



Un kartcross, durante la celebración del ralimix de As Pontes, que inauguró la temporada 2015 del autonómico de esta modalidad. CÉSAR TOIMIL

## Ralimix, automovilismo «low cost»

**Galicia es pionera en la modalidad monotramo de iniciación que mezcla asfalto y tierra**

**PABLO GÓMEZ**  
REDACCIÓN / LA VOZ

Todo comienza hace apenas un lustro cuando el presidente de la Federación Gallega de Automovilismo, Iván Corral, acude a Irlanda para visitar a su hija, estudiante en la isla y que le comenta la existencia de una modalidad automovilística mixta que, por su bajo coste, permite la promoción del automovilismo entre no iniciados. Pero, ¿cómo llega esa modalidad a implantarse en el noroeste de España?

Estas son algunas de las claves para comprender la situación actual del ralimix, que se instaló en Galicia en el 2014 y que este fin de semana celebra en Moraña otra prueba más de su Campeonato autonómico.

### SISTEMA DE COMPETICIÓN

**Un único tramo largo, de tierra y asfalto, a varias pasadas**

El concepto base es el ralisprint. Carreras de un solo tramo (sobre el que se dan varias pasadas y cuyo vencedor resulta de la suma de los tiempos) con los mismos elementos que un rali. En el ralimix, la superficie alterna asfalto y tierra. Puede participar prácticamente cualquier vehículo, incluidos los kartcross o aquellos prototipos no legalizados para circular

por vías públicas. El tramo suele ser circular con el parque de trabajo cercano a la salida-meta. Los tramos son secretos y se entrenan apenas unas horas antes de la carrera. En ocasiones la competición dura dos jornadas.

### CALENDARIO

**Inestabilidad inicial**

El ralimix no consiguió estabilizar un calendario hasta este año, con varias pruebas programadas, pero suspendidas. Suelen ser escenarios inéditos y rondan el medio centenar de participantes. En el 2014 se celebraron A Gudiña, Cerceda y Barbadás. En el 2015, As Pontes, A Gudiña, Santa Comba, Caldas de Reis y Barbadás. Este año, Touro, Piñor, A Gudiña. Quedan otras cuatro carreras por disputarse.

### VENTAJAS

**Accesibilidad tanto para el público como para los pilotos**

La intensidad y espectacularidad de una carrera a un solo tramo es lo más atractivo para el público. Aunque la media de inscripción ronda los 275 euros, los pilotos consideran que son las pruebas más baratas. La organización coincide y los costes de seguridad, cronometraje y permisos son menores.

### INCONVENIENTES

**Peligrosidad y nivel competitivo**

Las críticas más acérrimas llegan de los que consideran que el ralimix ocupa en el calendario el lugar en el que deberían situarse los ralisprints puros. Además, la potencial peligrosidad que implica que pueda participar cualquier ti-

po de vehículo por zonas como pistas de monte es otro de los argumentos de los detractores del ralimix. Por último, la presencia de multitud de pilotos que se están iniciando en el automovilismo no eleva el nivel competitivo, sino lo contrario.

### LOS PILOTOS

**Iván Ares: «Una opción económica, pero un poco peligrosa»**

Por lo general, los pilotos consultados por La Voz, o no se pronuncian respecto al ralimix, o se muestran favorables a su desarrollo. Iván Ares equilibra: «Lo veo bien, una opción económica entre el autocrós y el asfalto. Sin embargo, doce kilómetros para un kartcross es un poco peligroso, dado que no puedes entrenar el tramo antes y vas por el monte a toda velocidad con cuatro hierros. Aunque yo no participo porque no tengo coche de tierra y en kartcross no me llama nada, el ralimix ayuda a que participe más gente del automovilismo».

**Iago Silva: «Sientes bastante adrenalina, es un poco locura»**

Al ourensano le parece «una buena idea y espectacular». «Verlo desde fuera es un poco locura», añade. «Yo voy en kartcross y sientes bastante adrenalina, porque es el vehículo que mejores tiempos hace», destaca. «Creo que la seguridad es la misma que cuando voy en el 208 por ralis con árboles, barrancos y demás...», explica. «Está muy bien. Le veo mucho futuro; es más relajado y económico que un rali», zanja.

**Perfecto Calviño: «No sé por**

**qué no se apuntan más»**

El cercedense de Soandres califica el ralimix de «muy práctico para el piloto, con el parque de trabajo, salida y meta muy cerca y sin los desplazamientos fuera de competición de un rali; en Curtis llegué a hacer 300 kilómetros». «No sé por qué no se apuntan más pilotos. Le gusta mucho a la gente y el deportista lo disfruta porque son tramos largos», argumenta. «Es más cómodo y barato hasta para entrenarlo, en comparación con un rali», concluye.

### LAS ESCUDERÍAS

**Gerardo Armesto: «Ideal para iniciarse en el automovilismo»**

Aunque algunos organizadores declinaron ofrecer su opinión acerca del ralimix, como Ramón González (organizador del último ralimix de Touro), otros como Gerardo Armesto, de la Escudería HC, la primera en organizar un ralimix en Galicia opinan que «es ideal para iniciarse en el automovilismo deportivo». «No todos los que quieren pueden hacer ralis», apunta.

### LA FEDERACIÓN

**Iván Corral: «Buscamos que cualquiera pudiese fabricar un coche para competir»**

El presidente de la FGA advierte que «los ralis de tierra, salvo que sean del Mundial, no acaban de cuajar y era una deuda pendiente». «Buscamos un automovilismo low cost donde cualquiera pudiese fabricar un coche para competir y que fuese respetuoso con el medio ambiente y que no se solapase con otras modalidades y el balance es buenísimo por la línea es ascendente», concluye.