



**Ref. Guía y explicación del Campeonato Argentino y Sudamericano Carx Rallycross - Temporada 2019**

**“Campeonato Argentino y Sudamericano de Rallycross CARX”**

**Le contamos todo lo que hay que saber para conocer a fondo todos los detalles de esta espectacular disciplina del automovilismo argentino y sudamericano.**

El Rallycross se originó en Europa hace cinco décadas. Por este motivo, el concepto aún puede resultar algo desconocido o lejano para el fanático argentino de automovilismo. Esta guía llega para vencer esas barreras y llevarte toda información básica que necesitas sobre esta espectacular disciplina del deporte motor. Podrás conocer en que consiste el Rallycross, cómo se originó, cómo llegó a nuestro país, cómo se disputa un fin de semana de carreras, que autos compiten, los pilotos más populares y mucho más.

**¿Que es el Rallycross?** – Es una disciplina del deporte motor que combina aspectos del rally tradicional con otros del automovilismo de pista. Se compete en circuitos cerrados que alternan superficies mixtas de tierra y asfalto. A su vez, los fines de semana se componen de numerosas carreras cortas que están divididas en distintas instancias. Los pilotos deben superarlas y sumar la mayor cantidad de puntos en el camino para llegar hasta la Súper Final que declara al gran ganador del evento.

Todos estos desafíos hacen que los derrapes, los roces, los sobrepasos y la lucha cabeza a cabeza sean moneda corriente en cada fecha. Desde sus orígenes, el rallycross brindó al público esa dosis de espectáculo que el fanático siempre desea ver en una carrera.

**Breve historia** - El Rallycross fue inventado por Robert Reed, productor inglés del programa World of Sport. Lydden Hill albergó el primer evento el 4 de febrero de 1967 y rápidamente se volvió una atracción indispensable en las transmisiones deportivas de los canales británicos ITV y BBC. En los cuatro años siguientes la disciplina amplió sus fronteras hacia Holanda y luego Suecia, donde también crearon su propio certamen.

En 1973 se llevó a cabo el primer Campeonato Europeo de la FIA y en 2014 el organismo dirigido por Jean Todt volvió a expandir las fronteras de esta categoría con el nacimiento del Campeonato Mundial. Desde su temporada inaugural, el certamen visitó la Argentina en tres ocasiones consecutivas. Finalmente, la gran proyección y crecimiento de esta disciplina fue captada e incorporada a nuestro país con la creación del Campeonato Argentino de Rallycross (CARX) en el año 2015.

**CARX, Campeonato Argentino y Sudamericano** – La categoría recibe este status, ya que desde 2018 funciona también bajo la órbita de la Confederación Deportiva de

---

Rallycross S.A, Av. Paseo Colon 746 Piso 1, CABA.



CARXRALLYCROSS.COM



@CARXRALLYCROSS



/CARXRALLYCROSS



Automovilismo Sudamericano (CODASUR), perteneciente a la Federación Internacional del Automóvil (FIA), el máximo ente del deporte motor a nivel mundial. A su vez, el campeonato opera en la Argentina bajo la fiscalización de la Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del Automóvil Club Argentino (ACA).

Al ser un campeonato sudamericano, se llevan a cabo competencias en distintos países limítrofes de esta región del continente, tales como la República Oriental del Uruguay.

**¿Por qué el Rallycross crece en popularidad?** – Al competir en circuitos cerrados, la especialidad permite que sea televisada con mucha más facilidad que el rally tradicional. Esto hace posible que las cámaras o drones de TV y los celulares del público capten imágenes espectaculares. Contenidos como estos son los que luego ganan espacio y exposición en los canales, redes sociales y plataformas de streaming.

Con estas condiciones, el Rallycross creció notablemente a nivel mundial, sudamericano y argentino. La apuesta por contar con más cantidad de tiempo para imágenes en vivo incrementó la audiencia televisiva, lo cual también se aprecia en el mayor número de espectadores web, vía streaming. A su vez, los contenidos compartidos por el público en Instagram, Twitter, Facebook y YouTube han crecido de manera exponencial y viral. Esto también hizo que los fanáticos se interesaran cada vez más en el Rallycross.

Cada evento de Rallycross trae aparejado un alto impacto regional en lo social y económico por la concurrencia de público que se moviliza en cada competencia como así también por la difusión que tiene en distintos medios televisivos nacionales e internacionales como por ejemplo; Carburando por TyC Sports, Fox, DirecTV, El Garage, , TN, Ole, Clarín y los principales medios gráficos y radiales de cada provincia en donde se realizan las competencias aparte de los medios del exterior que cubren a los pilotos internacionales que participarán en el campeonato como por ejemplo del Uruguay, Paraguay, Ecuador, Brasil entre otros.

**El Rallycross, con su adrenalina, su tierra y su asfalto es una oportunidad inmejorable para seguir fortaleciendo el posicionamiento de su marca y productos que bien pueden mostrarse aquí como los mejores para cualquier terreno y competencia.**

**Pilotos y estrellas de todo tipo** – Al combinar estilos de conducción del rally y de la pista, el rallycross permitió la llegada de competidores de ambas disciplinas. Los máximos ejemplos están en Miguel Baldoni y Federico Villagra. Ambos fueron los primeros campeones del CARX luego de traer a la categoría toda su habilidad y experiencia forjada en el rally tradicional y el Dakar.

Facundo Chapur, actual piloto de Súper TC2000 y Turismo Nacional, ha sido uno de los grandes exponentes, tras haber peleado el título 2017 con Villagra. “Josito” Di Palma es otro de los protagonistas que trajo su experiencia del Turismo Carretera y el Top Race. El





arrecifeño impresionó desde sus primeras actuaciones al volante de un coche de la categoría. Esto demuestra que el Rallycross es capaz de brindar duelos muy parejos. Algunos de los pilotos que estarán presentes esta temporada, entre otros:

# Federico Villagra	# Nicolas Fuchs	# Marcos Ligato
# Gustavo Trelles	# Rodrigo Zeballos	# Norberto Fontana
# David Nalbandian	# Josito Di Palma	# Facundo Chapur
# Gabriel Pozzo	# Facundo Chapur	# Gastón González
# Omar Kovasevich	# Gabriel Abarca	# Alonso Etchebest
# Mario Baldo	# German Alvarez	# Federico Bassi
# Hernán Kim	# Mariano Terraza	# Ricardo Martinoglio

### Los vehículos que compiten en el CARX:

**Supercarx** – Será la futura divisional mayor del campeonato. Los coches son prototipos que montarán motores aspirados V8 de cinco litros con tracción integral y una potencia estimada de 500 hp. La creación del chasis estuvo a cargo del ingeniero Javier Ciabattari y los motores son provistos por Oreste Berta S.A. Los vehículos tendrán un peso inferior a los 1100 kg y carrocerías del segmento B. La suspensión será McPherson, con amortiguadores Extreme al igual que los autos del Mundial de Rally.

**Maxi Rally** – Es la clase superior de la categoría. Son coches con tracción integral, basados en la regulación FIA Súper 2000. Los motores en esta divisional pueden ser atmosféricos (de 2400 cc., sin brida) o turbo (de 1600 cc. y restrictor de 34 mm.). En el primer caso, los coches aspirados tienen un peso de 1275 kg, mientras que los sobrealimentados trepan a 1375. Aquí compiten modelos del segmento B (3 o 5 puertas) como el Ford Fiesta, Volkswagen Gol, Fiat Palio, Chevrolet Agile y Renault Clio.

**RC2N** – Es la divisional intermedia. Se conforma por vehículos de tracción integral y motor turbo de 2000 cc. con restrictor de 33 mm. Esta clase también está basada en la regulación FIA y aquí participan coches del segmento C. Los modelos que compiten son los Mitsubishi Lancer Evo IX y Evo X, así como también el Subaru Impreza WRX.

**Junior** – Es la clase menor y más accesible para comenzar a desenvolverse en el Rallycross. Se trata de coches con tracción simple en el tren delantero y motores atmosféricos de 1600 a 2000 cc. Su peso es el más liviano, ya que parte de los 1175 kg. Aquí también compiten vehículos del segmento B (3 o 5 puertas) tales como el Ford Fiesta, Ford Ka y hasta Volkswagen Gol.

**El neumático** - Todas las clases del CARX utilizan cubiertas provistas por Pirelli y el modelo elegido es el Scorpion Rally, cuyas medidas son 205/65 R15. A diferencia del rally tradicional, el compuesto del Rallycross no necesita una estructura de contención





para piedras. Al correr en circuitos mixtos de tierra y asfalto, el nivel de exigencia es distinto. Esto se ve reflejado en la banda de rodamiento, la cual también tiene un diseño mixto y es más semejante a un neumático de calle que a uno de rally.

Para esta disciplina Pirelli no utiliza un compuesto para lluvia, ya que el dibujo del neumático actual drena el agua por sí solo. En categorías de pista suele ser necesaria una variante de piso mojado. Pero en el Rallycross, la cubierta no necesita tener más taco, dado que no se compite sobre condiciones extremas de barro o agua.

**La clave es la habilidad del piloto** – Todas las ayudas de conducción están prohibidas. No se pueden utilizar frenos antibloqueo ABS, control de tracción ASR, ni tampoco control de estabilidad ESP. De hecho, las cajas de todos los coches son manuales y secuenciales. No se pueden emplear transmisiones con levas al volante (paddle shift).

A su vez, tampoco está permitido compartir telemetría o datos entre el competidor y su equipo a través de la radio durante una carrera. Los factores cruciales para ganar en el Rallycross no son otros más que la destreza al volante, la capacidad para lograr la mejor estrategia y mantener la supremacía en pista sobre los rivales. 100% automovilismo.

### **El formato de carrera:**

**Mangas clasificatorias** – Es la primera instancia que da inicio a un fin de semana de Rallycross. Se disputan hasta un máximo de cuatro entre los días sábado y domingo. Cada una de ellas contiene entre dos y tres carreras de cuatro vueltas en las que compiten de tres a cinco autos por cada una. A su vez, en las competencias de las mangas clasificatorias todos los coches largan alineados a la par. La cantidad de carreras y de mangas variará según la cifra de pilotos inscritos en cada evento.

El orden de partida para las competencias de la Manga 1 es determinado por un sorteo previo, realizado siempre en la jornada de los viernes. Concluida esta manga, al cabo de la segunda o tercera carrera, se genera una “tabla general” de posiciones con los pilotos ordenados según el tiempo total que cada uno registró en su respectiva competencia. El ganador de la carrera más rápida será el vencedor de la manga.

Luego, dicha tabla general es invertida para determinar el orden de partida en la siguiente manga. Es decir, los pilotos más lentos de la Manga 1 largarán en las primeras carreras de la Manga 2, mientras que los mejores lo harán en las últimas. A partir de allí, las dos mangas clasificatorias restantes poseen el mismo sistema de ordenamiento de grillas basado en la tabla general del parcial anterior.

Estas tablas que se generan al final de cada manga permiten que los pilotos reciban una determinada cantidad de “puntos clasificatorios” según el tiempo total que registraron en sus respectivas carreras. Por ejemplo, el ganador de una manga obtiene 50 unidades.





Luego, todos los pilotos restantes también suman puntos en una escala descendente. Estos puntajes no son válidos para el campeonato, ya que su único fin es el de ordenar las posiciones de los competidores en la instancia dentro del evento.

Al finalizar todas las mangas se genera una última tabla denominada “clasificación intermedia”. Allí, los pilotos quedan ordenados según la cantidad de “puntos clasificatorios” sumados a través de las cuatro mangas.

**Semifinales** - Esta instancia se lleva a cabo luego de las mangas y consiste en dos carreras de seis vueltas. Aquí los autos largarán en filas de dos coches por cada una. A su vez, compiten de tres a seis autos por cada semifinal. El piloto mejor ubicado en la “clasificación intermedia” largará en la pole position de la Semi 1, mientras que el segundo de esa tabla partirá en el mejor lugar de la Semi 2. El mismo criterio se aplicará para ordenar las otras líneas restantes.

**Final B** - Luego de las dos semifinales, se lleva a cabo esta instancia, también conocida como “repechaje”. Consiste en una sola competencia a un total de cinco vueltas.

**Súper Final** – Es la última carrera del fin de semana. También tiene seis vueltas y en ella participan hasta ocho autos ordenados en una grilla de dos coches por cada fila. El ganador de la semifinal más rápida será el que tome la pole position para la final. A su lado, en primera fila, largará el ganador de la otra semifinal. El mismo criterio se aplicará para ordenar las líneas restantes de largada. Quien gane la final será el vencedor definitivo del evento y se subirá a lo más alto del podio.

**La Vuelta Joker** – Se trata de una sección alternativa del circuito que añade al menos dos segundos al tiempo de vuelta. Es obligatorio que cada piloto pase por este sector una vez en cada una de las carreras del fin de semana. Si un competidor no cumple con la vuelta joker durante las mangas será penalizado con 30 segundos de recargo. Si se comete esta infracción en una semifinal o en la Súper Final, el piloto perderá los puntos de esa carrera y pasará a quedar ubicado en el último lugar de la competencia.

Elegir el momento ideal para hacer la vuelta joker en una carrera de Rallycross es crucial para el piloto. Un acierto estratégico en la elección puede permitirle avanzar posiciones o hasta ganar una carrera. El error puede costar lo contrario. Para eso, los competidores utilizan la única asistencia permitida por radio: “el observador”. Esta persona es un asistente del equipo que se ubica en el punto más alto del circuito para informarle al piloto cual será el momento indicado para hacer la vuelta joker.

Independientemente de la instancia del fin de semana, si un piloto comete falsa largada y se adelanta, deberá hacer la vuelta joker dos veces en esa carrera a modo de castigo.

**Escalas de puntaje** – Una vez que concluyeron todas las mangas se genera una tabla que





ordena a los pilotos según la cantidad de “puntos clasificatorios” sumados hasta la última manga. Esta tabla es conocida como “clasificación intermedia” y otorga puntos válidos por el campeonato. El piloto mejor ubicado recibirá 16 unidades, el segundo 15 y las posiciones siguientes entregarán puntaje en una escala que descenderá de a un punto por cada lugar.

En las dos semifinales, los pilotos serán premiados con más unidades adicionales luego de cruzar la bandera a cuadros. Cada carrera otorgará una escala descendente de puntos válidos para el campeonato, la cual partirá de seis para el ganador, hasta uno para el sexto ubicado en cada competencia.

Ya en la Súper Final, el ganador se llevará diez puntos y el segundo siete. Del tercer al octavo puesto, la escala descenderá de a un punto por cada ubicación. De esta forma, el piloto que haya dominado todas las instancias del fin de semana habrá sumado en total un máximo de 32 puntos (16 luego de las mangas clasificatorias, seis en la semifinal y diez en la Súper Final).

La última fecha de la temporada recibe el rótulo de Gran Premio. Este evento especial que marca el cierre del año lleva este nombre, ya que entrega un 50 % más de puntaje.

### **¿Cómo síntesis que podemos decir sobre el RallyCross?**

Es una competencia automovilística que posee un formato particular que lo transforma en un **SHOW** muy atractivo para el público ya que por su diagrama no sólo es atractivo para los fanáticos de los autos sino **para toda la familia**. Por eso es un evento social, deportivo y familiar.

### **¿Se Televisa?**

En el caso puntual de CARX RALLYCROSS se transmitirá en Directo por TyC Sports y/o DirecTV el domingo de la carrera con spots informativos y repeticiones durante las semanas previas y siguientes, sumando al canal FOX, America Sport y El Garage llegando a los televidentes de nuestros países en Capital, GBA e Interior como así también Paraguay, Uruguay, Brasil y Chile.

