

Un coche de ralis hecho en casa

Antón Muíños estrenó en el San Froilán un 208 R2 que ha montado en el taller de Iván Ares

PABLO GÓMEZ
REDACCIÓN / LA VOZ

«Un amigo que tiene una empresa de transportes me hizo el favor de traérmelo desde Francia en camión. Llegó al filo de la media noche a al taller de Ares Racing en Carral y empezamos a descargar palés con piezas que no sabíamos ni lo que eran. Estábamos como niños-pequeños en Navidad, queriendo desembalar todo, pero esperamos a tener las hojas de referencia al día siguiente. Ahí empezó la odisea».

Nueve meses más tarde, la odisea se tradujo en un Peugeot 208 R2 con el que Antón Muíños (Carral, 1993), autor del relato inicial, correrá el Campeonato de España de ralis de asfalto. Después de haberse construido su propio coche de carreras. Como el que se enfrenta a un mueble de IKEA.

Era una de las opciones que le quedaban, si quería seguir creciendo compitiendo al volante. Con la ayuda de Ares Racing (el equipo de asistencia de Iván Ares), ensamblaron en el taller que el piloto de Cambre tiene en Carral el modelo estrella de R2 en Europa, con un motor de 1.600 c.c., 185 CV y 1.030 kilos.

Peugeot se vio secuestrada por su propio stock y el paquete que tenía que estar entregado en febrero llegó bien entrado el verano. La demora en la entrega de piezas no hizo cejar a Antón Muíños en su empeño en ser piloto de ralis, siguiente paso en la evolución de su carrera. Aunque tuviese que convertir piezas totalmente vírgenes en elementos clave de un coche de alta competición. «Yo era la sombra del mecánico. No venían ni marcados los puntos donde iban los tornillos. Mirábamos en los manuales de Peugeot, por-



que hasta venían las admisiones de aire cegadas y había que recortarlas...», detalla antes de elogiar al equipo de mecánicos: «Esto no lo sabe hacer cualquiera».

El carralés insiste en que el proceso que ha elegido «es la mejor opción, siempre y cuando tengas el conocimiento para montar un coche de competición desde cero» y asegura que «así se aprenden todos los recovecos del coche para futuras reparaciones».

Antón Muíños estrenó su nuevo coche en el rali San Froilán este fin de semana. Fue un momento intenso para alguien que ha visto crecer su coche desde que apenas era un amasijo de piezas sin mucho sentido común. Pero no lo fue tanto como cuando oyó «el primer rugido», tal y como él lo describe. «Fue emocionante darle al start. Es el primer coche que se montó en casa desde cero... y le pillas cariño», espeta.

OTRAS OPCIONES

Alquilar, adaptar, completar, estrenar

Quien quiere iniciarse en los ralis suele optar por un coche de segunda mano (Citroën Saxo, Peugeot 206 o similar rondan los 45.000 euros, y el Gallego está plagado de mecánicas 1.6 adaptadas de las que predominaban en los años noventa), aunque también hay quien se lo alquila al prójimo (unos 10.000 euros, incluidos los gastos). Para el que quiere estrenar montura, las opciones son: llave en mano (montado por el fabricante; un 208 R2 ronda los

60.000 euros), comprarlo despiezado y montarlo uno mismo (es el camino que eligió Antón Muíños de la mano de Ares Racing, por unos 50.000 euros), adaptar un vehículo de calle (costaría en este modelo, unos 40.000 euros más el coche de serie) y comprar solo al fabricante las piezas de competición y completar con las de calle. A estas opciones hay que sumarle el coste de la matriculación en España y la ITV de competición.



1 Entrega. Los palés con piezas llegan en camión desde Francia. EDUARDO PÉREZ



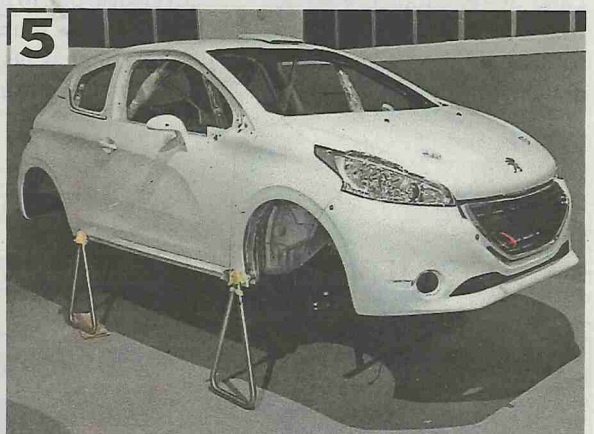
2 Pintado. La carrocería recibe un tratamiento especial. ALBERTO LÓPEZ



3 Elementos de seguridad. Barras, entre otros. EDUARDO PÉREZ



4 Motor y mecánica. El corazón del coche. EDUARDO PÉREZ



5 Instalación eléctrica. El remate, salvo la estética. NACHOCARBALLEIRA.COM

6 Vinilado. La rotulación con los colores del equipo dan por finalizado el coche. NACHOCARBALLEIRA.COM