




 la opinión de
JUAN ARES

LAS 24 HORAS DE LE MANS, SIN PÚBLICO

Hoy, a las 14,30 horas, finaliza una nueva edición de las míticas 24 Horas de Le Mans, la prueba más dura del mundo y la de mayor tradición, pues se viene celebrando desde 1923. Para los aficionados al automovilismo, las 24 Horas de Le Mans son como La Meca, esa carrera que hay que ver en directo, aunque sea una sola vez en la vida, y hay que decir que son miles los aficionados de toda Europa y de otras partes del mundo que acuden cada año, fieles a la liturgia de la gasolina. Las 24 Horas de Le Mans tienen un ambiente único, de fiesta del motor, que comienza el viernes con la cabalgata de los participantes sobre automóviles clásicos por el centro de la pequeña población, atiborrada de tifosi ese día. Durante el fin de semana miles de tiendas de campaña se plantan a lo largo del circuito de La Sarthe, un trazado que tiene la particularidad de estar formado por partes del circuito permanente de velocidad, enlazadas con otras que son carreteras abiertas al tráfico todo el año, menos este fin de semana, claro. Los espectadores siguen fieles la carrera, de día y de noche, ayudados por las fogatas, la radio que da información de la misma y por el ingenioso sistema de luces de los coches, que permite saber qué posición ocupa cada uno que pasa en su respectiva categoría. Es un rito mágico que merece la pena vivirlo, por lo menos una vez en la vida.

Pero este año no será posible. La imagen que veremos de Le Mans, con su paddock atiborrado de espectadores antes de la salida, como en la foto de esta misma página, ya no será posible. A Le Mans, por primera vez en su historia, no irá público. Las normas sanitarias por causa del covid-19 impiden que los es-

pectáculos deportivos se celebren con espectadores. Lo estamos viendo ya en los grandes premios de motociclismo y de Fórmula 1, con los Hamilton o Sainz subidos a un podio plantado ante nadie que les aplauda. Carreras frías, sin el calor del público, sin ese aliento que invita a arriesgar más, a abrir antes el gas o apretar el freno más tarde.

Y lo mismo sucede en otros campeonatos regionales o nacionales. En Galicia, el campeonato gallego de ralis ha quedado muy tocado en su calendario por la anulación o aplazamiento de pruebas, un campeonato que es ejemplar por los miles de espectadores que acuden a las cunetas para ver el mejor certamen de ralis de la Península Ibérica. Y en el campeonato de España sucede otro tanto, con una prueba clásica como el Princesa de Asturias aplazada y el Villa de Llanes suspendido.

Son los tiempos que toca vivir. No afectan solo al motor, sino a todos los deportes, fútbol, tenis, baloncesto, con las canchas vacías. Solo las cumbres alpinas del Tour de Francia han contado este año con espectadores. Lo peor de todo esto es que los ingresos se vienen abajo. A la ausencia de taquillas se une la huida de sponsors en equipos y organizaciones.

Se habla mucho de la crisis del motor, de los apuros de los fabricantes de automóviles, pero no podemos olvidarnos de la crisis deportiva, todavía más cruenta. El deporte ha servido siempre para hacer coches mejores. La tecnología de las carreras se aplica luego para el confort y la seguridad de los coches de calle y me atrevería a decir que, sin deporte, la evolución se para. Ojalá que sea por poco tiempo.

sumario

18

TOYOTA YARIS
El utilitario de la marca japonesa se renueva con una imagen más deportiva.

24

ENTREVISTA
Hablamos con Ángel Suárez Ramilo, gerente del concesionario Sportpasión

26

PRUEBA: SKODA KODIAQ RS
Un SUV con espacio a raudales y un motor turbo de 239 CV.

36

ERWIN KOMENDA
Un repaso a la obra del diseñador autor del Porsche 356.



JEFA DE SUPLEMENTOS
SANDRA FAGINAS

COORDINACIÓN «ON»
JAVIER ARMESTO

ESPECIALISTAS DEL MOTOR
JUAN TORRÓN Y JUAN ARES

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
MARÍA PEDREDA

EN ESTE NÚMERO

REDACTORES
HÉCTOR ARES, JOSÉ MANUEL PAN, ALEJANDRO MÍNGUEZ, IGNACIO FERREIRO GONZÁLEZ, ÓSCAR AYERRA