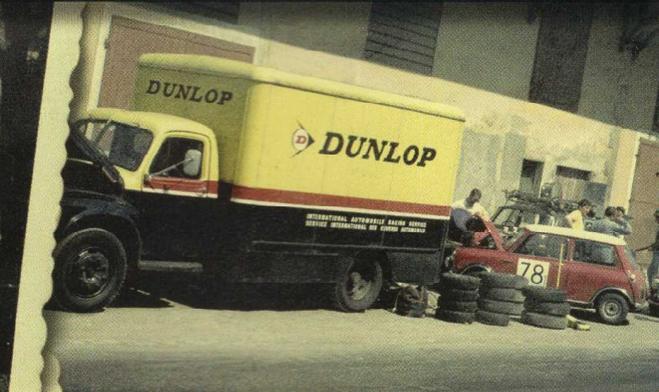


# *vehículos de asistencia en* **RALLYE**

Colecciona las furgonetas de los grandes campeones de rally



## **MERCEDES-BENZ 609D**

EQUIPO SUBARU WRT



# vehículos de asistencia en **RALLYEARTH**

Colecciona las furgonetas de los grandes campeones de rally

**GRUPO PLANETA DEAGOSTINI**  
Presidente: Carlos Fernández

**Editorial Planeta DeAgostini S.A.U.**  
Av. Diagonal, 662-664  
08034 Barcelona

**Director general:** Xavier Girbau  
**Editor del proyecto:** Francisco Rueda  
**Edición:** Centro Editor PDA, S.L.

© 2022, Editorial Planeta DeAgostini, S.A.U.  
Todos los derechos reservados

**ISBN:** 978-84-684-6916-4  
**Depósito legal:** B 4593-2020

**Autores:** Serge Garcia, Christophe Garcia  
**Traducción:** Javier Lorente  
**Créditos fotográficos:** McKlein

**Impresión:** Industria Cachimán Gráfico S.L.  
Rec Molinar (Pol. Ind. Circuit Catalunya), 6 Bajo,  
08160, Montmeló (Barcelona)

Impreso en España – Printed in Spain



**Distribuye para España:**

Logista Publicaciones  
Trigo, 39 – Edificio 2  
Polígono Industrial Polvoranca  
28914 Leganés (Madrid)  
El P.V.P. en Canarias, Ceuta y Melilla incluye los  
gastos de transporte.

**Representante en Argentina:**

BRIHET E HIJOS S.A.  
Agustín Magaldi 1448  
C1286AFH Cdad. A. de Bs. Aires, Argentina

**Importado y Distribuido en México por:**

Distribuidora Intermex S.A. de C.V.  
Origen: Editorial Planeta DeAgostini, S.A.U., España

Servicio de atención al cliente y petición de números  
atrasados (válido solo para territorio español):  
Tel. 902 11 45 44 (en horas de oficina)

Los editores se reservan el derecho a modificar el  
precio de venta de los componentes de la colección  
en el transcurso de la misma si las circunstancias del  
mercado así lo exigieran.

El piloto y su equipo



## **COLIN MCRAE Y SUBARU WORLD RALLY TEAM**



**Condiciones válidas para la venta en España por Editorial Planeta DeAgostini, S.A.U.**  
CÓMO CONTINUAR TU COLECCIÓN... ASEGÚRATE TUS ENTREGAS



**SERVICIO DE  
SUSCRIPCIÓN**

- ✓ Garantía de recibir todas las entregas.
- ✓ Sin compromiso de permanencia.
- ✓ Envío gratis. Recibe tus entregas cómodamente en tu domicilio.

- ✓ Recibe los regalos de la colección.
- ✓ Acceso a la Oferta Premium de Suscripción.



**SERVICIO DE  
RESERVA  
GARANTIZADA**

- ✓ Reserva y recoge las entregas en tu punto de venta.
- ✓ Consulta en tu punto de venta la disponibilidad de este servicio.

- ✓ Rellena el cupón de Reserva Garantizada con tus datos personales y entrégalo en tu punto de venta.
- ✓ Sin costes adicionales para ti.

¡Descubre las próximas entregas de la colección  
en la web [www.altaya.es](http://www.altaya.es)!



**¿Necesitas ayuda?**  
Te informamos en el

**902 11 45 59**

Rally de Australia, 1997. Aquel año, Colin McRae se convirtió en el subcampeón del mundo con su Subaru Impreza S3 WRC97.

**Basta con leer su impresionante palmarés para comprender por qué el escocés Colin McRae goza de una reputación que permanecerá para siempre en el recuerdo de todos los aficionados a los rallies.**

**T**odo presagiaba que Colin Steele McRae, al igual que su hermano Alister, dos años más joven, acabase en el mundo del rally. Su padre, Jimmy, ya era un

piloto de éxito cuando Colin nació el 5 de agosto de 1968 en Lanark, Escocia. Desde el principio destacó por su osadía al volante y su constante pasión por el riesgo, dos características que con el



paso del tiempo lo convertirían en un líder indiscutible del Campeonato Mundial de Rally (WRC). Su palmarés, que nadie ha igualado todavía, cuenta con 25 victorias en el WRC entre 1993 y 2002, un título de campeón del mundo de pilotos en 1995, otros como subcampeón en 1996, 1997 y 2001, y un tercer lugar en 1998. A su lado, el equipo Subaru ganó tres títulos de constructores en 1995, 1996 y 1997. Su talento lo llevó a destacar, de manera muy precoz -aún no había cumplido 18 años-, en el Galloway Hills Rally que se disputó en el suroeste de Escocia en 1985.

En 1996, tal como pasaría en 1997 y 2001, Colin McRae quedó segundo en el Campeonato Mundial de Rally.

### COMIENZOS PROMETEDORES

Al volante de su Talbot Sunbeam, participó en el Campeonato de Escocia de Rally en 1986. Al año siguiente, hizo otro tanto en el Rally de Suecia, su primera prueba en el WRC, al volante de un modesto Vauxhall Nova Sport. Aquella temporada, al igual que la posterior, contó con el asesoramiento y la supervisión de su padre. En 1988, obtuvo el título de Campeón de Escocia con el mismo modelo que había utilizado en años anteriores. Aquella gesta llamó la atención de Ford, Vauxhall -firma británica del grupo Opel-

y Peugeot Talbot Sport. Finalmente se integró en las filas de Ford en 1989, en las que permaneció dos años, compitiendo sobre todo en pruebas disputadas en su isla natal. En 1991, con su fiel copiloto Derek Ringer, pasó a Subaru y condujo un Legacy RS con el que ganó el título de campeón del Reino Unido dos veces seguidas además de anotarse tres victorias en su primera temporada en el Campeonato de Europa de Rally.

### NACIMIENTO DE UNA LEYENDA

La llegada a Subaru marcó un hito en su carrera. A partir de entonces, McRae se convirtió en un fenómeno de masas. No era para menos. En 1992, terminó segundo en Suecia. Un año después, el Legacy RS demostró que no era un modelo tan fiable como se esperaba -el ardor de McRae lo llevaba a cometer errores con demasiada frecuencia- a pesar de que, durante la temporada anterior, lo había llevado a ganar nada menos que 52 etapas. La llegada del Impreza 555, listo desde hacía tiempo, fue decisiva. Acompañado de una enorme furgoneta Mercedes 609D azul y amarilla, aquel bólido dejó bien claro que el piloto y su escudería estaban dispuestos a pelear. La temporada de 1994 le sirvió para ponerse a punto. El triunfo vino en la siguiente, cuando se alzó con el WRC. A sus 27 años, era el campeón más joven de la historia del rally. En 1998 dejó Subaru por Ford. El novísimo Focus RS resultó algo frágil pero supo sacarle partido hasta que, en 2003, se integró en las filas de Citroën, donde le esperaba el Xsara WRC. A partir de 2004 comenzó a alejarse poco a poco del mundo de la competición. El 15 de septiembre de 2007 murió en un accidente de helicóptero.

Colin McRae se mantuvo fiel a Subaru desde 1991 hasta 1999, el período en el que cosechó sus mayores éxitos.



### PALMARÉS WRC 1995-1998

AÑO	EQUIPO/VEHÍCULO	RALLY	CLASIFICACIÓN
1995	Subaru WRT/Subaru Impreza	TAP Portugal	3º
1995	Subaru WRT/Subaru Impreza	Nueva Zelanda	1º
1995	Subaru WRT/Subaru Impreza	Australia	2º
1995	Subaru WRT/Subaru Impreza	Cataluña	2º
1995	Subaru WRT/Subaru Impreza	RAC	1º
1996	Subaru WRT/Subaru Impreza	Suecia	3º
1996	Subaru WRT/Subaru Impreza	Acropolis	1º
1996	Subaru WRT/Subaru Impreza	San Remo	1º
1996	Subaru WRT/Subaru Impreza	Cataluña	1º
1997	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	Safari Rally	1º
1997	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	Tour de Corse	1º
1997	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	Argentina	2º
1997	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	San Remo	1º
1997	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	Australia	1º
1997	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	RAC	1º
1998	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	Montecarlo	3º
1998	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	TAP Portugal	1º
1998	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	Tour de Corse	1º
1998	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	Acropolis	1º
1998	Subaru WRT/Subaru Impreza SS	San Remo	3º

**Vehículo de asistencia**

# **MERCEDES- BENZ 609D**

## **GRANDE Y POTENTE**

A medio camino entre los vehículos ligeros y los pesados, las Mercedes 609D se fabricaron con distintos formatos para responder a diversas necesidades profesionales.



Con una potencia de 90 CV, esta 609D acompañó al equipo Subaru WRT por todas las carreteras de Europa sin más modificaciones que las necesarias para convertir el interior en un taller móvil.

**MERCEDES-BENZ  
609D**

**Motor:** diésel, con 4 cilindros en línea.

**Cilindrada:** 3.972,02 cc.

**Diámetro x carrera:** 97,5 x 133 mm.

**Potencia:** 90 CV a 2.800 rpm.

**Par:** 266 Nm a 1.600 rpm.

**Transmisión:** propulsión.

**Caja de cambios:** manual de 5 marchas.

**Suspensión:** delantera, con ballestas parabólicas; trasera, con ballestas de soporte.

**Frenos:** delanteros, de disco (Ø 304 mm); traseros, de tambor.

**Dirección:** de bolas (tipo L3Z).

**Neumáticos:** 205/75R16 (ruedas traseras gemelas).

### **DIMENSIONES Y CAPACIDAD**

**Longitud:** 7,21 m.

**Anchura:** 2,192 m.

**Altura:** 2,8 m.

**Distancia entre ejes:** 4,25 m.

**Volumen útil:** 17,8 m<sup>3</sup>.

**Depósito de carburante:** 70 l.

**Rendimiento:** velocidad máxima de 110 km/h.



Tommi Mäkinen, durante el Rally de Australia, al volante de un Mitsubishi Lancer Evo 3.

Desde 1990, Subaru se había propuesto hacerse con el título de constructores. Y lo consiguió en 1995 gracias al Impreza RS. Sin embargo, su victoria no fue lo único destacable en aquella temporada del Campeonato Mundial de Rally.

Los Subaru Legacy RS, cuya preparación había corrido a cargo de la firma británica Prodrive, nunca llegaron a rendir como se esperaba. Entre 1990 y 1992,

la marca japonesa apenas arañó unas cuantas plazas de honor y, en 1993, decidió que había llegado el momento del Impreza 555, un modelo mucho más ágil y eficiente cuya consagración vendría dos

años después. Carlos Sainz, que había fichado por Toyota para disputar la temporada 1995, regresó al equipo Subaru WRT en el último momento después de que la Federación Internacional del Automóvil apartase a la primera de la competición. Colin McRae también había renovado su contrato con Subaru, junto con el inglés Richard Burns, los neozelandeses Joe McAndrew y Peter Bourne, y el italiano Piero Liatti. La firma, además, alineó a diversos pilotos japoneses bajo la enseña de IPF Fujitsu. Sus competidores se dieron cuenta muy pronto de que estaba haciendo todo lo posible para

ganar el título de constructores, con un recuento específico para la clasificación general.

### TENTATIVA DE FRAUDE

Casi todas las temporadas del WRC merecen recordarse por algún motivo. Unas veces se debe al dominio incontestable de algún piloto; otras, a la llegada de un modelo que marca el comienzo de una nueva era. Sin embargo, 1995 pasó a la historia por una treta que Gabriel Cadringer, director técnico de la FIA, recordaría como el mayor fraude que ha visto en sus 13 años de carrera. Durante el Rally de Cataluña, el Toyota Celica GT-Four de

Colin McRae y su copiloto Derek Ringer ganaron el Rally de Nueva Zelanda, la quinta prueba de la temporada.





Juha Kankkunen y Didier Auriol incorporó un sistema de brida de turbocompresor deslizante. Los árbitros consideraron que aquel dispositivo no cumplía con el reglamento porque dejaba pasar más aire del que permitía el diámetro oficial, que debía ser de 34 milímetros. La discusión quedaba fuera de lugar, ya que resultaba muy clara la intención de saltarse las normas. La sanción fue terrible: además de quedar descalificados del Rally de Cataluña, el comité organizador anuló la puntuación que Toyota había obtenido durante la temporada y le prohibió presentarse al campeonato previsto para el año siguiente.

François Delecour durante el Rally Montecarlo, al volante de un Ford Escort RS.



**MENOS PRUEBAS**

Para paliar el descontento de los participantes que se inscribieron en el WRC, la FIA decidió que reduciría el número de pruebas a partir de 1994. Desde el comienzo de la nueva temporada -con solo ocho rallies-, quedó claro que la victoria se dirimiría entre Toyota (Celica GT-Four), con Juha Kankkunen, Didier Auriol y Armin Schwarz; Mitsubishi (Lancer Evo 3), con Kenneth Eriksson y Tommi Mäkinen; y Subaru (Impreza), con Carlos Sainz y Colin McRae. Ford, que se resistía a tirar la toalla, se presentó con los nuevos Escort RS Cosworth, que preparó RAS Sport en Bélgica, confiados a



François Delecour y Bruno Thiry. Carlos Sainz ganó dos veces, en Montecarlo y Portugal. En Suecia, los pilotos nórdicos hicieron una demostración de fuerza como de costumbre y los dos Mitsubishi superaron a Thomas Rådström, quien corría para Toyota. El Tour de Corse, disputado a mitad de temporada, cambió algo las tornas. Los franceses, que suelen hacer un buen papel en su tierra, se adelantaron: Auriol, con su Toyota, se colocó por delante del Ford de François Delecour mientras Andrea Aghini colocaba un Mitsubishi oficial en la tercera posición. En los

últimos cuatro eventos, los Toyota protagonizaron una espectacular remontada que se detuvo en seco al descubrir la treta de la que ya se ha hablado. Subaru y sus dos pilotos se encontraron con la pista expedita. Colin McRae ganó en Nueva Zelanda y en el RAC de Gran Bretaña, quedó segundo en Australia y, en España, cedió la victoria a su compañero Carlos Sainz por orden del director de su equipo, aunque se hizo con el título del campeonato de pilotos, por delante de Sainz y Eriksson. El Subaru WRT se impuso finalmente frente a los Mitsubishi Ralliart y RAS Ford ●

En el RAC, Subaru se encaramó a lo alto del podio gracias a Colin McRae y Derek Ringer (en la foto), seguidos por Carlos Sainz y Richard Burns.



# RALLY DE CATALUÑA DE 1995

El Rally de Cataluña, que pasó a formar parte del Campeonato Mundial de Rally en 1991, se disputa casi por completo sobre asfalto.

Tras la inspección del comité técnico, se expulsó a Toyota del rally y se prohibió que participase en la temporada siguiente.

**C**uando, el 23 de octubre de 1995, se dio la salida en el Rally de Cataluña, ya se habían disputado seis de las ocho pruebas de la temporada. Toyota lideraba el Campeonato de Constructores

con 260 puntos, por delante de Mitsubishi (255 puntos) y Subaru (222 puntos). Entre los pilotos, detrás de Juha Kankkunen, que contaba con 62 puntos, se hallaban Colin McRae (55 puntos), Didier Auriol (51 puntos) y Carlos Sainz



(50 puntos). Kenneth Eriksson, ausente, no pudo defender sus 48 puntos. En general, el otoño sigue siendo bastante benigno en la zona, como se demostró durante aquellos días mientras se disputaba aquel penúltimo rally de la temporada que, además, prometía ser decisivo en la lucha por el título.

### INICIO REÑIDO

Juha Kankkunen, Armin Schwarz y Didier Auriol, al volante de su Toyota Celica GT-Four, corrían desatados. El piloto finlandés llevaba casi un minuto de ventaja respecto a los Subaru de Carlos Sainz y Colin McRae. Su quinto título mundial estaba muy cerca. Por desgracia, se salió de la carretera mientras

disputaba la 16ª especial del segundo día. Poco después, el alemán Armin Schwarz sufrió la rotura del diferencial en su coche. Al final de la 23ª especial, Didier Auriol se había colocado en tercera posición, a un minuto y 52 segundos por delante del Subaru Impreza que conducía el italiano Piero Liatti.

### CAMBIO DE TORNAS

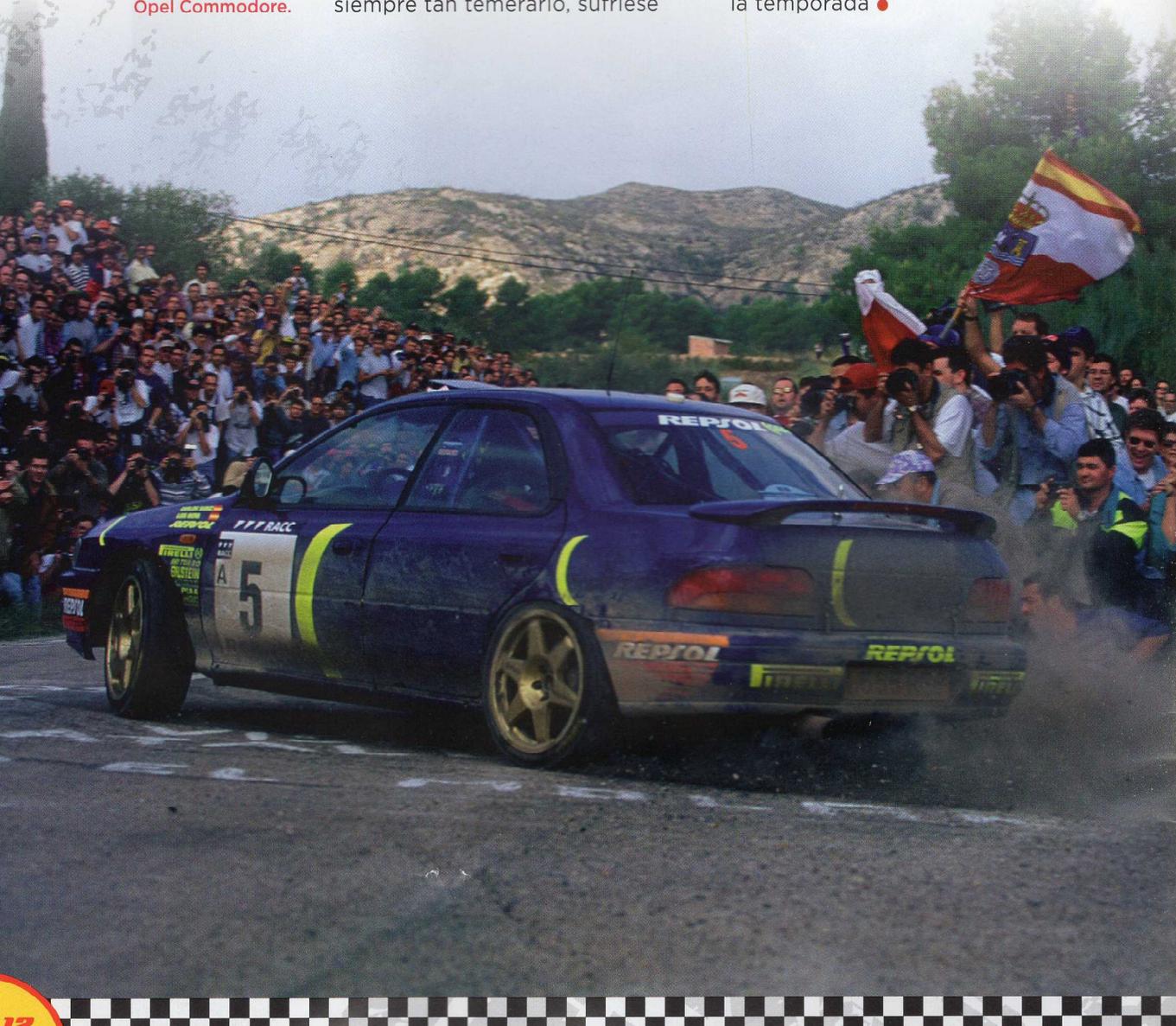
Los comisarios técnicos notaron algo raro y, tras realizar una cuidadosa inspección, descubrieron que la brida del turbocompresor de los Toyota no se ajustaba al reglamento. Auriol quedó descalificado y se prohibió que la firma japonesa participase en la siguiente temporada del WRC. El piloto

Los Subaru Impreza de Liatti, McRae y Sainz en el parque de asistencia.

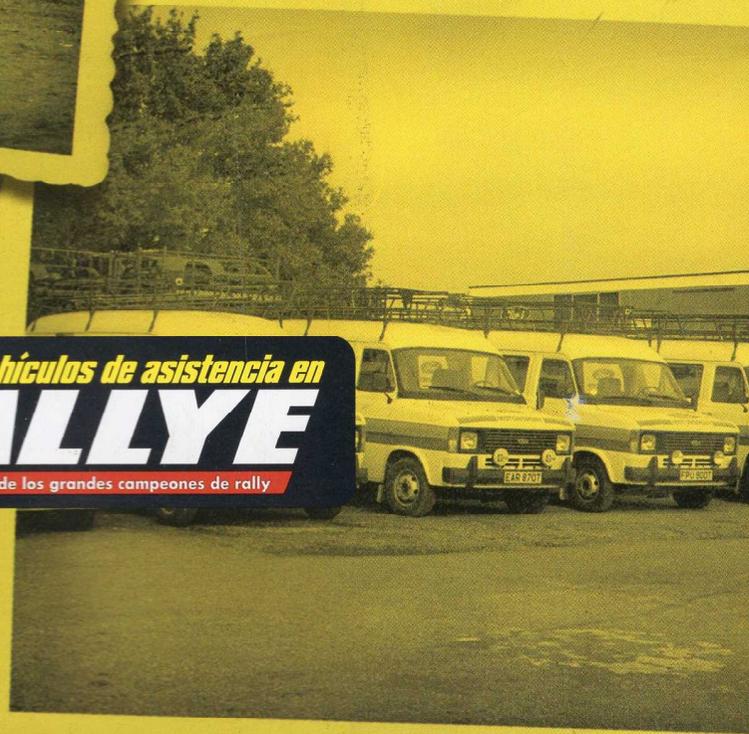
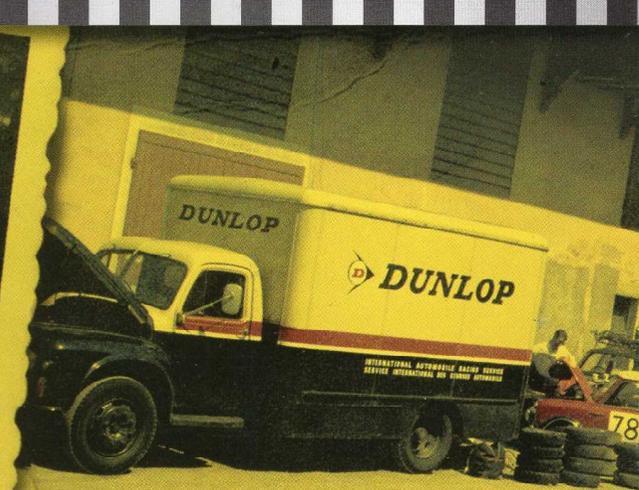
Walter Röhrl se vio obligado a abandonar la carrera por culpa de un problema en el eje de su Opel Commodore.

francés, que desconocía el apaño, sufrió un duro golpe. Juha Kankkunen también tuvo que retirarse. Colin McRae y Carlos Sainz se pusieron a la cabeza con sus Subaru, seguidos por Piero Liatti. La clasificación provisional de la segunda etapa seguía ese orden. El escocés, que nunca antes había estado en Cataluña, atacó sin compasión y adelantó al español en los tramos finales. David Richards, gerente del Subaru WRT, quería asegurarse de que ocuparía todo el podio y, temiendo que McRae, siempre tan temerario, sufriese

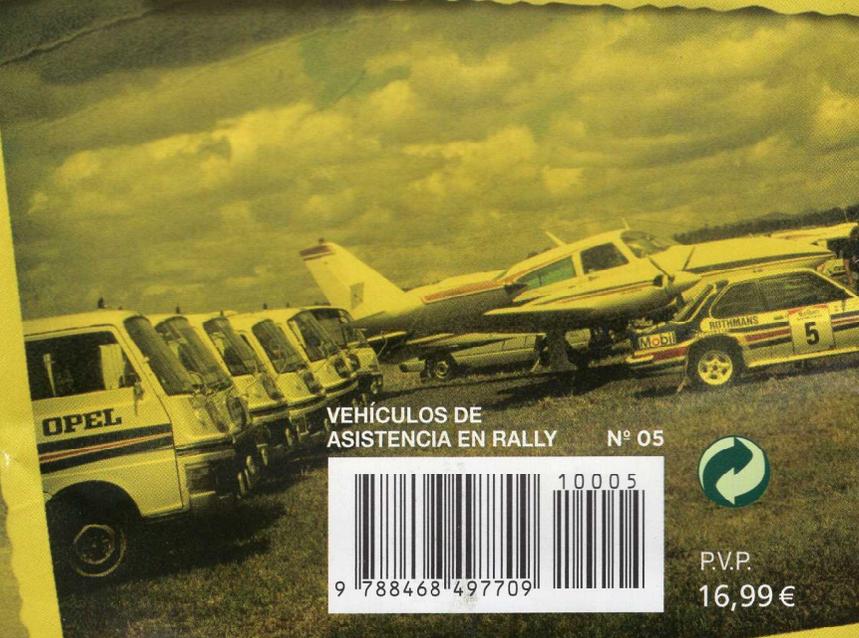
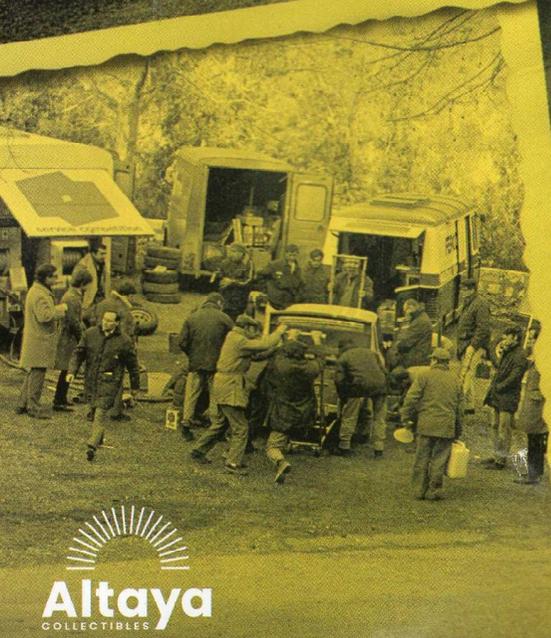
algún contratiempo, le ordenó que se relajase. El escocés no le hizo caso. Estaba ocho segundos por delante de su compañero de equipo al final de la penúltima especial. Solo redujo la velocidad, y por orden expresa, antes de que cayese la bandera a cuadros. Subaru se quedaba a dos puntos por detrás de Mitsubishi. Con 70 puntos, Carlos Sainz y Colin McRae estaban empatados en la clasificación provisional del Campeonato del Mundo de Pilotos. Todo se decidiría en el RAC, el último rallye de la temporada ●



vehículos de asistencia en  
**RALLYE**  
Colecciona las furgonetas de los grandes campeones de rally



vehículos de asistencia en  
**RALLYE**  
Colecciona las furgonetas de los grandes campeones de rally



VEHÍCULOS DE ASISTENCIA EN RALLY Nº 05



P.V.P.  
16,99 €