

Entrevista a Sebastien Loeb, Campeón Mundial de Rally

Acento francés en las sierras cordobesas



El francés Sebastien Loeb ganó el Rally de Córdoba por segunda vez consecutiva. Es el último campeón mundial y en su paso por Argentina detuvo unos minutos su marcha vertiginosa para charlar con Crash Test. Habló de su carrera, de la competencia argentina, de la seguridad y su futuro.

El bunker del equipo Kronos recibe una multitud que observa muy poco al flamante Citroën Xsara. Son hombres y mujeres que quieren algo de Sebastien Loeb. Ellos, fanáticos de los fierros, buscan al menos un autógrafa, una gorra o estrecharle la mano al campeón. Ellas, mucho más audaces, van desde la foto hasta alguna propuesta indecente para este rubio de ojos celestes.

Loeb tiene 32 años, pero parece mucho menos. Sonríe todo el tiempo, se lo nota a gusto en el país, cómodo con su equipo y acostumbrado a la vida nómada de los pilotos de rally que visitan 16 países en un año.

En su infancia, su pasión era la gimnasia rítmica, pero cuando conoció un auto de carrera rápidamente dejó de lado las rutinas por las pruebas de clasificación. Hoy es un piloto hecho y derecho, con una trayectoria envidiable (dos títulos mundiales) a su edad, que ya se está convirtiendo en imbatible. Aunque en los primes cueste seguirlo con la mirada, fuera de competencia se muestra sereno y reflexivo.





CT: Esta victoria te encamina hacia el título, ¿estás tranquilo ya para ganar otro campeonato?

SL: La temporada es larga, el campeonato no está ganado. No llevamos corrida ni la mitad, faltan diez carreras. Sí me voy tranquilo porque pudimos correr de igual a igual con Marcus Grönholm, que anda muy bien en la tierra.

CT: ¿Te gustaron las pruebas en el estadio?

SL: Creo que es un espectáculo hermoso para el público, pero no tiene mucho que ver con el rally. No es lo que yo prefiero, pero mientras no afecte la clasificación final, está todo bien.

CT: ¿Qué te parece el Rally de Argentina?

SL: Es uno de mis rallies preferidos, de los más lindos del campeonato Mundial. Tiene de todo: saltos, vados, partes rápidas, lentas. Es muy divertido correrlo.

CT: Este año la temperatura sorprendió a todos, hizo mucho más calor que en la edición del año pasado. ¿Cómo se prepararon para eso?

SL: Estamos acostumbrados porque en Chipre y Grecia hace más calor todavía. Tomamos un litro y medio de agua por etapa para no deshidratarnos. Aprovecho esta pregunta para felicitar a Daniel (Elena, su copiloto), que está haciendo régimen en las comidas y bajó de peso.

• Prueba de riesgo

El automovilismo es uno de los deportes de mayor peligrosidad y mucho más aún el Rally, ya que reúne algunos factores y condiciones de riesgo como terrenos húmedos, pedregosos, nieve, precipicios, montañas, saltos, entre otros obstáculos que deben sortear los pilotos. Loeb maneja como si estuviera en la puerta de su casa, pero no le pierde atención a la seguridad.

CT: ¿Qué aspectos de seguridad tenés en cuenta antes de salir a la pista?

SL: Primero, todo lo que tiene que ver con la seguridad personal que exige la FIA: indumentaria ignífuga, casco, Sistema Hans. Desde ya el auto está preparado mucho tiempo antes de la competencia en cuanto a todos los as-

“Por suerte en el último año el público comenzó a tomar conciencia de lo peligroso que es estar mal ubicado alrededor de los caminos donde se realizan las pruebas. Hoy son mucho más responsables y aprendieron a disfrutar del espectáculo”.



pectos de seguridad activa y pasiva. La activa tiene que ver con todas las ayudas técnicas que el auto le brinda al conductor para contrarrestar un poco las altas velocidades que alcanzamos. La pasiva, por ejemplo, está presente a través de los arcos de seguridad para los vuelcos, que son tan frecuentes en el rally.

CT: ¿Cuál es la parte más riesgosa del rally?

SL: Desde ya el rally es muy peligroso por sus diferentes suelos y las diferentes geografías que atravesamos, pero los pilotos tenemos que confiar en que los organizadores hacen los circuitos lo más confiables posible. Salirse del camino es lo más riesgoso. Por eso es importante mantener la concentración para tratar de que eso no suceda.

EL PILOTO

EDAD	32 Años (nació el 26 de febrero de 1974)
PAIS	Francia
ESTADO CIVIL	Soltero
DEBUT EN EL RALLY MUNDIAL	Cataluña 1999
PRUEBAS DISPUTADAS	77
VICTORIAS	23
PODIOS	42
TITULOS	Campeón Mundial 2004 y 2005

"El Rally de Argentina es uno de mis preferidos, de los más lindos del campeonato Mundial. Tiene de todo: saltos, vados, partes rápidas, lentas. Es muy divertido correrlo".



CT: Otro factor de riesgo en el Rally es la ubicación y la actitud del público durante la competencia, algo que ha causado accidentes fatales. ¿Cómo ves este aspecto en la actualidad?

SL: Por suerte en el último año el público comenzó a tomar conciencia de lo peligroso que es estar mal ubicado alrededor de los caminos donde se realizan las pruebas. Hoy son mucho más responsables y aprendieron a disfrutar del espectáculo.

CT: Una vez dijiste que era más difícil correr en Rally que en cualquier categoría de pista. ¿Por qué pensás eso?

SL: Para mí es más difícil correr en Rally porque tenés que improvisar mucho más. Sólo pasás dos veces por el circuito: cuando hacés la hoja de ruta y cuando corrés. En una pista podés pasar 100 veces por día y siempre es igual, perfecto, limpio.

CT: ¿Qué opinás de correr 16 fechas en el año?, ¿es muy duro para los pilotos?

SL: El calendario es un poco pesado. Me parece que hay muy poco descanso. Algunos mercados de países a los que vamos a correr no sé si son tan buenos.

CT: Se dice que Valentino Rossi dejaría el motociclismo para pasar a la Fórmula 1. ¿Vos nunca pensaste en esa chance para tu futuro?

SL: No. Estoy bastante viejo para la Fórmula 1. Sería un error hacerlo. El período de adaptación es muy largo.

EL AUTO

MARCA Y MODELO	Citroën Xsara
MOTOR	Transversal, cuatro cilindros en línea, 1998 cm ³
POTENCIA	315 hp a 5.500 rpm
DISTRIBUCION	Cuatro válvulas por cilindro
TRANSMISION	Caja de 6 velocidades secuencial, semiautomática. Diferencial central, con tracción en las 4 ruedas.
SUSPENSION	Delantera tipo Mc Pherson. Trasera de brazos arrastrados.
DIRECCION	A piñón y cremallera, asistida hidráulicamente.
FRENOS	Delanteros a disco ventilados de 310 mm. de diámetro. Traseros a disco sólidos de 318 mm. de diámetro. Calipers de 4 pistones.
NEUMATICOS	BF Goodrich
LARGO	4.167 mm.
ANCHO	1.770 mm.
ALTURA	1.390 mm.
PESO	1.230 mm.

