

# Ferrari Challenge

POR una vez nos vamos a saltar nuestra línea habitual de exposición, orientada al mundo de los clásicos, ya que tras varias pasadas por las escuelas de conducción, tanto del RACE, como de Emilio de Villota, Drivex, etc., habíamos oído hablar de algunas empresas que organizaban pruebas con Ferrari y Lamborghini, a partir de lo cual investigamos si era cierto, ya que nos extrañaba que se dejaran en manos ajenas semejantes joyas, y por fin descubrimos que sí lo era, y que se realizaban sesiones en los circuitos de Barcelona, Madrid, Valencia, Jerez y algún otro.

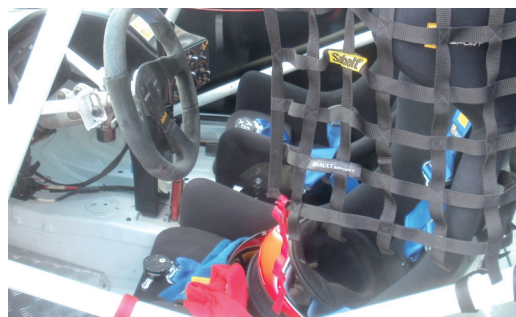
Los protagonistas de estas pruebas eran los Ferrari F430 F1 y el Lamborghini Gallardo E-Gear, con lo que nos apuntamos rápidamente para la siguiente sesión en el circuito del Jarama, ya que como se suele decir el collar era más caro que el galgo, puesto que el viaje y la estancia fuera de Madrid costaba más que la propia inscripción a la prueba. Vamos a adentrarnos un poco en las características de estos artefactos, ya que no son nada desdeñables.

El Ferrari F430 nace en 2004 como continuador del Ferrari 360 Modena y fue diseñado por Pininfarina. Su nombre viene motivado por su motor de 4.308 cc y dispone de una potencia de 490 CV a 8.500 revoluciones por minuto sobre un motor de 8 cilindros que le permite alcanzar una velocidad máxima de 315 km/h con una aceleración de 0 a 100 km/h en 4 segundos. El motor ocupa una posición central trasera longitudinal y tracción trasera, con una transmisión manual secuencial de 6 velocidades tipo F1, que tarda 150 milésimas de segundo en cambiar de marcha.

El F430 posee cinco configuraciones de manejo diferentes, seleccionables en el volante mediante el denominado *manettino* que permiten realizar cinco tipos de conducción denominados: "Deportivo", "Húmedo", "Hielo", "Carrera", "CST/OFF".

El modelo F430 Scuderia fue presentado por Michael Schumacher en 2007 en el *Auto Show* de Fráncfort, y estaba destinado a competir con coches como el Porsche RS y el propio Lamborghini Gallardo, dando una potencia de 510 CV a 8.500 rpm.

En cuanto al último modelo básico, el conocido como Ferrari F430 F1 se dejó de fabricar el pasado año para dar paso al 458 Italia, y daba una potencia de 490 CV.



**Alejandro Lazcano Arranz**

Subdirector General de  
Planificación y Coordinación  
Informáticas  
Ministerio de Trabajo  
e Inmigración

En cuanto al Lamborghini Gallardo E-Gear tiene una potencia de 560 CV, que parte del modelo producido por el fabricante italiano Lamborghini desde finales de 2003. Es un dos plazas con un motor central trasero longitudinal, considerado como el "hermano menor" del Murciélago, que dispone de diez cilindros en V, con 5.0 litros de cilindrada y 500 CV de potencia a 7.800 rpm, que le hacía alcanzar los 309 km/h. Luego el Gallardo comenzó a tener motores más potentes, que en la actualidad llegan hasta los 570 CV. Tiene una caja de cambios manual y otra automática (con mandos en el volante), ambas de seis velocidades, cuya variante automatizada es denominada e-gear. Tiene varios programas de control denominados: sport, normal, automático y de baja adherencia.

Como vemos, las expectativas eran inmejorables, pero nos falta relatar lo vivido en la jornada de conducción, así como las sensaciones proporcionadas por estos ingenios de la automoción. Tras la fase de repaso de las normas básicas de conducción en vehículos de gran potencia, nos indicaron que existía la posibilidad de utilizar el F430 y el Lamborghini, o bien un Ferrari Challenge de circuito, que avisaron no tenía control de tracción y por tanto era un poco difícil de conducir, y el Lamborghini.

Al bajar al *padlock* preguntaron, si alguien quería conducir el Challenge y sorprendentemente, fui el único en elegirlo, por lo que rápidamente me dirigieron a él. El interior tenía una estructura tubular que se asimilaba a una jaula, así como unos asientos *buckets* que hacían vislumbrar lo que se avecinaba.

Al subir, nos sorprendió que el interior estuviera diáfano entre las dos plazas, no había volante y los asientos te dejaban totalmente tieso. Nos indicó el copiloto que fuésemos cuidadosos con el acelerador, ya que este era un coche de circuito, y daba todo lo que se le pedía. Tras ajustarnos el arnés de cinco puntos, e insertar el volante, el instructor pidió pista, acti-



vé la leva de la derecha y pisé el acelerador, lo que provocó un fuerte rugido y una reacción un poco incontrolada, lo que avisó que había muchos caballos allí.

Poco a poco fuimos hacia la recta de circuito y cuando dejamos el pit line empezamos a acelerar y dar a la leva derecha sin parar de marcha hasta que vimos el cartel de 100 m, y oímos al copiloto decir, ve frenando, de manera que obedecimos, pisamos freno a fondo en el cartel de 50 y nos dirigimos a trazar la curva de final de recta abriendo trazada y a pisar de nuevo y leva derecha hasta alcanzar los 150 km/h y trazar Le Mans por el borde exterior para meternos en la ese por el interior y salir pisando hacia la rampa Pegaso. Todo fue magnífico excepción hecha de un trompo en Bugatti por intentar dar gas antes de enderezar el coche, lo cual es fundamental.

Después de esta prueba de generación de adrenalina, nos dirigimos al Lamborghini, que nos pareció un coche de calle, pero viendo el velocímetro comprobamos que en la curva que habíamos ido a 150 km/h subimos a 180 km/h, lo cual nos pareció sorprendente, pero el monitor nos aclaró que el control de tracción estaba activado y por tanto disponíamos de ayuda en las trazadas a tope, lo cual no se nota pero se agradece.

No lo hemos comentado, pero el interior era el de un coche de lujo, es decir que nada de jaula y nada de buckets, sino cuero, controles y aire, además de más caballos que en el otro coche, lo cual implicó hacer mejores tiempos que con el Challenge, si bien he de decir que la sensación del primero fue impactante, y comprendí lo que sienten los pilotos que corren el europeo.

Para finalizar, el campeón 2010 de la Copa Clío, nos dio un par de vueltas en el Fiat 500 Abarth (180 CV) y pudimos comprobar lo que es entrar cruzado en las curvas como hacíamos con los karts, ¡que tiempos!