

NEWS V-LINE ORG. letter

#Valencia. Abril 2017

¡El CER abre un año mágico!

Es difícil explicar con palabras lo que va a ser la temporada 2017 para V-Line Org. Diez años después de poner en marcha el CER (en aquel entonces, Open; ahora, Campeonato de España), el equipo que comanda Francesc Gutiérrez tiene preparadas múltiples actividades para dar soporte a todos los aficionados al motorsport. Además del novedoso TCR (en sus versiones "Spain" e "Ibérico"), pasando por el tradicional CER, las joyas de la Copa de España de Clásicos, Legend y Youngtimer, la emoción de los GT o los emocionantes 500 kilómetros de Alcañiz, el calendario cuenta con el aliciente del Calafat Revival y la Subida a Alp, que en 2016 fue un auténtico éxito de público y pilotos. ¡2017, sin duda, va a ser un año mágico!



V-LINE ORG.



TCR: ¡vuelven los Turismos!

En la Península Ibérica, el TCR llegó a Portugal en 2016 y para este 2017, V-Line Org. lleva casi un año trabajando para hacerlo realidad en España. El resultado no solo nos permitirá tener en 2017 un certamen TCR Spain, sino también un TCR Ibérico, que agrupará a los pilotos de ambos países. El TCR Spain, además, compartirá cartel con pruebas tan importantes como el WTCC, las World Series o el GT Open y se celebrarán un total de cinco carreras (cuatro de ellas pertenecientes al Ibérico), por lo que los pilotos tendrán opciones a dos certámenes distintos y estarán presentes en eventos de primer orden.

¿Quién no recuerda el CET?

En España, los buenos aficionados aún no han podido olvidarse del Campeonato de España de Turismos. Aquel CET, que reunía a muchas marcas y a un elenco de excepcionales pilotos, nació primero con los Grupo N y A, dando paso después a los Superturismos. Aquella diversidad de modelos (había carrocerías coupé y cuatro puertas; motores turbo y atmosféricos; tracción total y trasera...) ha dado paso a una configuración común, ya que los modelos TCR son todos de cuatro puertas, incorporan un motor de dos litros con turbo y son tracción delantera... Eso sí, lo que no ha variado es el elenco de marcas que tienen modelos con homologación TCR, con fabricantes como SEAT, Audi, Volkswagen, Opel, Kia u Honda, por citar solo algunos.



Próximos eventos...

- 29 y 30 de abril. **Circuito de Estoril (Portugal)**. TCR Spain, TCR Ibérico, Copa de España de Clásicos, Legend y Youngtimers.
- 20 y 21 de mayo. **Motorland Aragón**. Campeonato de España de Resistencia y GT.
- 27 y 28 de mayo. **Circuito de Jerez**. TCR Spain.

Encontrarás más información en www.vlineorg.com y todos nuestros canales sociales.

www.vlineorg.com

Conoce de la mano de Acquajet los mejores consejos de hidratación para el deporte

Entrevista: Francesc Gutiérrez



La sed no es un indicador fiable de la necesidad de ingerir líquidos del cuerpo, por lo tanto hay que llevar a cabo unas pautas de hidratación que formen parte del programa de entrenamiento.

ANTES DEL EJERCICIO

Se recomienda una ingesta de unos 400-600 ml de agua 1 ó 2 horas antes del ejercicio, para comenzar la actividad física correctamente hidratado, que repercute directamente en un menor aumento de la temperatura central del cuerpo y disminuye la percepción del esfuerzo.

DURANTE EL EJERCICIO

Los deportistas deben empezar a beber pronto, y a intervalos regulares con el fin de consumir los líquidos a un ritmo que permita reponer el agua y los electrolitos perdidos por la sudoración y a mantener los niveles de glucosa en sangre.

DESPUÉS DEL EJERCICIO

La reposición de líquidos después del ejercicio es fundamental para la adecuada recuperación del deportista y debe iniciarse lo antes posible.

Una manera fidedigna para determinar cuanto líquido ha de reponer el deportista, es que este es cuestión se pese antes y después de entrenar: la diferencia entre ambos pesos señala el líquido perdido, y por tanto, el que hay que consumir para rehidratarse de forma correcta.

“Será un año muy completo para todos los pilotos”

Francesc, ¿qué novedades hay en este año 2017 que ahora arranca?

Hay que resaltar que en este 2017 organizaremos el TCR, tanto en su versión “España” como el “Ibérico”. Este TCR sirve para devolver las carreras de turismos al sprint a nuestro país, tras la desaparición del CET hace ya dos décadas. Por otro lado, creo que es importante resaltar que los Clásicos y Legend crecerán con la llegada de los Youngtimers (vehículos homologados hasta 1999) y del Trofeo 325 Emotions, un certamen en el que tengo muchas esperanzas de que se incorpore gente nueva a la competición.

Además, el CER continuará adelante un año más...

El CER supone un concepto muy diferente al del TCR, ya que en el caso de este último hablamos de carreras al sprint y en el CER la estrategia jugará un papel mucho mayor al ser carreras más largas. El hecho de tener el CER supone que ambas se complementen, no creo que haya competencia.

¿Qué esperas del TCR?

En el caso del TCR hemos dado un paso adelante muy importante, porque hemos ampliado el abanico de vehículos admitidos, para que los de prestaciones inferiores (Renault Clio o MINI Challenge, entre otros) también puedan tener su título nacional. Las series de TCR en todos los países han demostrado muchísima competitividad y creo que puede ser una

excelente plataforma para todos los pilotos, sobre todo los jóvenes que buscan abrirse un camino en el mundo de los turismos.

En el caso de los vehículos más veteranos, Clásicos, Legend y Youngtimers, el protagonismo será innegable...

Este tipo de carreras tienen un auge brutal en todo el mundo. Lo más importante es que estos coches salgan de los garajes. En España hay muchísimas joyas guardadas y a mi me gustaría que salieran y volvieran a su hábitat natural: los circuitos. Cuando voy a carreras de Clásicos en otros sitios siempre pienso que en España se podría hacer lo mismo. El hecho de incorporar a los Youngtimers supone abrir el abanico de vehículos admitidos para que nadie tenga ninguna excusa para no correr.

El hecho de ser piloto supone que conozcas mejor la realidad de las carreras...

A lo largo de tantos años de carreras he podido conocer bien lo que los pilotos buscan y creo que ahora, como

promotor, puedo aplicarlo para intentar hacer las carreras mucho más atractivas. Pero sí que he de confesar que mantener esta ecuación es complicado, porque los pilotos siempre pedimos cosas que no están al alcance de los organizadores. Creo que lo más importante es que el piloto se sienta privilegiado por poder disfrutar de su gran pasión: el automovilismo y los circuitos.

