte por tu gran europeo y esos dos décimoprimeros puestos en la general de 4x2 y 4x4.

AUTOTEC: ¿Te quedas con buen sabor de boca del europeo, o te queda esa espina clavada de que podrías haberte metido en la final A con un poco más de suerte?

CP: Con el paso de los días creo que el resultado es muy bueno sobre todo viendo que detrás mío habían pilotos de la talla de Savoya, Matias o Svensson, supera el objetivo con el que fuí de estar para luchar por ganar la B, pero siempre queda esa espinita que intentaremos sacárnosla el año que viene.

AUTOTEC: ¿Qué te pareció el circuito de Valladolid para la celebración de un Europeo de la escala 1/10 TT Eléctrico?

CP: Creo que el trazado en sí después de las modificaciones posteriores al warm-up quedó muy bien. La zona de saltos era atractiva y no suponía un problema ni para los top ni para los no tan top y la diferencia de superficies le daba un toque de dificultad necesario en los europeos.

AUTOTEC: ¿Hiciste muchos cambios de setup en tus coches en comparación de cómo los llevas habitualmente?

CP: Si bastantes, al haber tantas superficies y que les afectaba mucho el calor toco trabajar. En 4x2 la tarde del martes cambie medio coche, ya que la pista cambio mucho y la verdad es que el resultado fue inmejorable ya que para la final iba perfecto. En 4x4 me fie de la familia Cragg que siempre se prestan a echar una mano y es de agradecer.

AUTOTEC: ¿Te vimos hablando con Jurgén Lautenbatch de LRP durante el campeonato, te proporcionó algunos consejos para darle mejor rendimiento a tu electrónica?

CP: La verdad es que es de las cosas más positivas del europeo, tanto Jurgén como Ales me estuvieron ayudando mucho y aprendí bastantes cosas que espero que sirvan para dar un pasito más en mi pilotaje.

AUTOTEC: ¿Algo que añadir?

CP: Agradecer a toda la gente que me ayuda para que pueda disfrutar del hobby con mi padre a la cabeza, a Jesús y Santi de Fasol a LRP y a la gente de Merlín que aunque no sea su categoría llevan conmigo desde que empecé casi.



El Tamiya TRF511 de Lee Martin.

► man y Martin se afianzaron en los dos puestos de arriba pero Cragg se fue hacia atrás. Fue sorprendente ver a Darren Bloomfield con un Team Losi XX-4, diseñado hace casi 20 años, en tercer lugar de la tabla de tiempos. Bayer empezaba a mostrarse por los puestos de arriba en quinto lugar. En 4x4, Carlos Pineda parecía ser el único español con opciones de puestos adelantados, en 16º lugar después de las prácticas controladas.

DÍA 5 CLASIFICATORIAS DE 4X4

Las clasificatorias de 4x4 empezaron con máxima igualdad en los puestos de arri-



Hupo Honigl y su Durango DEX410 en pleno puente.

EL NIVEL EN LA CATEGORÍA HA SUBIDO MUCHO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS Y ESTO OBLIGA A LAS MARCAS A ESTAR EN CONSTANTE MEJORA. LA RIVALIDAD ES MÁXIMA Y LOS FABRICANTES ARANAN DÉCIMAS CON PEQUEÑAS MEJORAS

ba. ¡Los tres primeros clasificados en la primera ronda en menos de un segundo! Neumann se llevó el gato al agua con 12 vueltas en 5 minutos y 12 segundos. En el mismo segundo entró Cragg seguido de Martin. Cuarto fue el Xray XB4 de Martin Bayer seguido del Durango DEX410 de Honigl. Carlos Pineda empezaba con buen pie las clasificatorias con un esperanza- dor 8º puesto.

En la segunda clasificatoria Neumann volvió a ser el más rápido mejorando el crono de la anterior manga en dos segundos. Bayer empezaba a carburar y fue segundo con su Xray. Tercero, cuarto y quinto fueron Honigl, Crolla y Bradby respectivamente. Crolla, desconocido para la mayoría, sorprendía de esta manera a la parrilla con un espectacular resultado. En su primer Europeo de la escala el joven francés tenía

muchas papeletas de meterse en la final A. Carlos Pineda volvió a hacer una buena manga siendo 11º. Con este resultado el catalán se aseguraba la final B.

En la tercera clasificatoria Martin se ponía las pilas y paraba el crono en 12 vueltas en 5 minutos y 9 segundos. Mejor tiempo hasta el momento. A cuatro y cinco segundos del inglés entraron Neumann y Honigl. Ronnefalk, que había tenido dos primeras mangas nefastas, fue cuarto. El Schumacher de Cockerill fue sexto.

Lee Martin en racha, fue también el más rápido de la cuarta clasificatoria y volvió a mejorar el tiempo de la pole en dos segundos. Segundo y tercero fueron Honigl y Ba- ➤



El Kyosho Ultima RB6 de David Ronnefalk.

LA CARA Y LA CRUZ



LA CARA fue para Lorenzo Crolla. El joven francés, totalmente desconocido para la mayoría, logró meterse en la final A de 4x4, dejando fuera a pilotos de la talla de Svensson, Matias y Savoya.



LA CRUZ fue para el piloto de Schumacher Tom Cockerill. El inglés, que llevaba muchos años sin verse fuera de una final A en un Europeo, se clasificó en el puesto 11º en ambas categorías.

► yer. El B44.2 de Cragg fue cuarto seguido del el prototipo de Kyosho de Ronnefalk. Zacarías Villalba realizó su primera clasificatoria decente y acabó 18º de la ronda.

Con Lee Martin en pole provisional se dio la salida de la quinta y última clasificatoria. Hupo Honigl sorprendió a todos marcando el mejor tiempo que le aupó hasta la tercera posición en la general. En el resto de posiciones en el top 10 no hubo grandes cambios.

Pole para el Tamiya 511 de Lee Martin. El inglés se afianzaba como máximo aspirante al título de 4x4. El resto de integrantes de la final A fueron; Neumann, Honigl, Bayer, Cragg, Ronnefalk, Bloomfield, Bra-

ddy, Crolla y Kreil. De nuevo Cockerill se quedó a las puertas de la final A en 11º lugar. Carlos igualó su resultado de 4x2, siendo 14º. El siguiente español fue Zacarías Villalba con su Team C T4 en la final C. En la final D encontráramos a Ramón Nuño y David Bustos. En general un buen resultado para los españoles.

DIA 6 FINALES DE 4X4

Las finales de 4x4 prometían ser más emocionantes que las de 4x2 debido a la igualdad en los puestos de arriba. Cuatro o cinco pilotos contaban con serias aspiraciones al título.

La primera final fue muy accidentada para los máximos aspirantes al título, Martin y Neumann. Bayer se aprovechó de los errores de los demás pilotos de cabeza para hacerse con una sorprendente victoria en la final A1. Lee Martin, que recuperó más de tres segundos perdidos en las dos últimas vueltas, entró a sólo la décima del Xray de Bayer. Tercero fue Neumann después de cometer varios errores a lo largo de la final. Bloomfield fue cuarto con su modelo "vintage". Honigl al que le dieron por detrás en la salida, pudo remontar hasta la quinta posición.

La segunda final fue igual o más entretenida que la primera. Tres pilotos pelearon

LOS PROTAGONISTAS



La complicidad entre los dos miembros del equipo Xray, Bayer y Savoya, es máxima. Juntos forman un tándem que está llevando a la marca eslovaca a los más alto de la competición en las modalidades de TT. En dos semanas de trabajo lograron el segundo y tercer cajón del podio del Europeo de 1/8 gas en Reims y el primer puesto de 4x4 en Valladolid.



Hacía tiempo que no veíamos a Jurgén Lautenbacht, fundador y propietario de LRP, por los circuitos. El alemán estuvo muy atento de sus pilotos e involucrado en la carrera en todo momento. Nuestro Carlos Pineda, piloto de LRP, fue uno de los que se benefició de la activa presencia de Jurgén en Valladolid.



Jörn Neumann, apodado "Terminator", estuvo a un altísimo nivel todo la semana. El alemán, que venía también de hacer un gran papel en el Europeo de 1/8 gas, se mostró especialmente fuerte en la categoría de 4x2, que en el pasado fue su talón de Aquiles.



La abanderada del equipo español fue Itxaso Manzano. La bilbaina se defendió bien ante el alto nivel de pilotos del europeo y quedó en un meritorio puesto 102º. Sólo un puesto por delante quedó el veterano jerezano Arturo Paz Rivas.



Abanderado del equipo sueco fue el jovencísimo noruego Daniel Kobbevik. El equipo noruego agotó sus plazas para el Europeo y tuvo que acudir a su país vecino para conseguir una última plaza. Daniel está teniendo una progresión espectacular en los dos años que lleva en el hobby. En 4x2 logró el puesto 73º, a pocos segundos del ganador de la final.



Jimmy de Oople.com no faltó a la cita Europea. El inglés está cada vez más "excéntrico" y tuvo algunos detalles en la carrera un tanto raros. Además tuvo problemas con la organización, que desde su punto de vista, no le dejaron trabajar como él quería y había planeado.



Lee Martin consiguió el 3º puesto en ambas categorías. Para cualquier otro piloto habrían sido unos resultados excelentes, pero estamos seguros que el inglés se fue muy insatisfecho. Quizás le haya perjudicado el énfasis que ha puesto en la categoría de 1/8 gasolina desde su fichaje por Mugen y el lanzamiento del MBX-7.



Por primera vez en muchos años volvimos a ver a Ignacio Madrid, propietario de Madrid Modelismo e importador de TLR en España, en una carrera de eléctricos. El madrileño estuvo muy involucrado en la escala 1/10 eléctricos en los años noventa, e incluso llegó a correr varias carreras del nacional en esos años.



Juan Luis Román se mostró así de contento al recibir su copa que le acredita como ganador de la final G. El Team C T2 del gaditano realizó una final perfecta saliendo desde el quinto cajón de la parrilla. Una remontada de la que disfrutaron sus padres y su novia que le acompañaron a Valladolid.



Volvimos a ver a Ramón "RA" Farinós por los circuitos. El simpático abulense se retiró del RC hace un par de años y ha encontrado en la fotografía una nueva pasión en la que invertir su tiempo. En pocos años se ha convertido en un fotógrafo de primera.

por la victoria hasta la última vuelta. Un inspirado Ronnefalk, que remontó desde el sexto puesto de la parrilla, estuvo a punto de quitarle el primer puesto a Neumann la última vuelta. Tercero fue Martin, también muy cerca del ganador. Bayer fue cuarto, seguido de la sorpresa del campeonato, Lorenzo Crolla.

Cuatro pilotos con claras posibilidades de ganar la carrera antes de la última final, Neumann, Bayer, Martin y Ronnefalk. Hacía tiempo que no se veía una situación similar a nivel europeo. Básicamente quien ganase la última final de los cuatro pilotos, sería el vencedor de la prueba. Máxima tensión antes de la salida de la final. Martin, que salía desde la pole, visiblemente afectado por la presión, casi volcó en la primera curva, pero pudo salvar el coche en último suspiro. El desastre para el inglés no tardó en llegar ya que un vuelco en la zona de adoquines le dejó sin posibilidades de ga-



El equipo español en los boxes en pleno trabajo.

▶ nar la carrera en última posición. En la tercera vuelta Bayer realizó un adelantamiento impresionante a Neumann que lideraba la carrera en ese momento. El checo saltó por encima del Durango de Neumann en la zona de saltos después de la recta. ¡Increíble pilotaje por parte del de Xray! Otro pequeño error de Neumann permitió a Ronnefalk ponerse segundo. El sueco venía volando con su prototipo de Kyosho y no tardó en coger a Bayer. Los tres primeros entraron en la última vuelta separados por menos de un metro. ¡Más emoción imposible! Ronnefalk atacó a Bayer en las últimas curvas pero el checo cerró las puertas magistralmente. Bajando del puente, Neumann tocó por detrás a Ronnefalk al que se le descolocó el coche y perdió unos metros. Neumann se decidió, después de los gritos de su mecánico, a devolver la posición a Ronnefalk antes de entrar en meta y paró su coche. Ronnefalk no lo vio y se jugó todo en el último salto y volcó. Neumann, que no podía esperar más porque venía Martín por detrás, pegó un acelerón y entró segundo. Tercero fue Martin seguido de Ronnefalk, todos en menos de dos segundos. ¡De las finales más bonitas y emocionantes que se recuerdan en la categoría!

Victoria para Martin Bayer en su primera participación en el Europeo de 1/10 TT



Tres primeros clasificados de la categoría de 4x4: 1º Martin Bayer, 2º Jorn Neumann y 3º Lee Martin.

CLASIFICACIÓN CTO. EUROPA TTE 4X4

PILOTO	PAÍS	COCHE	Q	A1	A2	A3
1º MARTIN BAYER	Rep. Checa	Xray XB4	4	1	4	1
2º JORN NEUMANN	Alemania	Durango DEX410	2	3	1	2
3º LEE MARTIN	Inglaterra	Tamiya TRF511	1	2	3	3
4º DAVID RONNEFALK	Suecia	Kyosho ZX6 "Proto"	6	10	2	4
5º NEIL CRAGG	Inglaterra	Associated B44.2	5	6	6	5
6º DARREN BLOOMFIELD	Inglaterra	Team Losi XXX-4	7	4	8	10
7º HUPO HÖNIGL	Austria	Durango DEX410	3	5	10	7
8º LORENZO CROLLA	Francia	Xray XB4	9	8	5	9
9º MARTIN KREIL	Austria	Durango DEX410	10	7	7	8
10º PAUL BRADBY	Inglaterra	Associated B44.2	8	9	9	6

EL TRONO DE 4X4 FUE PARA MARTIN BAYER, QUE LOGRÓ DESBANCAR A JORN NEUMANN DESPUÉS DE TRES AÑOS DE REINADO EN LA CATEGORÍA

eléctrico. También fue el debut del Xray XB4 a nivel Europeo. El checo con coche eslovaco no fue el más rápido, pero sí el más constante. El incidente de la última curva entre Neumann y Ronnefalk relegó al sueco fuera del podio en cuarto lugar. Segundo de la carrera fue Neumann con su DEX410. Martin con su Tamiya 511 fue tercero. Pocas veces hemos visto el segundo y el tercero clasificado tan serios en el podio. Gran decepción para los dominadores de la escala en los últimos cuatro años.

Carlos Pineda volvió a deleitar al público español con una gran remontada y victoria en la final B. Espectacular europeo del joven catalán de Associated. Villalba fue sexto de la final C y Bustos sexto de la final D.

En 2014 el europeo se celebrará en tierras suecas, en la ciudad de Trelleborg, al sur del país. Para asegurarse la celebración de la carrera, teniendo en cuenta la cambiante meteorología de los países nórdicos, la prueba se celebrará en un circuito indoor de carácter temporal, preparado para la ocasión. ¡Nos vemos en 2014! 🚗



El DEX210 de Hupo Honigl, equipado de multitud de piezas prototipo.