

LÍMITE MOTOR.es

Motorsport Magazine

ISSN 1886-3590



10 € SOLO SUSCRIPCIÓN Nº 5

IMPUESTOS INCLUIDOS
GRATUITA EN FORMATO DIGITAL



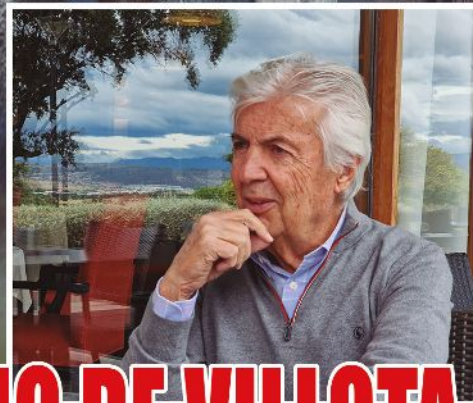
MUSTANG GT 3 - TEST



CUANDO LOS MALOS GANAN



ESCUDERÍA FILEPINETTI



EMILIO DE VILLOTA

Piloto y héroe del motorsport



LELLA LOMBARDI
La única mujer en los puntos en F1



FORD GT 1
De la Armuña a Nürburgring



DIEGO OTTINA
Leoni, cavallini e non solo!

Nuevo
CIVIC
 e:HEV
 El híbrido más deportivo



El nuevo Civic e:HEV se ha diseñado para vivir una experiencia de conducción única, gracias al nuevo y potente motor Full Hybrid 2.0 i-MMD y a la última tecnología de conectividad y seguridad de serie; Resérvalo ahora y sé de los primeros en vivir las mejores sensaciones al volante del híbrido más deportivo.

- » Avanzada tecnología Full Hybrid con dos motores eléctricos
- » Honda CONNECT con Apple CarPlay™ y Android Auto™
- » Conjunto de tecnologías de seguridad Honda SENSING
- » Potencia máxima de 135 kW (184 CV) y par de 315 Nm
- » Consumo de combustible desde 4,7 l/100 km
- » Emisiones de CO₂ de tan solo 108 g/km



Descubre todos los detalles en www.honda.es

Honda **e:TECHNOLOGY**

Honda Civic 2.0 i-MMD Hybrid Advance en color Blanco Platino Perlado – Consumo combinado (l/100 km) 4,7 - 5. Emisiones CO₂ (g/km) 108 - 114.

EDITORIAL

ALEX PALOU EL NUEVO HÉROE

Comienza una nueva temporada 2025 de carreras, y el primero en dar el golpe ha sido Alex Palou en las lejanas tierras del "pato Donald".

Es Alex es ese tipo de piloto que, sin aspavientos, y sin grandes espectáculos demuestra que la inteligencia está por encima de la fuerza. Y es que la carrera de San Petesburg, rodando 50 vueltas en el pelotón ahorrando combustible, siempre a rebufo del grupo, pero sin perder de vista los primeros puestos, para pasar al ataque tras alargar el primer stint, y subir en poco menos de 30 vueltas al liderato con la ventaja suficiente para volver a gestionar su ventaja dejándose cazar por Newgarden, rodando en modo ahorro, y reservando combustible, y el sistema "push to pass" para las cinco últimas vueltas. Todo un carrerón en una competición llena de pilotos de muy alto nivel, y gran experiencia, que en España comenzamos a conocer como Scott Dixon, Pato O'ward, Scott McLaughlin, y un largo etc de tipos duros y combativos, que ni doblados se dejan adelantar.

Sin duda la IndyCar va a ser el paradigma de campeonato competido donde los haya, con continuas alternativas, que no deja indiferente a nadie, y que siendo todos los vehículos "iguales" pues es el mismo fabricante (Dallara), para el espectador son 30 coches diferentes pues hasta los del mismo equipo (Penske, Ganassi, Andretti) disponen de su propia estrategia, mecánicos, y box, para cada piloto, siendo competitivos incluso entre ellos mismos.

Una gozada de carreras para los espectadores ocasionales, y para los seguidores del campeonato, que no ha pasado desapercibido por la plataforma Movistar+, que ha pasado de ofrecer las retransmisiones en un paquete especial deportes a incluirlo en el paquete motor junto a la F 1, y a Moto GP. Todo un acierto de la "telefónica", solo hace falta que los entrenos nos los den también comentados por el amigo Cristóbal Rosaleny, pues ahora son con sonido de la Fox, y ya saben Uds. lo difícil que es entender al amigo "pato Donald".

En clave nacional comienza el CERVH con el Costa Brava rally, que en el momento de escribir este texto ya sabemos que ha ganado un tal Jari-Matti LATVALA y Janni HUSSI con un Toyota Celica ST185, por supuesto, el SCER en Lorca, el TCR Spain en Barcelona, y el CET en MotorLand. Sin olvidarnos de la F 1 en Australia. Así que vamos con todo, y desde Límite Motor deseamos un gran año al motorsport español



AÑO I. Nº 5-2025

Precio: 10 euros impuestos incluidos (solo suscripción) Online gratuita

EDITA: LEX DOMUS ABOGADOS C.B.

WhatsApp: 659219921

carsindin@icasal.com

DISEÑO Y PUBLICIDAD

Dto.Propio.



CONTENIDO

REDACCIÓN:

Carlos Álvarez Sindín
Editor

Dr. Jesús Garcés
Coordinador Contenidos

Daniel Domínguez
Redactor

COLABORADORES:

Félix Pedro Lanciego
Jordi Camp
José Santos
David Rodríguez Sánchez
Gregorio Espartosa
Prensa ClassicMadrid

FOTOGRAFÍA:

Jesús Garcés
Jordi Camp
Antonio Maldonado
Enric Conangla

CONTACTO:

Limitemotor.magazine@gmail.com

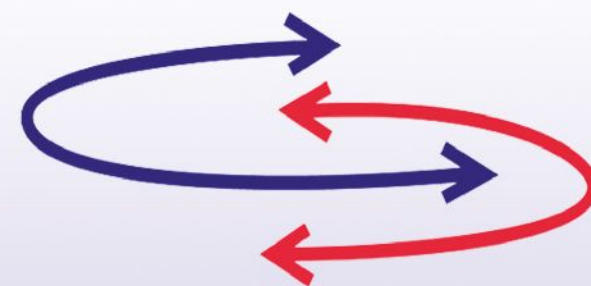
WEB SITE:

www.limitemotor.es

REVISTA:

<https://fliphtml5.com/bookcase/qyrig/>

EDITORIAL.....	3
ESCUDERÍA FILIPINETTI.....	6
TEST MUSTANG GT 3.....	10
LELLA LOMBARDI.....	16
ENTREVISTA A EMILIO DE VILLOTA.....	24
CUANDO LOS MALOS GANAN.....	31
DE LA ARMUÑA A NÜRBURGRING.....	41
SALÓN DE COMPETICIÓN DE ASTURIAS.....	50
CLASSICMADRID 2025.....	54
EL MUNDO EN MINIATURA.....	60
DIEGO OTTINA.....	62
ESPÍRITU DE MONTJUÏC.....	70
THEDY YIP/THEODORE RACING.....	78
EDDIE JORDAN ADIOS AL "JEFE DIFERENTE".....	88
EN EL PRÓXIMO NÚMERO.....	90



GRUMAN

INSTALACIÓN, REPARACIÓN, MANTENIMIENTO Y SUMINISTRO DE TODAS LAS MARCAS DE SECTOR.

PUERTA RÁPIDA KOMBY

QUÉ MEJORAS NOS OFRECE ESTE EQUIPO?

- 1-Gran ahorro energético.
- 2-Mejora drástica de las temperaturas en el interior.
- 3-Bajo mantenimiento.
- 4-Augmento de la calidad de trabajo para nuestros empleados.

**PUERTA RÁPIDA KOMBY;
LA MEJOR SOLUCIÓN PARA TU TALLER!!!!**



916.68.15.06

INFO@GRUMANSL.COM



Ferrari 512 M Filipinetti, Bonnier-Wisell-Müller LM71.

Vente des Automobiles Ferrari) -, convirtiéndose en uno de los vendedores de coches más influyentes de Suiza. Gracias a su patrocinio, el Rallye de Genève se elevó a nivel internacional, pasando a formar parte del Campeonato Europeo de Rally. La Escudería Nacional Suiza fue fundada en Ginebra a principios de 1962, por iniciativa del periodista suizo Henri-François Berchet, con el objetivo de apoyar, incluidos Herbert Müller y Heinz Schiller, y el joven y prometedor ex motociclista de carreras Jo Siffert, que hizo su debut en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 en el Gran Premio de Mónaco de 1962, conduciendo para el equipo un Lotus 21 - Climax pintado de rojo brillante. En 1963, Siffert adquirió un Lotus 24 - BRM que fue inscrito por Le Patron Filipinetti y sorprendentemente ganó el Gran Premio de Siracusa, que no era campeonato, solo para dejar el equipo unas semanas más tarde, después del Gran Premio de Mónaco. El equipo pronto pasó a llamarse en honor a su fundador: Georges Filipinetti. A partir de ese día, los autos de carrera rojos y blancos del equipo suizo corrieron por todo el mundo, compitiendo principalmente en carreras de resistencia. El equipo corrió con Ferraris, y también máquinas Chevrolet, Porsche, Serenissima, Martini, Ford y Lola, que fueron conducidas por los mejores pilotos internacionales de esa época. Entre ellos, figuras como Joakim

FILIPINETTI UN EQUIPO PRIVADO DE LUJO



Dr. Félix Pedro Lanciego

Georges Filipinetti fue el fundador de Écurie Filipinetti, considerado uno de los equipos de carreras privados más renombrados y carismáticos de la década de 1960. Un hombre alto y delgado, un gran gastador y un ávido fumador, era el importador suizo de automóviles Ferrari y también actuaba como presidente de la autoridad suiza de karting. Filipinetti había sido representante de la República de San Marino en las Naciones Unidas en Ginebra. Su segunda esposa, Marthe Armleder, era la heredera del lujoso Hotel Richmond de Ginebra y la ex esposa del piloto

de carreras suizo Ciro Basadonna, con quien tuvo una hija, Anita.

Su padre, Adolphe Filipinetti, era un rico industrial de sistemas de calefacción cuya familia tenía orígenes en Domodossola, región del Piamonte, en el norte de Italia. Tras su debut como piloto de carreras amateur a finales de la década de 1930, conduciendo un Maserati 4CM para Écurie Genève, Georges Filipinetti dedicó su tiempo a la gestión de la empresa familiar. A principios de los años 50 abrió un concesionario Ferrari en su ciudad natal - la SAVAF (Société Anonyme pour la



Georges Filipinetti fue el fundador de Écurie Filipinetti.



Goodwood Festival Ferrari P330 Esc Filipinetti.



Lotus 24 BRM E. Filipinetti J. Siffert Monaco 1963.



Porsche 906 Carrera, Mairesse-Müller vencedores Targa Florio 1966.

Bonnier, Dick Attwood, Jean Sage , Reine Wisell, Jean-Louis Lafosse , Ronnie Peterson , Peter Westbury, Willy Mairesse

La sede central de la Écurie Filipinetti se encontraba en el castillo de Grandson en Neuenburgersee, Suiza, donde también se creó un prestigioso museo de coches de carreras. Georges Filipinetti vivió y trabajó allí hasta 1973, cuando decidió trasladar el equipo a Italia. Unos días antes de su muerte, había fundado Filipinetti Corse en la República de San Marino. Había planeado construir una nueva fábrica de carreras en Formigine, en la provincia de Módena, Italia, para gestionar coches de diferentes categorías de competición, desde turismos hasta Fórmula 1. Filipinetti contrató al ex director de la Scuderia Ferrari, el "Maestro" Nello Ugolini, como director general de la empresa, y al piloto e ingeniero Michael Parkes como director técnico. Parkes ya había trabajado para Filipinetti, esforzándose al máximo para desarrollar el Fiat 128 Coupé y el Fiat X1/9 en el Campeonato Europeo de Turismos. En 1971 compartió con Henri Pescarolo un Ferrari 512F - "F" de Filipinetti - modificado por el propio Parkes, en las 24 Horas de Le Mans. El coche demostró ser muy rápido hasta que sufrió un fallo mecánico en la hora 14 de carrera.

Desafortunadamente, el jueves 3 de mayo de 1973 por la noche, Georges Filipinetti, que padecía diabetes desde hacía mucho tiempo, falleció



Peterson, Lola T212 Filipinetti.

repentinamente. Se dice que tenía 65 años y que había nacido en 1907. Según su licencia de carreras de 1939, que aparece en el libro de Ed Heu-

vins "Scuderia Filipinetti", publicado en 2003, su fecha de nacimiento fue el 13 de agosto de 1901; esto aún no ha sido confirmado.

Aunque su hijo Jean-Claude Filipinetti se involucró en el proyecto, la Filipinetti Corse se disolvió. Pronto el negocio familiar y el imperio inmobiliario se desmoronaron y en 1987 se suicidó. Su madre Marthe, la viuda de Georges Filipinetti, también se suicidó. Casi treinta años después del fin de la Scuderia Filipinetti, recordamos uno de los períodos más bellos del deporte del motor.



Shelby Cobra Daytona, Sutcliffe-Harper LM65 dnf.

- Libro "Scuderia Filipinetti" de Ed Heuvink, Chronosports Editeur, 2003, ISBN-10 2847070168.
- Revista Autosprint, número del 07 de mayo de 1973.
- Revista MotorSport, número de agosto de 2012, página 142.
- Sitio web Historische Lexikon der Schweiz, página <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/i/130022.php>.
- Sitio web Château de Grandson, página <http://www.chateau-grandson.ch/filipinetti.html>.
- Sitio web La época dorada de las carreras de Grandes Premios 1934-1940 de Leif Snellman, página <http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/df.htm>.

*Aspecto de un muscle car.*

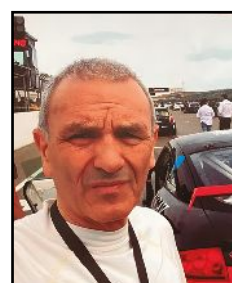
Mi encuentro con este súper-americano Ford Mustang iba a tener lugar en el circuito de los Arcos en Navarra, un trazado con curvas lentas, que no son las más idóneas para esta pura sangre, y otras rápidas aunque pocas, donde se mueve infinitamente mejor y te desafía a ir muy rápido obligándote a encontrar el trazado idóneo.

Iba a ser un día inolvidable, soleado, de esos que se disfruta entrenando con una legión de GTs; Ferrari, McLaren, Audi, Porsche.

Hay que reseñar que el set-up en su configuración fue una prueba de puesta punto compleja e intensa para el equipo, llevada a cabo por sus pilotos habituales, actuales Campeones de España José Santos y Carlos Álvarez Sindín, a la que me sumaría posteriormente para realizar la prueba para Límite motor.

*Frontal emblemático.*

DESDE EL HABITÁCULO DEL MUSTANG



Daniel Domínguez

Independientemente de la mítica que irradia la leyenda del Ford Mustang, su nombre viene de los caballos que tienen su origen en Huelva, procedente de Doñana. Mustang, es una palabra española que significa mesteño o salvaje. Y de cara me encontraba con él, esperándome para ser "montado", pilotado.

Es un coche de enormes dimensiones si lo comparamos con el de calle, es muy bajo, y sus escapes laterales emiten un sonido diferente, exultante y atronador gracias a su mecánica de 5.4 litros Coyote

V8 de 550 caballos. Su agresiva y poderosa imagen afilada como coche auténtico de carrera que es, también llama la atención por sus retenciones y las llamaradas que salen por los escapes laterales.

*Nada que envidiar frente a los GT con tradición como Ferrari.*



Dimensiones que impresionan.



Imagen espectacular del Mustang GT3.



Maniobrabilidad complicada.

LLEGÓ MI TURNO

Daniel, prepárate que sales a pista—. Me introduje en el habitáculo del Mustang, más parecido al de un avión por su diseño e instrumentación, y una vez en el bacquet, sentí como me sujetaban sus cinturones o arneses con sus seis puntos de anclaje, dejándote tan sujeto que te “conviertes” en una pieza más del Mustang, y allí donde pongas la vista, sin dudar llegará el coche. Todo estaba minuciosamente preparado, temperatura del motor y presiones idóneas entre otros ajustes y reglajes.

—Presta mucha atención a las revoluciones del motor, y los cambios en las retenciones, calienta frenos, neumáticos, y vete aumentando progresivamente el ritmo—.

Junto a las normas a cumplir y las muchas miradas pendientes, salí a pista para empezar a familiarizarme de nuevo con un trazado que ya conocía por haber estado corriendo en este circuito con un Audi TT en el Campeonato de España de Turismos 2023, bajo la dirección del Dr. Jesús Garcés y como compañero y piloto con Carlos Álvarez Sindín. Da mucha confianza conocer el circuito. Familiarizado con la pista hecho al cambio y a sus frenadas iba subiendo el ritmo de mi pilotaje, veía que el comportamiento del Mustang en salida de curvas lentas, dado que te incita a acelerar lo antes posible, era claramente subvirador, y más de una vez tenía que calcular con precisión para no irme fuera. En los distintos giros encontré una dirección intermedia, me parecía a veces rápida otras menos.



Trasera con un aero trabajado.

En algunas curvas lentas era notable el deslizamiento subvirador en frenada, y subvirador en salida de curva. Dependiendo de los distintos trazados, en los muy rápidos claramente juega un papel ventajoso la considerable batalla entre el tren delantero y trasero (255,3 cm). Un buen ejemplo son las curvas rápidas como la del final de recta, ahí la contradirección sobra, se hace muy por encima de los 200 km, y hay que trazarla con decisión dejando el coche recto en salida para someterlo a una considerable frenada, que había que negociar con acierto, puesto que venía una curva muy lenta “difícil” y otra rápida en bajada que requería llevar al coche por su sitio, y con el más idóneo reparto de sus masas, trazándola bien, porque después te espera otra en bajada que te pide un toque de freno y te lleva a unas curvas seguidas izquierda derecha con un cambio de masas muy fuerte que se cierra en frenada, para dejar el coche bien colocado y salir lo más rápido posible a una recta semilarga, después varias rectas cortas con curvas entrelazadas, para llegar a una frenada muy fuerte y encarar de nuevo la recta, derechos a la curva más rápida del circuito. Y el buen hacer estaba en pulir matices y coger ritmo.

RESULTADO FINAL

El circuito de los Arcos de Navarra te somete a frenadas donde hay que echar el “ancla”, porque si apuras en exceso, hecho muy probable, irremisiblemente te sales fuera de la pista; tienen que parar la tanda de



Daniel Domínguez ejerció de piloto probador.

entrenamiento para rescatarte y quedas muy afectado moralmente. Afortunadamente no fue el caso y se tradujo en unos entrenos muy fructíferos, donde siempre se está obteniendo experiencia muy válida para ponerla en práctica cuando se compite.

Disfrute **mucho** de la conducción del Howe Mustang TA2 que viene de correr el Campeonato Trans-Am americano, campeonato que se corre en unos doce circuitos diferentes y que admite coches de la NASCAR, campeonato este, que principalmente se corre en circuitos ovales. Su conducción se me hizo muy corta, pero por encima de todo, y esto fue determinante, se trató de llevar el coche entero al box. Después vino un periodo de reflexión, que invita a ver claramente puntos a mejorar, cambios vitales a aplicar, que evidenciarán la progresión.

La Trans-Am es el campeonato del que viene directamente el Howe Mustang TA2 objeto de la prueba. Campeonato donde han participado pilotos míticos, y famosos actores como el inolvidable Paul Newman. El Mustang ensayado es un coche que está compitiendo sin otros cambios o diferentes especificaciones, directamente en la categoría GPR en España, en el campeonato de España de GT. El Campeonato Trans-Am es donde Nissan y Audi entraron oficialmente a competir en América. Se corre en doce circuitos diferentes en U.S.A y se diferencia de su competidor en EE. UU., el campeonato NASCAR o **National Association for Stock Car Auto Racing** ("Asociación Nacional de Carreras de Automóviles de Serie"), por participar este, principalmente en circuitos ovales, además de poseer un reglamento técnico y táctico muy diferente.

En España, con el auge de los GT4, V-Line ha cambiado el reglamento, y ha prohibido los GT3 de última generación, solo deja GT3 de origen Cup, como los Porsche, que en la versión 992 ya es una



brutalidad de coche. También permite los nuevos GT2 y los antiguos GT2, que es una reglamentación, la nueva, inferior a GT3, pero la antigua, pese a que sería superior a GT3, como eran sin secuencial, y bastante antiguos los admite. Luego ha dejado la principal de GT4, y por encima todos los que ya he mencionado, GPX, y por debajo del todo, a los GPR, bien por sus limitadas prestaciones, por ejemplo, en el TA 2, la caja de 4 velocidades, lo penaliza, y la tecnología de eje rígido también. Los dudosos por un u otro motivo, en el caso del TA 2, ha hecho que el vehículo haya sido colocado en la categoría más pequeña.

Carlos Álvarez Sindín



Características Técnicas del Howd Mustang TA2

Batalla :
100.51 pulgadas / 255.3 cm
Largo :
179.29 pulgadas / 455.4 cm
Ancho :
69.09 pulgadas / 175.5 cm
Alto :
52.09 pulgadas / 132.3 cm

POWERTRAIN

- 5.4L Coyote V8 engine
- Bosch Motorsport MS6.4 ECU
- Dry sump oiling system
- Carbon propshaft
- Four-plate AP racing clutch
- Six speed Xtrac racing transaxle with ESA shift
- MEGA-line E-Clutch actuation

CHASSIS

- Fully removable front and rear subframes
- Double wishbone suspension front and rear
- Multimatic five-way adjustable DSSV dampers
- Alcon brake discs, calipers and adjustable pedal box
- Bosch Motorsport M5 ABS
- American Racing 18" aluminium wheels

EXTERIOR

- Highly developed aero package complying with GT3 rules
- Quick change carbon fibre bodywork

INTERIOR

- Bespoke Recaro FIA compliant racing seat
- Fully integrated FIA compliant roll cage
- MoTeC C187 dash logger
- Bosch Motorsport CAS-M collision avoidance system



Concejalía de Turismo
AYTO. DE SANTA MARTA DE TORMES

MOTO HISTÓRICA

Moto Histórica nos invita a descubrir la enorme progresión industrial vivida durante el siglo pasado así como la aplicación del diseño industrial al mundo de la motocicleta, que en muchas ocasiones se convierte en una auténtica expresión de arte.

Las 50 motocicletas expuestas, ordenadas cronológicamente, nos muestran la continua evolución de la mecánica aplicada al mundo de las motos, pudiendo verse las tendencias y soluciones técnicas aplicadas en cada época.

La motocicleta siempre desempeñó su labor como vehículo utilitario, sin descuidar en ningún momento su faceta deportiva, sin embargo es en los años 70 y posteriores cuando se convierte en un vehículo deportivo y de ocio capaz de alcanzar unas prestaciones cada vez mayores. Es en ésta época donde se centra el mayor número de unidades, convirtiendo a éste museo en algo único en éste tipo de muestras culturales.

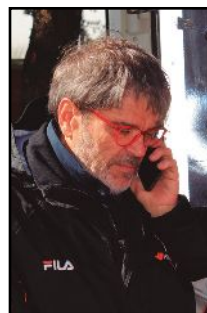


HORARIO: Miércoles, jueves y viernes de 17,00 h. a 20,00 h.
Sábados de 10,00 h. a 14,00 h. y de 17,00 h. a 20,00 h.
Domingos de 10,00 h. a 14,00 h.

DIRECCIÓN: Calle Padilla, 4 **CONTACTO:** Moto Histórica Museo 



LELLA LOMBARDI LA ÚNICA MUJER CON RANKING EN F1 CON 0,5 PUNTOS



Dr. Jesús Garcés

Era el jueves 24 de abril de 1975, y por primera vez en mi vida me había saltado las clases, pero yo aprovechando que en el colegio de La Salle Congreso, en donde cursaba mis estudios de bachillerato, habían organizado unas convivencias me inventé una historia para quedarme en casa.

No recuerdo muy bien como conseguí convencer al hermano prefecto, que era como el coordinador de estudios de ahora, para que me dejase irme a casa. El caso es que de camino a mi domicilio me encontré en la boca del metro de la plaza del Virrey Amat, que me llevaría directamente hasta la Plaza de España que era la puerta de Montjuich, y del circuito de Fórmula 1.

Subí por la calle Méjico, bordeando el muro que limitaba el circuito de la calle Marqués de Comillas, y al llegar a la altura del Pueblo Español encontré la puerta mágica, que no era otra cosa, que un hueco en el muro, el cual escondido tras unas matas llevaba tiempo sin reparar, y que nos permitiría entrar en el

templo deseado sin pasar por taquilla, cuestión esta muy importante pues con 17 años eran pocos los disponían de dinero para pagar la entrada.

Era increíble que después de tantos años ni el ayuntamiento ni la organización hubiera reparado el muro, pero ahí seguía la puerta, que conocíamos todos los aficionados habituales.

Una vez dentro, y armado con una mochila en la que prudentemente llevaba el bocadillo del almuerzo del cole, y un zumo, que mi madre me había puesto esa mañana comencé la ascensión hacia el Estadio donde había leído que en anteriores ocasiones se había establecido el paddock de la Fórmula 1.

Me sorprendió ver a muchos operarios apretando tornillos como rematando el montaje de los guardarrailes. Pensaba que todo iba a estar como muy preparado pues el evento era de la máxima importancia. Además de operarios había gente normal, y lo más sorprendente era ver a mecánicos con ropa de los equipos de Fórmula 1 apretando



Christine Beekers y Lella Lombardi en Le Mans 1977.

tornillos, y mi sorpresa se tornó estupor cuando distinguí, cuando ya llegaba a la recta de meta a Emerson Fittipaldi coger uno de aquellos guardarrailes y tirando lograba desmontarlo, y dejarlo caer al suelo con gran estrépito mientras decía algo que no pude oír, pero por sus gestos quedaba claro, que algo no iba bien.

No tenía claro que pasaba, pero intuía que nada bueno estaba pasando, pues una vez llegado a la "recta principal" el trasiego de gente en todas direcciones era importante, y no me parecía normal. Identifiqué a Jean Pierre Jarier, y a Jacques Lafitte, que iban andando por la pista camino de la entrada del estadio con cara de pocos amigos.

Ni que decir tiene que me sorprendió ver tanto rostro conocido, pero que hasta entonces solamente había visto en las revistas, y de pronto entre tanto rostro conocido apareció una chica menuda, con el cabello muy corto, y una sonrisa de oreja a oreja, que gesticulaba mucho, y junto a ella distinguí a Vittorio Brambilla, que era el piloto del vehículo que junto al M23 más me gustaba el March 761 naranja patrocinado por la marca de herramientas Beta.

Sorprendido ante la presencia de los pilotos de Fórmula 1 tan corta distancia, pues el jueves nadie te prohibía pisar la pista, ni saltarte las vallas de segu-

ridad, me quedé un tanto paralizado, y no hice casi fotos, cosa que ahora lamento.

En aquellos tiempos en España ver a una mujer piloto era algo inimaginable, y si era en la máxima categoría del automovilismo deportivo casi era un sacrilegio, y poco menos que se invocaba al "santísimo", pero allí estaba ella Lella Lombardi desafiando a todos y dispuesta a disputar el Gran Premio.

Las circunstancias del Gran Premio de España de F1 de 1975 hicieron que la italiana pasara a la historia al terminar, la desgraciada prueba, en sexta posición, y pasando a ser la única mujer en puntuar en un Gran Premio de Fórmula, y de este hecho hace ya casi 50 años.

Quien fue Lella Lombardi, y que significó en la historia del motorsport es algo que voy a tratar de descubrir en este artículo. Nacida en Frugarolo, Italia, el 21 de marzo de 1941, hija de un carnicero y una deportista prometedora, vivió su infancia en una época de postguerra mundial, y de reconstrucción de la República Italiana machacada por la Alemania Nazi, y posteriormente por la reconquista llevada a cabo por las tropas aliadas. Llegó a la adolescencia comprendiendo que dos aspectos de su naturaleza estaban en desacuerdo con la opinión pública de la época: amaba los coches y era lesbiana.



Evidentemente para Lella no era suficiente conducir la furgoneta de reparto de la carnicería familiar, por lo que cuando surgió la oportunidad pasó a correr en karts durante un tiempo, mientras tanto trabajaba y ahorraba todo lo que podía para poder comprar su primer coche de competición con el que pilotó en la Fórmula Monza en 1965.

A su padre le costaba entender su pasión por las carreras, pero estaba secretamente orgulloso de su logro cuando, en 1968, terminó segunda, detrás de Franco Bernabei. Dos años más tarde, volvió a demostrar su habilidad al ganar cuatro de las diez carreras de Fórmula 850 con un Biraghi y se llevó el campeonato en 1971.

Tras dos victorias más en la categoría en 1971, en Monza y Vallelunga, regresó a la F3 en 1972 y, con su Lotus 69 corriendo bajo el paraguas del Jolly Club, acabó 10º en la clasificación. Terminó 10º de nuevo en 1973, consiguiendo el segundo puesto en la carrera de Casale, conduciendo un Brabham BT41 para la Scuderia Italia. Ese año también venció al March de Maurizio Flammini durante una manga en Vallelunga. Ese fue el año de la gran revelación de Lombardi. Cuando llegó a Mónaco a principios de junio, ya había conseguido la mitad de las seis victorias que la ayudarían a convertirse en la campeona italiana del Ford Escort.

MEXICO CHALLENGE

Corrió esa carrera impresionando al mundo del automovilismo internacional al terminar 12º en la carrera más prestigiosa de la F3. Pilotos del calibre de

Tony Brise, Brian Henton, Alan Jones, Larry Perkins y Danny Sullivan ni siquiera habían llegado a la final de Mónaco. "Esa fue la primera vez que la vimos", dice John Webb, el promotor británico más destacado de la época. "Conducía excepcionalmente bien. Acabábamos de empezar la Shell-SPORT Celebrity Series [para Escort México] y mi mujer, Angela, la invitó a competir en Brands Hatch en julio. Ganó [empezando desde la tercera fila, superando a Jacques Laffite y Mike Wilds] después de la prueba nos hicimos muy amigos, y nos mantuvimos en contacto".

"Jackie Epstein dirigía un equipo de Fórmula 5000 en Brands y logramos convencerlo de que dejara a Lella probar ese invierno. Lo impresionó no solo con su forma de conducir, sino también con su conocimiento mecánico, y su sensibilidad. Hacia el final de la prueba, se detuvo en boxes porque pensó, con razón, que un neumático estaba perdiendo presión; no mucho, pero lo suficiente como para marcar la diferencia". Así, Lella Lombardi se unió al equipo Shell-SPORT Luxembourg para el Campeonato Rothmans F5000 en 1974 y su Lola T330 lucía el número 208, recordando la frecuencia de Radio Luxembourg, el patrocinador del equipo.

Su compañero de equipo era el líder de la categoría, Ian Ashley, quien la recuerda así: "Fue la primera mujer piloto que realmente me impresionó. No era un coche fácil de conducir, básicamente era un Fórmula 2 con una gran joroba en la parte trasera, pero ella fue cada vez más rápida durante el año". Durante 1974 participó en la "Carrera de Campeones", en el



Fórmula 5000.

circuito de Brands Hatch, y en el BRDC International Trophy, en el circuito de Silverstone.

Cuarta en Brands Hatch a la primera, Lombardi igualó ese resultado en Monza, Oulton Park y Mallory Park durante una campaña consistente: terminó todas las 18 rondas excepto la última y fue quinta en los puntos.

La clasificación fue más problemática, pero al final de la temporada estaba a solo dos décimas de Ashley, que había conseguido la pole en Mallory Park; la diferencia había sido de 4,6 segundos en marzo.

Estaba claro que la "Tigresa de Turín" (un apodo geográficamente engañoso acuñado por una prensa perezosa) no quedaría en desgracia si se le daba una oportunidad en la F1. De hecho, ya había estado cerca de debutar en GP.

"Las 5000 libras que gastamos en alquilar un coche a Bernie Ecclestone fueron nuestra única inversión en Lella", dice Angela Webb. "Vivía bien y no tuvo muchos problemas para conseguir patrocinadores. Se quedaba en Italia y volaba a cada carrera, pero nunca pedía gastos. Eso es inusual para un piloto de carreras.

"Era encantadora, pero testaruda e independiente, y una conductora de carretera tremendamente cuidadosa. Fui con ella de Snetterton a Norwich una vez: 30 mph todo el camino. Doloroso. La gente la miraba y espiaba. A ella no le importaba.

"Ella hacía lo suyo. No le interesaba la moda y normalmente usaba pantalones si iba de civil. Tenía una



Motjuich 1975.

imagen que mantener: 'Soy dura, así que no te metas conmigo'. Era una solitaria, en realidad. Sin séquito. Nunca trajo novia.

"Su sexo y sexualidad no eran temas de conversación en el paddock. La juzgaron puramente como piloto de carreras. Los chicos se juntaron y se pusieron terriblemente duros en la pista (trucos sucios, estilo kart), pero ella podía cuidarse sola. Era dura y tenía una gran duración".

Esas 5000 libras sirvieron para alquilar un Brabham BT42, patrocinado por Allied Polymer Group, y utilizado en el GP británico en Brands Hatch por Hexagon Racing, y gracias a la ayuda de Epstein. Lombardi estaba a 1,1 segundos del coche hermano de John Watson al final del jueves y había mejorado en tres décimas cuando un eje de transmisión roto le negó un empujón final el viernes.

A nueve décimas de la clasificación, que hubiera conseguido sin duda de disponer de un vehículo en condiciones, pues había rodado como Toni Brise, y más rápido que Vern Schuppan, John Nicholson, Howden Ganley, Wilds y Leo Kinnunen.

El corresponsal de Motor Sport Denis Jenkinson consideró que el suyo fue "un intento de juego". Cualquiera que espere seriamente que la chica italiana se clasifique para un lugar en la parrilla debe demostrar un lamentable conocimiento de las carreras de Gran Premio de hoy, pero esto no refleja sus esfuerzos, que fueron muy encomiables".



Con Brabham BT 44R Lux.

El entusiasta filantrópico Count Zanon estuvo de acuerdo, y ofreció a March 50.000 libras para que Lombardi corriera en la F1 en 1975.

“Habíamos sido un desastre en términos de patrocinio desde que irrumpimos en la F1 en 1970”, dice Herd. “Estábamos demasiado ocupados construyendo autos de carreras de producción. Así que estábamos perfectamente felices de tener a Lella. No fue un truco publicitario. De hecho, no obtuvimos ninguna publicidad de ello. Ella no buscaba publicidad. BBC News vino a su primera prueba con nosotros en Goodwood y quería saber por qué. Que fuera una mujer era irrelevante para Lella. Ella era una piloto de carreras, ante todo. Era muy profesional y disfrutamos trabajando con ella. Encantador. Sin problemas. Ella ya hablaba inglés bien por entonces, además yo había trabajado con tantos pilotos italianos que casi podía hablar el idioma”.

LELLA LOMBARDI Y LA FÓRMULA 1

Después de todos estos años de dedicación, pasión y tenacidad, dedicados a perseguir su sueño, Lella Lombardi hizo su debut en la Fórmula 1 el 20 de julio de 1974 en el Gran Premio de Gran Bretaña. Durante los entrenamientos de esta primera carrera, no hizo un tiempo suficiente como para clasificarse, logrando solo su 29.º tiempo.

FÓRMULA 1 CON MARCH Y RAM

El valor promocional de la primera mujer piloto de la F1 desde los años 50 no pasó inadvertido para March Engineering, y Lombardi formó parte de su plantilla desde el GP de Sudáfrica de 1975.

En 1975 participó en doce de las catorce carreras del campeonato mundial. En ese momento conducía March 751 con motor Ford Cosworth DFV8; con



Presentación de Patric Head y Vittorio Brambilla.



Vittorio Brambilla, Lella Lombardi y Arturo Merzario.

este coche, en el debut de la temporada en el circuito de Kyalami, logró clasificarse en el puesto 26.

Su segunda carrera fue el trágico GP de España en el Parque de Montjuich de Barcelona. El caos de un evento se detuvo cuando Rolf Stommelen chocó contra la multitud con trágicas consecuencias. Dos vueltas más tarde, pero en sexto lugar en ese momento, estaba Lella Lombardi. Solo se le otorgaron la mitad de los puntos debido a la carrera acortada, pero su lugar en la historia de la F1 estaba asegurado.

Después de los éxitos de María Teresa de Filippis (1958), ninguna mujer había logrado nunca resultados semejantes en el automovilismo. Aquí Lella Lombardi volvió a sorprender a todos, rompió todos los límites, y se clasificó para el Gran Premio. Desafortunadamente, debido a problemas técnicos se vio obligada a detener la carrera y no pudo aspirar a llevarse a casa el resultado completo.

Como muestra de la excelente sensibilidad como piloto de Lella baste esta anécdota:

Después de un accidente durante los entrenamientos del GP de Mónaco, Lombardi se quejaba constantemente de un problema en su 751: subviraba mal en las curvas, y su parte trasera se “caía” de repente en un gran sobreviraje cuando se aplicaba potencia.

Herd: “Max [Mosley], un ingeniero mucho mejor de lo que la gente podría pensar, me preguntó si podía



Lella Lombardi y Marie Claude Beaumont con el prototipo Alpine Renault A 441

tomar prestado a Vittorio para unas vueltas. Vit volvía y decía: “Sí, sí, el coche es perfecto”. Pero no creo que haya hecho nunca una vuelta rápida en ese coche. Confiaba totalmente en él. Sin embargo, pensándolo bien, probablemente estaba cuidando de sí mismo”.

Disfrutando de su etapa más competitiva en la F1, y con tiempo en contra a sus 37 años, el hombre más veterano de la parrilla tal vez pueda ser excusado por su falta de preocupación por un amigo y futuro copiloto. Sólo cuando Ronnie Peterson describió la misma característica de manejo en 1976, empezó a caer la ficha.

“Le dimos a Ronnie un chasis nuevo para Mónaco después de su ‘malentendido’ con Carlos Reutemann en Bélgica”, dice Herd. “Dio unas vueltas y dijo: ‘Está neutro. Está perfecto’.

“El monocasco dañado todavía estaba en el taller, así que lo desmontamos y descubrimos una grieta en el mamparo trasero de magnesio fundido. Pobre Lella, había tenido mala tracción todo el tiempo. Lo siento por ella y me pregunto cómo fue eso incluso ahora”.

Fue séptima en el GP de Alemania de ese año y 14.ª en el GP de Brasil de 1976 en su última carrera para March. Reemplazada por un Ronnie Peterson repentinamente disponible, “Pero Nürburgring fue su mejor carrera”, dijo el cofundador y diseñador de March, Robin Herd. Lombardi terminó séptima en el GP de Alemania de agosto de 1975, a pesar de un pinchazo. “Esa es la que recuerdo. Fue impresionante, mucho mejor que su actuación en Montjuich.

Lombardi finalmente se llevó su patrocinio de café LAVAZZA al equipo RAM Racing durante tres carreras. Su Brabham BT44B-Ford terminó 12.ª en el GP de Austria en la única ocasión en que pudo clasificarse. Tampoco logró clasificarse con el BT44B de RAM Racing en Brands donde Divina Galica, la superó, y en Alemania el auto fue incautado por orden judicial. Salvo una decepcionante aparición en una ronda de Mallory Park del Campeonato Aurora AFX F1 de 1979 con el FW06 de Zanon, a partir de ese momento solo competiría en autos deportivos, GT y sedanes.

ÉXITO CON LOS COCHES DEPORTIVOS

Su carrera de 12 carreras en GP había terminado y Lombardi hizo una única aparición en la NASCAR en la Firecracker 400 de 1977 en Daytona. Pasó a los sport protipos, y ganó las pruebas del campeonato mundial en Enna-Pergusa, y Vallelunga en 1979 con un Osella PA7-BMW. Su tercera victoria de este tipo para la marca fue en las Seis Horas de Mugello de 1981, cuando Lombardi y su compañero Giorgio Francia terminaron cuartos en el campeonato mundial de pilotos.

Lombardi ya había tenido experiencia con prototipos deportivos en el Campeonato Mundial de Marcas de 1975, donde terminó sexto en Mugello y cuarto en Monza, donde ganó su categoría con el Alpine A441 de 2 litros del Equipo Elf suizo, pilotando junto con Marie-Claude Beaumont.

En 1976 compartió un Lancia Stratos Turbo con Christine Dacremont en Le Mans y terminó 20.ª, una

vuelta y un puesto por delante del Inaltera con motor Cosworth DFV de Jean-Pierre Jaussaud, Jean Rondeau y la belga Christine Beckers.

“Inaltera [un fabricante de papel pintado] estaba a punto de lanzarse en Estados Unidos en 1977, así que con su patrocinio participó en las 24 horas de Daytona. Y como en aquellos tiempos normalmente es la mujer la que tomaba las decisiones en cuanto al diseño de interiores, los patrocinadores pidieron tener un equipo formado íntegramente por mujeres.

“Lella fue la recomendada pues había participado en la Fórmula 1, así que conocía el negocio. Siempre trabajaba duro, era amable con el coche, y entendía cómo conseguir lo que quería. La resistencia tampoco era un problema, porque en aquel entonces no se podía conducir a tope, y esperar aguantar toda la distancia”.

Lombardi y Beckers se clasificaron en cuarta posición en Daytona, pero se estrellaron tras 78 vueltas cuando un Porsche más lento sufrió un reventón mientras Beckers se acercaba. Y acabaron en 11ª posición en Le Mans, a pesar de un largo retraso debido a un fallo eléctrico que dejó a Beckers sin motor ni faros; su ingeniosa solución sorprendió al equipo.

“Lella era la compañera perfecta”, declaró Beckers. “Ella se preocupaba mucho más por los ajustes que yo, era muy buena con la mecánica, y muy rápida. Pero quería que yo fuera igual de rápida, y siempre me daba consejos, y ayuda.

“Le apasionaban las carreras. No le interesaba la música, la lectura, la cultura. Solamente las carreras y la pesca”.

También compitió en el Campeonato Europeo de Turismos, y acababa de disfrutar de su mejor temporada en 1985 cuando enfermó. Lella Lombardi sucumbió al cáncer en marzo de 1992.

Una pequeña en estatura, pero con un gran coraje para superar los tabús de la época sobre su condición sexual, y sobre su género femenino, realizando una actividad completamente copada por hombres, y en la que la presencia de una mujer era un reclamo publicitario, y un argumento de comparación negativa para las mujeres frente a los hombres, sin valorar la desigualdad de medios entre unas y otros, y marcar un hito histórico que perdura 50 años después figurando como la única mujer que ha marcado puntos en F1 aunque solo sean 0,5 puntos.

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA

red.es Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

KIT DIGITAL

FALKEN Informática desde 1993 Agente Digitalizador

CYL-HUB TECH REGION

IoT DIGITAL INNOVATION HUB

CYBERSECURITY SPAIN HUB

CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS

FALKEN

PROGRAMA KIT DIGITAL FINANCIADO POR LOS FONDOS NEXT GENERATION DEL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA

Apoyando el mundo del motor desde 1993

MOTORFESTIVAL

5-7 Set 2025

MUSEU DO CARAMULO
15 MAR-22 JUN 2025

MUSEU DO CARAMULO FIDELIDADE TONDELA JORNAL DOS CLASSICOS BPI Fundação Casa

FAFE MUSEU DO RALI

FAFE município



EMILIO VILLOTA, UN HÉROE SENCILLO



Dr. Jesús Garcés

Habían pasado ya varias semanas desde mi primer contacto con el amigo José Manuel Fernández responsable de Autohebdos Sport, para pedirle el contacto de Emilio de Villota, pues en la redacción pensábamos que todos los aficionados al motorsport teníamos una deuda pendiente con el piloto madrileño, y su gran trayectoria en un mundo tan exclusivo como es el del automovilismo de élite internacional.

Varios mensajes, y correos hasta que un buen día Emilio accedió por fin a vernos, y la verdad que cuando nos dijo que, si un peso de responsabilidad nos invadió dado que íbamos a vernos con un mito del automovilismo, y era una gran responsabilidad.

Contábamos con el conocimiento que Daniel tenía del personaje, y eso nos daba confianza, pero sinceramente nos imponía un gran respeto, sin embargo,

tanto el encuentro como la conversación fue muy fluida, y las miniaturas de Félix con los vehículos que había pilotado Emilio en su trayectoria deportiva, colocados por orden cronológico encima de la mesa del lounge del Club Social del RACE, así como su enorme conocimiento de la historia del motor, acabó de facilitar la conversación.

El tener esa sensación de velocidad y ponerte al lado de esos pilotos que te parecían inalcanzables. Era una sensación de vértigo inevitable.

EV- En aquellos tiempos no disponíamos de camión con sistema tipo ascensor de tal manera que teníamos que poner nuestro camión pegado al del otro equipo para que nos bajase el coche, que sacá-



Con el Lotus 78 ex Gunnar Nilson rozó el título, que se le escapó en el último suspiro en 1979



Emilio consume el adelantamiento que le llevaría a su primera victoria en F1 en Mallory Park a los mandos del Lyncar Ford en 1976.

Tuvimos una rotura de motor que nos hizo polvo el campeonato del 79, este problema junto con la aparición de ampollas en los neumáticos, la rotura en Brands Hatch, y la rotura de la suspensión en Silverstone nos hizo perder el campeonato.

LM- Compartiste campeonato con Guy Edwards del que cuentan que era el rey del marketing pues siempre conseguía unos sponsors increíbles.

EV- Era una persona muy apreciada en Inglaterra, y además fue uno de los tres pilotos que salvaron a Lauda junto con Bret Lunger, y Harald Ertl, y también Merzario

LM- Cómo acabó el Lyncar en el museo de Cera de Madrid.

EV- Me llamaron para poner mi figura en el Museo de Cera. Y como el Lyncar lo conservamos en el equipo, y el MC me pidió venderlo, les dejé el coche muy barato, pero con los años fueron cambiando de Schumacker, a Alonso, y en un momento mi hijo me dijo de recuperar el coche, y le hicimos una proposición para cambiarlo por uno de la escuela.

Tuvimos que sacar el coche por las escaleras del metro a mano, junto con mis sobrinos, y dos mecánicos de la escuela de pilotos.

bamos del nuestro por las rampas directamente a la plataforma del otro el cual lo bajaba, y así podíamos llevar el coche hasta los boxes. El camión había sido el de Howden Ganley, que nos lo vendió para comprarse otra más moderno.

Como éramos gente cumplidora, y buenos pagadores Cosworth nos revisaba los motores, o Alan Man, o Jhon Nicholson, pero lo que no te podría decir es cuanto nos cobraban ni el número de kilómetros con los que los revisábamos.



La presentación de la restauración del Lyncar tuvo lugar en el Classicauto Madrid 2017 obra de SMC.



María de Villota es ahora la estrella que guía su vida, y la que le ha dejado deberes, que Emilio lleva adelante con la misma o mayor decisión y pasión que en las carreras.

Lo restauró Gonzalo Martín de Andrés, en 90 días lo desguazó, y lo restauró pieza a pieza.

LM- Nos habla del libro de su hija María, y de cómo le ha cambiado la vida, como está entregado a la causa que le dejó su hija.

EV- Ella empezó a explicar los detalles técnicos de la F1, que ahora está divulgando Fábregas, y por ello

paró la escuela, y vendió el equipo de carreras, y hemos pasado página toda la familia.

Si encuentro gente que sabe de lo que hablan si que me entrego a conversar.

LM- Desde mi punto de vista la persona está en un segundo plano y en la revista intentamos reflejar ese aspecto humano, que más el aspecto técnico, y para nosotros este encuentro contigo es más que una entrevista, es como recuperar una parte de nuestra vida.

EV- Pues ahora que estamos abriendo nuestros corazones te diré que cuando me marché de las carreras, me marché con el peso de las críticas sobre mí, y especialmente de la prensa catalana, lo cual me produjo un sentimiento de amargura. Por eso gran parte de la retirada que comenzó en el 81, y el fracaso del proyecto con March, me ha dejado un poso de amargura, y me tengo que repetir a mi mismo que he ganado dos carreras del mundial de resistencia, y el campeonato inglés de F1 patrocinado por Aurora, y posteriormente por mis manos han pasado Pedro Martínez de la Rosa, Roldán Rodríguez, Antonio García, toda una



Emilio en la 24 Horas de Le Mans de 1981 con el Lola T600 wing car con el que consiguió dos victorias absolutas en sendas carreras del Mundial de Resistencia La Coppa Florio, 6 ore Enna-Pergusa y en los Flying Tiger 1000 de Brands Hatch, junto con el inglés Guy Edwards

serie de pilotos que constituyen una élite del automovilismo español.

LM- Puedes estar muy orgulloso de tu papel pues la época que viviste fue una época de super piltos, además no había televisión. Era una época en que los verdaderos aficionados no éramos multitud, y el automovilismo era minoritario.

Apuntamos cuando asistí por primera vez a la F1 en Montmeló, cuando no había ni gradas, y con los restos de las obras nos hacíamos un asiento para ver la carrera junto a dos docenas de personas más, es decir el circuito con los aficionados de verdad nada de multitudes, y por todo eso Emilio es un héroe para toda esa generación, y todo el reconocimiento que se merecé llegará sin duda.

EV- La gente tiene envidia de las personas que consiguen cosas tan notables, y hay muchas personas mediocres por todos los lados que intentan ocultar su propia mediocridad tapando a las personas que consiguen metas que ellos nunca alcanzarán, como es tu caso, y por ello LM ha insistido tanto en poder tener esta charla contigo Emilio.

Hoy en día la gente está obnubilada por las grandes estrellas de la F1 y su imagen potenciada por los medios y por la redes sociales.

LM- Tony Trimer es un piloto de tu época muy activo ren redes, y continuamente está colgando fotos de



1986 Emilio de Villota, Fermín Velez y George Fouché (ZA) con Porsche 956B 4º absoluto, y de su clase (C1)

la época, y de las competiciones de los 70 en que el corría, y de los miles de coches que ha ido probando en su vida, junto con otro grande de la época Mike Wheels.

EV- Recuerdo cuando fuimos al Jarama con el Lyncar azul, y en la vida es muy importante pensar que eres el mejor, para un piloto es fundamental, Fangio me dijo: "Nunca salgas a una carrera si piensas que no puedes ganar".

Cuando fui a Inglaterra a mi se me pasaba por la cabeza que era el mejor, Kuru era un pilotazo y competía con él, pero en Inglaterra había una gente que no conocíamos, como Rupert Keagan, Guy Edwards.



Julio Iglesias se promocionó, si es que le hacía falta, con el anuncio de patrocinio a Emilio de Villota para competir en EEUU, patrocinio que posteriormente no llevó a cabo.

Pablo mi sobrino me dice es que correr en tu época con esos tíos es como venir aquí, y correr en el Jarama con Galiano, o con Kuru, no hay quien les gane, pues en Inglaterra esos tíos eran lo más, y no había quien les ganese, pero a pesar de todo estuve cinco años compitiendo con ellos.

“Cuando sales fuera se te bajan los humos. Compites contra gente que has visto alguna vez en televisión o en las revistas. Era poner rumbo a lo desconocido, queriendo demostrar que tú también podías.

LM- ¿Cómo era tu vida en Inglaterra? No vivía en Inglaterra, iba y venía, salía del trabajo los viernes y derecho a Barajas dirección a Heathrow, donde me recogía Giuseppe, y me llevaba al circuito, dormíamos en el hotel donde podíamos, y cuando acababa la carrera solo sabía decir: “yes I am very happy, and very nervous”.

EV- Era una época muy difícil sin saber inglés en Inglaterra era todo muy complicado, pues yo venía de la escuela en la que se aprendía francés, y nada de inglés, y el motorsport se hacía desde Inglaterra al resto del mundo, y en inglés, así que te puedes imaginar.

LM- Por tus manos pasó Alonso. ¿Tenía algo diferente a los demás alumnos de la escuela?

EV- Si, ya se le veían sus cualidades, pero no tuvimos los reflejos para ofrecerle algo más, y le ofre-

cimos la temporada completa, pero el se tenía que pagar sus costes, desplazamientos, y no conseguimos llegar a un acuerdo.

Un caso similar nos pasó con Antonio García.

LM- En la Can Am no te llamaron, porque hiciste carreras en la IMSA.

EV- Sí, pero no surgió la oportunidad.

LM- ¿Sigues la Indycar?.

EV- Pues si, son carreras extraordinariamente entretenidas, pues las alternativas son tantas, que no son en absoluto previsibles, y me tienen un poco despistado pues nunca sabes que puede pasar, y un piloto que va de mitad para atrás puede ganar, es increíble.

LM- ¿Y la Fórmula-e?

EV- Pues para los que tenemos una edad echamos de menos el sonido, necesitamos el ruido del motor, de los cambios, y también los circuitos de verdad como Spa, Silverstone, Monza, no entre calles estrechas, o en lugares poco emblemáticos.

Hay mucho dinero metido, pero no tienen el sonido de las carreras de verdad, no huele a gasolina, los circuitos son poco representativos.

LM- En una ocasión leí en Sport Auto que el recordado periodista Gerard Crombac explicaba que a un periodista le preguntaban ¿quién había sido el mejor piloto de todos los tiempos? El periodista pensativo baja a por tabaco, le pillan un coche, y le mata. Cuando llega al cielo, pregunta si le podían ayudar a discernir el tema pues tenía muchas dudas, y le responden, que



Con el Williams FW 07 consiguió su gran objetivo vencedor del Campeonato británico de F1 1980.

el mejor había sido un leñador austriaco que jamás había cogido un volante salvo el del tractor, ese reunía todas las cualidades.

¿Emilio quién había sido el mejor piloto de todos los tiempos en tu opinión?

EV- Te va a sorprender pues, aunque por datos puros sería Fangio, emocionalmente sería Senna, pero los estudios realizados por un profesor de la universidad de Southamton, que elaboró un estudio muy detallado acerca de muchos de los pilotos siendo el resultado final, Fangio.

LM- Emilio nos comenta que tiene un Amilcar, y que lo tiene en su despacho. Fue mi primer coche, y está reconstruido pues en la guerra sufrió mucho sobre todo el chasis por las pistas de ceniza.

¿Qué te parece la locura que significa Límite Motor?

EV- Pues que esto solo lo puede emprender un loco apasionado por el mundo del motor, pues en estos momentos en que el papel se ha caído, es una locura. Yo estuve durante 12 años en Car & Driver, y el papel cayó de un día para otro. El día en que el dueño del grupo Shield falleció su hijo tomó las riendas, y nos dijo “el papel está acabado hay que pasar al modo digital”

Mira esta librea del Lyncar me falta en mi colección. ¿Sabes dónde lo podría encontrar?

LM- Pues aquí lo tienes Emilio le dijo gentilmente Félix, que le obsequió a Emilio con la maqueta del Lyncar azul.

Reflexiones de un Emilio de Villota totalmente relajado, y cómplice en la conversación, que nos hubiera llevado hasta el infinito y más allá, pero que no hemos querido alargar más pues para todo aquel que quiera profundizar en la figura del madrileño es muy recomendable leer el maravilloso libro del gran periodista del motor como es Sergio



Emilio de Villota en el Campeonato de España de F 1430. Montjuic-1973 JAV-Foto.



Emilio Villota con el Martini de F-1800 en Jarama 1974 JAV-Foto.

Piccione, que recoge con todo detalle la trayectoria deportiva, y humana de uno de nuestros héroes nacionales.

Carlos Sainz padre, otro mito del motorsport español prologa en el libro biográfico sobre Emilio, y dice: “Pensando en Emilio, debo decir que descubrí la Fórmula 1 gracias a él”. Gracias a él descubrimos un mundo mágico en un planeta que en los setenta parecía de otro sistema solar. Una odisea que se antoja casi de ciencia ficción en nuestro tiempo.



CUANDO LOS MALOS GANAN



Dr. Jesús Garcés

Mecánicos, pilotos y narco traficantes: dos hermanos Don y Bill Whittington, y un increíble triunfo en las 24 Horas de Le Mans de 1979

"Hay ciertas cosas que el dinero no puede comprar. Para todo lo demás, existe el narcotráfico".

de financiación, estos dos texanos mostraron que a veces – muchas- los malos también ganan.

Los hermanos Reginald Donald "Don" y William Marvin "Bill" Whittington llegaron a Le Mans precedidos de un aura de peligrosos, pero ya sabemos que en el mundo de las carreras el dinero es un poderoso medio de disuasión, y una poderosa tarjeta de presentación. De oficio mecánicos, pilotos aficionados como hobby y traficantes de drogas como modo de vida, y

Los hermanos Whittington rondaban los 30 años cuando aparecieron en las carreras o lo que es lo mismo en el mundo de la competición. Aún jóvenes en edad, pero habiendo cruzado el límite de lo que denominaríamos edad idónea para comenzar una trayectoria en el automovilismo. Algo que en la actualidad nos parecería inconcebible, pero que en los años 80 era perfectamente concebible, y si nos



Alyhu Motor

TLF 652608021

Ctra. Valladolid 171
Pol.Ind. Los villares
Salamanca



Aviones y coches deportivos las grandes aficiones de los Whittington. La droga su medio de financiación.

remontamos a los 60 y nos encontramos con Fangio, pues todavía nos parecerían unos chavales.

Su primera aparición en las carreras se remonta a poco tiempo antes 1978, y fue en el popular campeonato IMSA GT, el campeonato estadounidense de resistencia por excelencia, y ya en ese momento alardeaban de "poderío". Aunque su apariencia era la de dos personas desconocidas lo hicieron con sendos Porsche 935 de color mostaza, sin un solo patrocinador en su carrocería, no los necesitaban, solamente figuraban los dorsales.

Aunque sorprendente el caso es que cuando se ponían el casco, y se ponían al volante de sus coches demostraban algo más que habilidad, y más allá de las sospechas por la forma en que lograban financiarse, el caso es que no lo hacían nada mal. Bill debutó con un segundo puesto en Talladega. Ganaron en Mid-Ohio y en Riverside.

Como si de una película de gangsters se tratase, el terreno conquistado les comenzó a parecer insuficiente para poder pasar de ser unos tipos curiosos para obtener el respeto de sus contrincantes, y comenzaron a plantearse un desafío, que les daría el renombre que necesitaban. El objetivo era conquistar la meca del automovilismo, era ganar la madre de todas las carreras: Las 24 Horas de Le Mans.

LA AVENTURA DE UNOS NARCO TRAFICANTES EN LE MANS

En abril de 1978, el organismo regulador del deporte, el CSI, fue renovado y reemplazado por una

nueva organización internacional de carreras FISA. El Campeonato Mundial de Marcas fue revisado para incluir nuevamente los vehículos de competición del Grupo 5 y del Grupo 6, divididos en dos categorías: más y menos de 2 litros.

El presidente de la FISA, Jean-Marie Balestre, se comprometió a devolver a Le Mans al Campeonato del Mundo, pero por ahora el Automobile Club de l'Ouest (ACO) optó por permanecer independiente.

Este año se impuso a la ACO un cambio de circuito. La construcción de la circunvalación de la ciudad obligó a demoler el segundo puente Dunlop en la esquina del Tertre Rouge. La curva de derechas, que precede a la recta Des Hunaudières se convirtió en una curva más rápida de doble vértice, acortando la longitud total del circuito en 14 metros dejándolo en 13,63 km.

Otro cambio menos importante, pero con numerosas implicaciones en los temas que tienen que ver con las retransmisiones televisivas, fue el adelanto de la hora de inicio a las 2 p. m., para que los espectadores franceses tuvieran más tiempo para acudir a los colegios electorales y ejercer su voto en el domingo en las elecciones al Parlamento Europeo.

Este año se modificaba el cálculo de eficiencia: es decir el índice de consumo de combustible. El combustible total utilizado se mediría en la última parada en boxes, y posteriormente se compararía con la distancia total recorrida por los vehículos, en litros cada 100 kilómetros. Finalmente, el sistema sería puesto en cuestión, ya que no se tendría en cuenta el combustible restante en los tanques.



Bill Whittington, el menor de los hermanos. Murió en un accidente aéreo a los 71 años.



Don Whittington (con lentes) hablando con el Rey de la NASCAR Richard Petty, era el que más sabía de mecánica.

La mítica marca Porsche tenía, en la década de los 70, un equipo oficial propio con prototipos tipo barqueta denominados Grupo 6 Sport Prototipo, contaba con los 936, con pilotos consagrados como Jackie Ickx, Jochen Mass, Bob Wollek y Bern Schupman, los cuales debían hacer frente a los Mirage Ford, y a los Rondeau. Mientras que para los vehículos derivados de la serie denominados Grupo 5 SP (Special Production), depositaba su confianza en un aliado deportivo de prestigio como era el equipo Kremer Racing, también fundado por dos hermanos, los alemanes Erwin y Manfred Kremer en 1962.

Para la edición de 1979 de la tradicional carrera de resistencia a disputar en el trazado de la Sarthe, la escudería contaba con tres Porsche 935-K3. En el que

en principio sería el vehículo preferente puso como piloto al experimentado Klaus Ludwig, quien con el paso del tiempo se iba a coronar como tres veces campeón en el ultra competitivo DTM (Campeonato Alemán de Turismos).

Las 24 Horas de Le Mans, que hasta la década de los 70 se disputaba con equipos de dos pilotos, y por razones de seguridad desde 1979 se debía correr con equipos de tres pilotos en cada vehículo. La restricción de pilotaje era que no podían superar las 14 horas máximas de las 24 horas de la prueba, y nunca más de cuatro en un periodo de seis. Estas normas que a priori parecen razonable hubo épocas en que no se utilizaban, y no fueron pocos los pilotos, que superaron las 12 horas de conducción con el grave riesgo, que suponía, sufriendo accidentes de consecuencias irreparables, cosa que la FIA y el ACO intentaban prevenir y evitar.

En estas circunstancias la carrera de 1979 se planteaba con numerosas incógnitas, y muy abierta salvo en la lucha por la victoria donde los 936 oficiales partían como claros favoritos.

Era tal la suficiencia que tenían los Kremer con Ludwig al volante que, para obtener un mejor rendimiento económico de la carrera decidieron poner las dos plazas restantes de ese Porsche a la venta, sin importar quiénes pudieran comprarlas siempre, y cuando desembolsaran 20.000 dólares para obtener el derecho a sentarse en ellos, y disputar la carrera.



El Porsche 935 K3, que los Whittington compartieron con Klaus Ludwig en el Tertre Rouge.



El Porsche Kremer 395 K3 estuvo a punto de desfallecer, pero la fortuna y el buen hacer de los Whittington lo llevaron a la victoria

Un planteamiento impensable en nuestros días en que se exige una determinada experiencia en competición, y la obligación de combinar en un mismo equipo licencias de varias categorías. (Oro, plata o bronce)

Los Whittington que habían aterrizado en Le Mans con una maleta llena de dólares, y con la intención de disputar la carrera costase lo que costase, y aunque no conocían a casi nadie en el mundillo del Mundial de Resistencia, iban un poco perdidos por el paddock cuando vieron a uno de sus ídolos al actor Paul Newman, que corría con un Porsche 935 del equipo norteamericano Dick Barbour Racing patrocinado por el famoso bronceador Hawaii Tropic, y tras los saludos de rigor no se sabe muy bien quien y como, pero los hermanos se dirigieron a ver a los Kremer, y tras una breve conversación se volvieron a la caravana que habían alquilado se pusieron los monos de carreras, y le entregaron a los Kremer 40.000 dólares (unos 150.000 de la actualidad), y así se consumó el trato para compartir el desafío de conducir 24 horas compartiendo el coche con Ludwig.

Sin embargo, la historia no acaba aquí, si no que por el contrario era solo el comienzo.

La estrategia de Erwin Kremer apuntaba a que el profesional, es decir Ludwig, fuera el que comenzase



El Porsche 935/77A del Dick Barbour Racing número 70, que condujeron Rolf Stommelen (ex F1) y Paul Newman los cuales terminaron en segunda posición a 6 vueltas.

la carrera para afianzarse en el inicio, y luego con los Whittington a los mandos administrar la diferencia, que pudiera sacar el alemán en el primer relevo.

Sin embargo, estos no eran los planes de los tejanos, y como quiera que habían pagado un dineral impusieron sus condiciones, eso sí razonadamente primero, y argumentando que un posible accidente de Ludwig podía hacer que sus 40.000 dólares se desvanecieran sin haber llegado siquiera a correr, Don preguntó cuánto dinero debería poner para que ellos comenzaran la carrera. Buscando zanjar el tema, Kremer bromeó con una cifra superior a lo que costaba el Porsche: "Pueden comprar el auto por 200.000 dólares (unos 750.000 en la actualidad)", contestó.

La respuesta de Don fue cuando menos sorprendente. "¡Listo! En nuestro tráiler hay un bolso deportivo con dinero. Sacá los 200.000 dólares, pero ni uno más. Mientras tanto, le voy a decir a mi hermano que se prepare para tomar la salida". Y así fue.

En la bolsa había medio millón de dólares, pero Kremer "fue honrado", y se llevó lo acordado. El diálogo sucedió pasado el mediodía del 9 de junio de 1979, minutos antes de la salida de las 24 Horas de Le Mans. Ludwig fue el tercero en subirse al Porsche 935, después de que los Whittington se sacaran las ganas de dar las vueltas iniciales, y asegurarse algo



Los hermanos Whittington con Paul Newman durante los entrenos.

de diversión por si el profesional tenía un toque que diera al traste con su proyecto de rodar en el circuito de Le Sarthe, en el reto automovilístico más importante del mundo.

Bill, era el más pequeño de los hermanos (29 años), y había recibido un regalo de Don, su hermano mayor (33). Estas charlas cuanto menos extrañas pasaban inadvertidas en medio del revuelo de celebridades que había en Le Sarthe. Uno de ellos, como ya hemos comentado, era Paul Newman, el ganador de un Oscar, buen piloto con dilatada experiencia en EEUU, y gran amante de las 24 Horas.

También fue esta la primera de las cinco intervenciones de Nick Mason, el batería de Pink Floyd, que



Betty Haig y Peggy Williams en momentos previous a la salida del rally de St. Raphaël de 1938 en los Alpes.

en esos tiempos era una de las bandas de rock más importantes del mundo. De hecho, Mason admitió en su autobiografía, que se metió a solas en un estudio de grabación, y dejó listas las pistas con la batería para el disco doble The Wall, que el resto de la formación británica iba a grabar tiempo después para tener tiempo que dedicarle a las carreras, y es que la pasión cuando se adquiere es como un virus perpetuo.

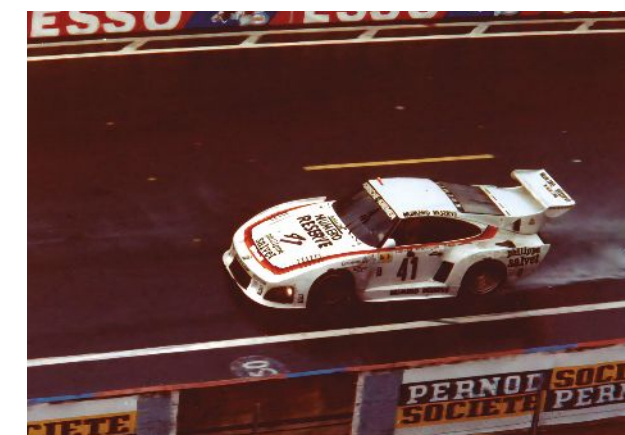
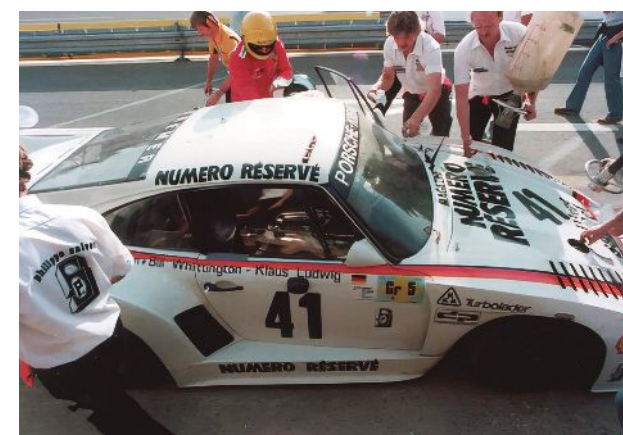
Los texanos corrían con un Porsche 935 con material oficial, y con el número 41. Paul Newman por su parte salía con el 70. Ludwig condujo en 14 de las 24 horas, sobre todo en los momentos en que la lluvia puso su momento de incertidumbre en la carrera, que llegaría a su momento cumbre faltando poco para el final de la competición.

La carrera comenzó con una intensa lucha entre los Porsche 936 oficiales con una gran batalla entre el poleman Bob Wollek, y el coche de Ickx. Un poco más atrás los Mirage-Ford trataban de no alejarse de la cabeza, mientras que los Rondeau no podían seguir el ritmo de los equipos de cabeza.

Tan intensa era la pelea, que los problemas mecánicos de todo tipo comenzaron a diezmar la carrera, y llegada la media noche habían desaparecido o se encontraban con problemas en los boxes de tal manera que era un Grupo 5 el que lideraba la carrera el Porsche número 41.

Con la desaparición y el retraso de los coches del Grupo 6, el liderato quedó en disputa entre los 935 del equipo Gelo y los Kremer K3 de Ludwig/Bill y Don Whittington. El otro coche Kremer, de Plankenhorn, "Winter" y Gurdjian, marchaba cuarto. Pero en las paradas en boxes de las 20:00, el combustible derramado se incendió y explotó con tal fuerza que hizo volar la tapa del motor. Solo la valentía de un jefe de bomberos evitó daños mayores. Una vez reparados, pudieron reincorporarse a la carrera.

Con la llegada de la noche, los dos equipos de Colonia se enzarzan en una lucha por el liderato, mientras que el 935 de Dick Barbour, líder de la IMSA, se sitúa más atrás, en cuarta posición. A las 22:00 h tiene lugar el peor accidente de la carrera, cuando Marc Sourd, con el Chevron ROC, pierde el control, y



Los Whittington compraron el coche a Kremer minutos antes de salir a las 24 Horas.

se estrella en la nueva curva Tertre Rouge. Aunque el piloto sale ileso, un comisario de bandera debe ser trasladado al hospital en estado grave.

A última hora de la noche del sábado, Vern Schuppan se sale de la pista al quedarse sin luces, y salva del impacto por los pelos con el Mirage superviviente. Una repentina sobrecarga en el alternador provoca un cortocircuito repentino en el circuito de los faros.

Una noche infernal gracias a la lluvia, con de continuas alternativas, salidas de pista, e impactos contra las vallas, la cual que había concluido con el abandono de los Porsche 936 oficiales, y de los Mirage. En esas condiciones la carrera se planteaba como una lucha entre dos protagonistas inesperados el 70 de Newman-Stommelen y Barbour, y el 41 de Ludwig junto con los hermanos Whittington.

A las 10:30 de la mañana del domingo 10 junio de 1979, Don Whittington lleva 15 vueltas de ventaja al segundo clasificado, lo que haciendo un cálculo aproximado en función del tiempo por vuelta (vuelta rápida Porsche 936 - Bob Wollek 3:30:1), quiere

decir que llevaba una ventaja de unos 50 minutos. A las 11:45 h, y con el 41 fallando Don entra en el box en una parada no prevista, y se desatan todas las alarmas. Informado desde el muro el ex piloto de Fórmula 1, tristemente famoso por el accidente que en 1975 causó la muerte en Montjuich de cinco personas, Rolf Stommelen (compañero de Newman), pilotando al máximo de las posibilidades del Porsche 935/77 A número 70, comienza a acercarse de modo inexorable consiguiendo recortar la distancia a 9 vueltas. (menos de 30 minutos)

Al mismo tiempo el segundo coche del equipo Kremer situado en tercera posición comienza un fuerte ataque sobre el 70, remontando hasta colocarse a 2 vueltas del vehículo del equipo de Dick Barbour Racing.

En el box de Kremer la actividad es frenética conscientes de que pueden perder la carrera, y se afanan en detectar la avería. Se ha roto la bomba de combustible. ¿Y los hermanos dónde andaban en estos momentos cuando todo se podía ir al traste?. Alguno podría pensar que estarían extorsionando a algún

mecánico del equipo contrario para que le provocara una avería, pero nada más lejos de la realidad. Descendiendo del coche, y una vez identificada la avería el mismo Don Whittington, gracias con sus dotes como mecánico, se pone manos a la obra, y realiza el cambio de la bomba. Sin casi tiempo de limpiarse las manos se instala en el vehículo, y arranca con intención de volver a la pista. Sin embargo y cuando apenas ha recorrido unos metros, el americano siente un latigazo, y el vehículo se inmoviliza en plena línea de box. Con el impacto lógico, y sin saber que hacer Don comienza al maldecir su suerte. En esos momentos críticos los mecánicos del equipo Kremer reaccionan rápidamente, y empujando al silencioso Porsche devuelven al vehículo al box. Don desciende nuevamente del coche, y se pone manos a la obra detectando que la correa del alternador se ha roto, y por ello no tiene energía eléctrica. Nuevamente los mecánicos del equipo corren a buscar el recambio, que en segundos proporcionan al americano, el cual sin más ayuda coloca la correa en su polea, y realiza el ajuste, y todo gracias a sus conocimientos de mecánica. En esta ocasión, y una vez comprobado que todavía había margen, 5 vueltas de ventaja, y mientras Don acaba la reparación es Bill el que se sube, arranca el coche, y lo deja en funcionamiento para comprobar el correcto funcionamiento del motor, y tras un eterno minuto sale definitivamente del box. Al volver a la pista, la diferencia es tan sólo de cuatro vueltas. Pero el vehículo de Stommelen comienza a resentirse del esfuerzo realizado para reducir la ventaja del 41, y experimenta a tener problemas de rendimiento viéndose obligado, el piloto germano, a bajar el ritmo.

Finalmente, y rodando con regularidad para no castigar el motor Bill Whittington cruza en primera posición bajo la bandera ajedrezada, con una ventaja de seis vueltas de ventaja sobre el segundo clasificado, y consumando de esta manera Don el regalo para su hermano, que había comenzado y terminado la prueba, y además ganando.

Los Whittington ganaron con un Porsche privado cuando la casa alemana había puesto sus propios coches oficiales -dos 936- con pilotos de la talla de Jacky Ickx, el máximo ganador de Le Mans, Brian Redman, en el coche de punta, y Hurley Haywood con Bob Wollek, en el segundo.

¿QUÉ FUE DE ELLOS DESPUÉS DE LE MANS?

Después de la victoria en Le Mans, los hermanos Whittington compraron el circuito de Road Atlanta, que por entonces recibía carreras amateurs. El inte-

rés de los texanos iba más allá de su pasión por la competición. Les importaba su larga recta. Se cree que la usaban como pista de aterrizaje nocturna para los aviones que transportaban droga. Tenían todo planificado.

De algún lugar de Sudamérica despegaban dos aviones hacia Atlanta, pero solo uno de ellos tenía un plan de vuelo legal. Ambos volaban muy juntos para que en los radares dieran la impresión de que eran un solo avión. Luego, de noche y a baja altura, mientras uno de ellos aterrizaba en el aeropuerto de Atlanta, el otro lo hacía en la recta del circuito y descargaba su mercadería ilegal.

Los Whittington habían logrado que la IMSA-GT incluyera el trazado en su calendario. Mientras tanto, volvieron a Le Mans en 1980 y 1981, pero, a diferencia de Ludwig, que volvió a ganar en Le Sarthe en 1984 y 1985, ya no conseguían buenos resultados sólo con dinero: abandonaron en ambas oportunidades.

En esos tiempos estaban asociados con Randy Laniar, otro piloto que también hurgaba en la ilegalidad como traficante de estupefacientes. Su equipo, el Blue Thunder Racing, ganó en 1984 el campeonato de IMSA-GT, con siete victorias en 17 carreras. Laniar se coronó entre los pilotos en un mano a mano con Bill Whittington. Eran prácticamente los dueños del circo.

El despilfarro hizo que la IRS (la agencia recaudadora de impuestos en Estados Unidos) se fijara en ellos, y luego lo hiciera la DEA. En 1986, Don Whittington fue acusado de lavado de dinero y su hermano Bill de tráfico de drogas así como de evasión fiscal.

Don fue condenado a un año y medio de cárcel tras haber devuelto 7,5 millones de dólares. Bill, por su parte fue sentenciado a 15 años de prisión, pero salió libre en 1990. En ese momento fundaron su compañía de aviación, World Jet, que desde Fort Lauderdale vende aviones y fleta vuelos privados.

Según trascendió en reportes de prensa, se sospecha que sus aeronaves siguieron involucradas en negocios espurios, entre ellos el tráfico de drogas, además de realizar vuelos secretos para la CIA hacia Guantánamo.

Bill, el pequeño, murió en abril pasado a los 71 años al precipitarse su avión en Arizona. Volvía de Bahamas: había llevado de viaje a un amigo con un cáncer terminal. Su fallecimiento fue anunciado antes del Gran Premio de St Petersburg en Indy Car, categoría en la que también había competido, en las famosas 500 Millas de Indianápolis. Don aún vive en la Florida.



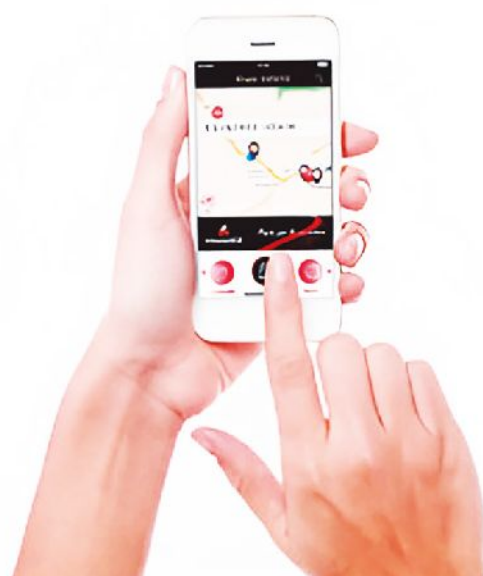


LEX DOMUS
— ABOGADOS —

**SOLUCIONES LEGALES EN LA
DEFENSA DE SUS INTERESES**

lexdomusabogados.com
Tels: 639436223 - 619849430

**APP
VALCARCE**



Descárgala ahora!

**TODO LO
QUE NECESITAS
SABER
AL ALCANCE
DE TU MANO**



- Localiza tus estaciones Valcarce más próximas
- Encuentra todas las gasolineras de tu ruta
- Conoce todos los servicios de cada estación
- Crea tu lista de estaciones favoritas
- Incidencias y alertas de tráfico
- Puedes solicitar tu tarjeta Valcarce

Y además, mantente informado de futuros servicios.

DE LA ARMUÑA A NÜRBURGRING

Terminaba 2008 y no aparecían los ansiados inversores que se necesitaban para que Epsilon Euskadi pudiese seguir con el LMP1 en 2009. El diseño del coche nuevo era muy prometedor, pero faltaba el vil metal para fabricarlo y hacerlo correr. Que hubiese una crisis mundial, aunque a nosotros nos fuese a llegar con un poco de retraso, tampoco ayudaba. Tenía la opción de seguir en Epsilon como ingeniero de pista de la F Renault 2.0, con la esperanza de que se pudiese, antes o después retomar el LMP1.

En la época de Navidad hay muchas tradiciones en nuestra querida Castilla, algunas de ellas gastronómicas, como la tradicional matanza. Mis padres tienen una parcela con encinas en Topas (de donde son ambos). Y una cosa lleva a lo otra. Allí el rojo y el negro no recordaban a la gran novela de Stendhal, sino a los pelajes de los cerdos Duroc e ibérico que disfrutaban la montanera esperando su San Martín. En las

matanzas se trabaja bastante y hay que tener ciertos conocimientos. Los menos duchos en la materia nos tenemos que conformar con hacer de ayudantes y recaderos. Bueno, ahora que sale el tema recuerdo que no se me daba mal anillarles la nariz a los futuros embutidos andantes para evitar que levantasen demasiado el terreno hozando. Incluso le echábamos Zotal para evitar infecciones. Cuando veo a gente con piercings raros siempre me acuerdo de un posible plan de negocio alternativo, aunque creo que el olor del Betadine es menos evocador.

Así que mientras esperaba a que el veterinario de Calzada de Valdunciel analizase las muestras de carne pertinentes, pensé que podría ser una buena idea irme a buscar trabajo a Alemania. Además, en algunos entornos me llaman Pepe, así que de alguna manera la historia se repite. En este caso no me llamaron, sino que fui yo, y en vez de ir en tren tuve



Martin Bartek dueño del equipo Mantech, y a su derecha Marc van der Straten, que fueron los que invirtieron el dinero.



Olivier Panis ex F1, y ganador en Mónaco, opinó que el coche era muy equilibrado, y fácil de llevar rápido.

la suerte de poder ir en el patito feo de los M3, el E36 3.0.

Estaba convencido de querer seguir trabajando con coches de correr y había que pensar dónde intentarlo. No me apetecía mucho volver a Inglaterra ni tampoco buscar trabajo en la zona de Le Mans, porque a los franceses no les iba a hacer mucha gracia que les contase que vengo de muy cerca de los Arapiles, donde le dimos lo suyo, y que me encanta "La sombra del águila" de Don Arturo Pérez-Reverte.

Italia siempre me ha parecido un destino atractivo y con opciones para trabajar con vehículos de competición, pero Alemania también era un destino interesante, y además entonces salía con Frauke, que vivía en Colonia. El alemán se me daba peor que el italiano, pero, ingenuo de mí, pensaba que con la inmersión progresaría rápidamente.

Así que un par de días después me subí en el coche y me fui de Salamanca a Colonia, para llevar el currículo personalmente a una lista de equipos de carreras que descubrí por los alrededores de Nürburgring. Porque me parecía que sería más efectivo aparecer en persona que ser uno de las decenas de CVs que llegan por correo electrónico. Y mereció la pena, por-

que conseguí trabajo en Matech, el preparador oficial de Ford GTs en Europa, en Mayen, a 25 km (siete horquillas incluidas) del Nordschleife, apodado por Jackie Stewart como el infierno verde.

Estuve esperando una posible oferta de Phoenix Racing, equipo oficial de Audi GTs, que parecía un equipo más potente, pero después pude comprobar que el proyecto de los Ford GT3 y GT1 en Matech era mucho más interesante.

Hice la primera entrevista con el gran Thomas Mutsch, piloto de ambos proyectos, director de operaciones, trabajador incansable e incluso conductor de camión por tradición familiar. Desde el primer momento tuve una conexión buenísima con él, que se prolongaría durante los dos años con días muy largos y no siempre fáciles que duró el proyecto. Era una combinación de roles poco habitual, porque él era mi jefe y yo era el ingeniero jefe del equipo y su ingeniero de pista. Congeniamos muy bien, y aunque no estuvimos de acuerdo en todo, no discutimos ni una sola vez. De hecho, nos hicimos buenos amigos, hasta me contagié para hacer deporte, y seguimos teniendo esa sensación de cercanía cada vez que nos vemos o hablamos, como cuando le hice de



Proceso de configuración de la fibra del exterior del prototipo de Ford.



guía turístico en Madrid antes de acabar viendo un concierto de rock en el Honky Tonk.

Dos días después me tocó ir a hacer otra entrevista a Ginebra con Martin Bartek, el dueño del equipo, antes de terminar la semana volviendo a Azpeitia con 5000 km en unos 7 días.

Vamos al lío de los hierros y la fibra. Matech había ganado el campeonato europeo de GT3 en 2008, y SRO, el organizador del campeonato les había convencido para desarrollar un GT1 menos estratosférico para el reglamento 2010 del nuevo mundial de GTs, con la misma base que los GT3, el Ford GT de calle de 2005.

Ya no era el GT40 de las batallas míticas en Le Mans contra Ferrari a finales de los 60, porque ya saben ustedes que el 40 viene de la altura del coche en pulgadas, en torno a un metro, que en 2005 no se podía mantener tan baja por motivos de homologación, ya que tiene que permitir el acceso a un porcentaje

grande de la población, en torno al 95% o algo así.

El plan para 2009 era hacer correr un Ford GT1 de los dos que se habían fabricado, y dos GT3. El otro Ford GT1 lo llevaba el equipo belga Marc VDS, que había sido clave en el desarrollo del GT1 porque habían aportado parte del presupuesto de desarrollo. Marc van der Straten, descendiente de los fundadores de Stella Artois, es un apasionado de las carreras, y tiene un equipo con divisiones en muchas categorías del motor, desde el Dakar hasta Moto 2 e incluso Moto GP durante algunas temporadas.

Cuando yo empecé en Matech, en febrero de 2009, aún no estaba terminado el Ford GT1. Era un coche impresionante, anchísimo a la altura de los ejes y con pinta de "muscle car". La parte mecánica la había diseñado la misma ingeniería que desarrolló los GT3, Hegemann AG, que luego se convertiría en CP Autosport. Trabajaban en muchos proyectos para la industria aeronáutica y automotriz, incluyendo piezas para equipos de F1 y para el Bugatti Veyron.

El chasis era el del modelo de calle, de aluminio, con partes extruidas, forjadas y estampadas. La fabricación de la carrocería era quizá la parte menos evolucionada. Era de fibra de carbono, pero "húmeda", que tiene sus ventajas porque permite hacer piezas de formas complejas relativamente elásticas, pero no es la ideal para la fabricación de un coche de carreras.

La fibra de carbono, a igualdad de espesor, y trabajando a tracción es más resistente que el acero. Como es una especie de "tela" o "tejido" tiene que

rigidizarse entrelazándose con otros hilos de fibra, y mezclándose con resina.

La fabricación de la fibra se puede clasificar de dos formas básicas: la llamada fibra húmeda, en la que el tejido se mezcla con una resina húmeda, y se cura en un molde con la forma deseada. Y la fibra preimpregnada, en la que la resina parcialmente curada ya forma parte de los distintos tejidos conservándose en frío para evitar la fase final del curado. Para terminar la fabricación requiere un horno o autoclave para curar completamente formando la pieza final.

Este último tipo permite que la cantidad de resina sea mucho más uniforme, y que necesite menor proporción de esta, lo que le da mejores propiedades mecánicas por unidad de peso, al haber proporcionalmente más fibra.

El coche del 2009 se fabricó con un proceso que requiere la fabricación de un modelo, y posteriormente de un molde.

El reglamento, que aún no tenía una versión definitiva, permitía que la anchura máxima aumentase hasta 150 mm en los ejes, con un máximo de 2100 mm.

2009 fue un año de transición para el campeonato GT1. Ford fue la única marca, si no recuerdo mal, que

participó desde el principio, con un coche diseñado para el reglamento de 2010 (más restrictivo que el anterior, para limitar costes e intentar que el campeonato no desapareciera)

Nissan participó con un GTR en algunas de las carreras. Es un coche imponente, pero muy grande, pesado y originalmente con tracción a las cuatro ruedas, pero cuya versión GT1 2009 era de propulsión. El responsable técnico del proyecto era Nigel Stepney, ex jefe de mecánicos de Ferrari F1 y envuelto en el escándalo del espionaje Ferrari-McLaren en 2007.

En las reuniones de la FIA Nissan intentaba convencernos a los organizadores, y al resto de los equipos de que necesitaban utilizar algunas exenciones o comodines en el reglamento técnico (waivers), para poder hacer su coche suficientemente competitivo, incluso dejando entrever que, si no tendrían que retirarse, lo que comprometía el campeonato del mundo de 2010, pues no se llegaría a tener seis fabricantes distintos. El reglamento para un campeonato en el que compiten coches de filosofías tan distintas como el Maserati MC12 o el Nissan GTR tiene que permitir ciertos comodines, y ajustes de prestaciones para que todos los fabricantes tengan posibilidades de ganar. Esto implica que además de saber



Frauke Mass fue una pieza importante en el desarrollo del Ford GT1.



El powertrain del Ford GT1 constituía uno de los puntos fuertes del vehículo, y la evolución a frenos de carbono una de las claves.

construir un coche con buenas prestaciones hay que saber negociar con el organizador, y con el resto de los participantes, aunque sea casi llegando al "es triste pedir...". Al menos tuve esa sensación cuando en una reunión en la sede de la FIA en París un jefe japonés fue repartiendo unos papelitos a cada asistente explicando, que si no se les permitía cambiar la orientación del cambio sin mantener la del coche original no podrían continuar. Habría sido gracioso haberle sugerido que, en caso de tener que retirarse, mostraba maneras de poder buscarse la vida en el Metro de cualquier gran ciudad.

En 2009 les ganamos siempre o casi siempre, y en 2010 también. En 2011 terminaron ganando el campeonato, pero Matech ya no competía.

Nuestro nuevo juguete tenía algunos cambios con respecto al GT3 que eran mejoras, como frenos de carbono, más anchura de vía y una nueva suspensión y otras que eran más bien "peoras", como las mismas medidas de neumáticos, y llantas en ambos ejes. Esto dio pie a una conversación más o menos como la siguiente, en la que yo empecé preguntando:

- ¿Por qué habéis decidido poner neumáticos delante tan grandes como los traseros?

Porque así tenemos más goma facilitando mucho la logística del montaje de neumáticos (ambas ciertas)

- ¿Cómo estáis seguros de poder alcanzar la temperatura de trabajo de los neumáticos delanteros sin la ayuda de los calentadores (que no están permitidos por reglamento) si el reparto de peso en el eje delantero apenas pasa del 40% del peso total?

Porque vamos a poder poner 45-50 kg de lastre en el eje delantero, lo que ayudará a calentarlos (cierto en el reino de la teoría)

Para poder seguir preguntando sin comprometer mi puesto al estar aún en periodo de prueba intenté no pasar del nivel de Coco en Barrio Sésamo para poder seguir interrogando sin incomodar:

- ¿Cómo va a bajar tanto el peso del coche como para tener que recurrir al lastre para llegar al peso mínimo si el coche lleva más piezas (fondo plano, etc.) es mucho más ancho y por tanto más grande? Porque el GT1 tiene frenos de carbono en vez los frenos de acero que tiene el GT3 (cosa cierta también, pero lejos de compensar el resto)

Entonces, hasta alguien tan poco intuitivo como yo supo que había llegado el momento de evitar la confrontación pensando lo que se dice con un "pues va a ser retador e interesante ver cómo se comporta el coche en los primeros entrenamientos" en vez de decir lo que se piensa que era: "buff, la historia se repite, como con el LMP1 el año anterior, que tuvimos una situación similar, y no pudimos solucionarla del todo".

Pero con la media sonrisa por el as en la manga de saber que los GT3 tenían los neumáticos más estrechos de menor perfil, que funcionaban bien y que, alerta, iban a funcionar igual de bien en el GT1 de 2010.

Uno de mis primeros trabajos en el diseño del GT1 fue terminar la parte aerodinámica. En el eje delantero el coche tenía un spoiler con mucha superficie, y la unión entre el paragolpes delantero con la aleta a modo de pala quitanieves. Pero faltaban el ala trase-



Matech siempre estuvo dando la talla en un proyecto con el apoyo técnico de Ford presente.

ra, que por reglamento tenía que ser de doble perfil, y las derivas laterales.

Como la clave del éxito en la vida no es saberlo todo, sino tener los números de teléfono de los que lo saben, llamé a Nicola Scimeca, ex ingeniero de Dallara, a quien conocía de la F Nissan V6 en tiempos de Meycom, y fundador de YCOM, una empresa puntera en diseños de fibra de carbono, chasis incluidos. Fue todo muy bien, hasta que llegó el presupuesto, 20.000, y no eran liras (yo pensaba que para un alerón no hacían falta más ceros, que los de mis notas).

Al final le acabamos comprando los perfiles por internet a Simon McBeath, un técnico que escribe libros, y artículos sobre aerodinámica en Racecar Engineering y que tenía varios disponibles en el almacén. 2.500 libras aproximadamente costaban. Con ese precio ya me atreví a proponerlo.

Como el coche era muy ancho, el ala trasera también lo era, así que el perfil superior flexaba bastante en el centro, y casi tocaba el perfil principal.

Cuando Pierre Caporal, el responsable técnico de la FIA para ese campeonato, fue a Mayen a ver el coche pensaba que éramos muy ladinos, que habíamos diseñado una aerodinámica deformable para conseguir mejores prestaciones al disminuir el arrastre o freno aerodinámico por las rectas. Yo no quise explicarle que era más bien falta de rigidez por limitaciones presupuestarias, y se conformó cuando le ofrecimos montar un soporte central entre ambos perfiles como se hace en otras aplicaciones.

Durante el año las carreras de GT3 y GT1 eran el mismo fin de semana, salvo en las 24 h de Spa, donde ganamos nuestra categoría. Teníamos 2 GT3, un GT1 y le echábamos una mano a Marc VDS, que llevaban otro GT1. Así que nos pasábamos el día a tope. Thomas Mutsch pilotaba en ambas categorías.



David Ortiz ingeniero de datos, que colaboró en el desarrollo del Ford GT 1.

David Ortiz venía los fines de semana a ayudarnos como ingeniero de datos. Siempre con su buen humor contagioso y muchísimas ganas de trabajar, y aprender. En esa época se empezaba a popularizar grabar vídeos con una cámara dentro del coche, tarea que cae en la lista de las funciones del ingeniero de datos.

Ahora los sistemas más conocidos como VBOX van integrados ya con los datos del coche e incluyen vídeo, velocidad y trazada por GPS, a lo que se añade el resto de los sensores para analizar la conducción, así como posición de acelerador, presión de freno, ángulo de volante, aceleraciones longitudinal, lateral y la combinada (vector resultante de ambas que ayuda a visualizar cómo se aprovecha el agarre de los neumáticos, especialmente en las transiciones de frenada a paso por curva y aceleración a la salida). Además, separan automáticamente las vueltas, y los pilotos se apañan para analizar sus propios datos con poca supervisión de los ingenieros.

En los monoplazas era fácil ponerla en el arco de seguridad, y grabar las trazadas y los movimientos de las manos del piloto. En los turismos o GTs es más difícil, porque hay que montarla dentro del habitáculo lo cual hace complicado enfocar al piloto, y a la pista, por la posición, y por la gran diferencia de contraste entre el exterior soleado y el interior más oscuro. Por si no fuera suficientemente complicado, Martin Bartek, el dueño del equipo trajo un sistema con tres cámaras: una para enfocar al piloto, otra para grabar la pista y otra para apuntar hacia atrás y poder usarla como prueba en caso de accidente. Era un sistema independiente, que había que configurar, poner a grabar, descargar y encontrar las vueltas interesantes en un vídeo continuo de toda la sesión. Resumiendo, un marrón de manual con el que tuvo que lidiar el bueno de David.



El Ford GT 3 con los frenos al rojo.

Cuando hay mucha diferencia de nivel entre los pilotos de ambos coches, como pasaba con los GT3, es relativamente fácil ayudar a los que van más despacio. Solo tienen que intentar copiar lo que hacen los buenos y no complicarse mucho la vida con la puesta a punto del coche, si el de los pilotos rápidos no es muy radical. Es curioso ver cómo a veces los que van más lento reportan más problemas de comportamiento con la típica jerga de subviraje y sobreviraje, que se suele resumir con la frase famosa del mítico Walter Röhrl: "subviraje es cuando ves el árbol contra el que te estrellas, sobreviraje es cuando lo sientes sin verlo".

Suelen tener problemas que ellos mismos provocan o acentúan: frenan antes de lo que toca, incluso con coches con ABS como los Ford GT3s y al llegar al vértice de la curva se dan cuenta de que podrían haber entrado más deprisa y lo intentan arreglar acelerando un poco cuando aún tienen todo el ángulo de volante metido, lo que provoca subviraje, que intentan corregir girando más aún el volante. Cuando a la salida de la curva se animan a acelerar con tantísimo ángulo de volante es muy habitual que provoquen sobreviraje.

Hicimos muchas carreras con algunas anécdotas muy interesantes, como ver los frenos al rojo vivo durante el anochecer en Adria, tener que reparar por tercera vez un GT3 azul en Oschersleben con piezas rojas de otro coche que estaba de exposición, ver circular los GT1 por la autopista de Hungaroring hasta el centro de Budapest escoltados

por la policía, o ver cómo "la máquina quitanieves" expulsaba agua por los pases de rueda delanteros de una manera espectacular en una carrera con lluvia porque generaba tanta carga aerodinámica que nos permitió ser los más rápidos en pista (con la penalización de ser más lentos en las rectas en todo el resto del campeonato)

Una de las más llamativas fue cuando Olivier Panis, expiloto de F1 que corría con un Corvette probó nuestro GT3 en Paul Ricard al día siguiente de la carrera y se quedó sorprendido de las buenas sensaciones de coche de carreras que transmitía por tener motor central y ser relativamente ligero en comparación con su coche habitual.

Aunque sin duda, la anécdota que más recuerdo fue en Portimao. Thomas Mutsch rodaba rapidísimo con el GT3. El jefe de equipo le dijo por radio que era el más rápido en pista y, como si de una broma macabra se tratase, a los pocos minutos empezó a rodar mucho más lento durante una o dos vueltas, recuperándose bastante bien después, pero sin contarnos qué pasaba. Y es que bastante lío tenía el pobre Thomas. De repente el coche perdió un montón de potencia. Pero él se dio cuenta de que parecía que no aceleraba a tope, y sabía que el cable de acelerador pasaba entre el túnel central y su pierna derecha. Así que empezó a tirar de la funda con la mano derecha cuando aceleraba para tensarlo y que acelerase a tope, ¡en un coche con cambio secuencial manual! Sólo eso ya era memorable, pero como es un luchador incansable y la palanca tenía



El Radillon siempre impacta, y es una prueba de fuego para un verdadero vehículo de competición.

una célula de carga para poder cortar el encendido al tirar de ella hacia atrás, para subir de marcha, y no tener que levantar el pie del acelerador, cambiaba soltando el volante para accionar la palanca con la mano izquierda sin dejar de acelerar a fondo.

Se calentó tanto, que hasta hizo un trompo intentando adelantar a un Ferrari. Ese vídeo justificó toda la guerra que dieron las tres cámaras simultáneas.

Durante el año fuimos haciendo pequeñas mejoras en el GT1. Ford nos apoyaba con ayuda técnica, pero sin que le supusiese soltar dinero. Fuimos al túnel de viento que tienen en Colonia, que, aunque no tenía suelo móvil, nos sirvió para probar algunas cosas. Desarrollamos la suspensión con amortiguadores Sachs, y KW en sus respectivos bancos dinámicos de suspensiones (4 post rig se titula en la parla guiri) e incluso hicimos visualización de las turbulencias que se generaban detrás de los pasos de rueda pegando hilos de lana en la carrocería grabando, y haciendo fotos mientras el coche rodaba en un antiguo aeropuerto de la guerra fría que hay en Mendig (donde en alguna ocasión se ha celebrado el festival Rock am Ring).

Fue muy interesante porque éramos un equipo muy pequeño, pero conseguimos transformar un método de trabajo relativamente artesanal en procesos con mucha más ingeniería cara al desarrollo necesario para 2010, que merece otro capítulo, y poder contarlo con más calma.



Un equipo pequeño, pero bien dimensionado, y muy profesional consiguió sus objetivos.

Solo adelantaremos, que durante 2009 Marc VDS necesitaba un ingeniero de pista y yo les puse en contacto con un fenómeno, Eduardo Giménez, con el que aprendí además de competir mucho, y que tuvo la feliz idea de sugerir que contactásemos con el gran Enrique Scalabróni, un Leonardo da Vinci de la ingeniería, exdiseñador de Williams y Ferrari F1 entre otros, tan bueno en la ingeniería como en la dialéctica. Cuando los periodistas italianos se enteraron de que Ferrari había contratado a un diseñador jefe que no tenía carné de conducir no tardaron en preguntar si Ferrari no se había equivocado haciendo algo así, a lo que él respondió sin inmutarse: "pues entonces se han equivocado doblemente, porque han contratado a pilotos que no saben diseñar"

Continuará...

Texto y Fotos José Santos

SOL[®] POWER CORPORATION

**Offers the highest level
guaranteed performance**



High performance

High thermodynamic power

**The best solution in reagents
and biocides for your engine**

www.solpowerplus.com

Tlf. 681 133 456



SALON DE COMPETICION DE ASTURIAS



Gregorio Espartosa

Nueva edición del Salon de Competición de Asturias, celebrado en Gijón los días 1 y 2 de febrero, y que, tras una tregua en lo meteorológico, este año si fue mucho más invernal que años anteriores, frenando un poco la afluencia de espectadores.

Los expositores, que como tantas empresas los últimos tiempos van sufriendo algunas dificultades y mermas de beneficios en sus negocios, se esforzaron para acudir al Salón no solo desde Asturias, sino desde el resto de España y Portugal, sabedores que es un lugar muy interesante para difundir sus productos, y punto de venta directo. Clubes deportivos, Escuderías y equipos deportivos siempre están presentes para la promoción de sus intereses, consiguiendo algo de financiación para sus proyectos, y exponer las novedades previstas para la siguiente temporada que ya está arrancando.

Aunque faltó uno de los vehículos, que estaba previsto exponer en Gijón, y me refiero concretamente a uno de los seis Peugeot 306 Maxi EVO 3 construidos, y que por culpa del temporal en Galicia se decidió no correr el riesgo de traerlo en dichas condiciones.



Escort Cosworth EX Sainz siempre espectacular.



El Peugeot 205 Turbo 16 estrella del salón.

En un "fin de semana Peugeot" el 205 Turbo 16 de Gr.B, y el 206 WRC entre otros, atrajeron las miradas de todos los visitantes, que emplearon mucho tiempo admirando joyas del automovilismo, tan valiosas como difíciles de ver. Paralelamente a los vehículos expuestos se desarrolló la charla sobre Peugeot Sport, protagonizada por el gran piloto cántabro Enrique Garcia Ojeda campeón de Europa de Rallies con , el asturiano Roberto Solís, y rManuel Muniente, resultó muy entretenida y divertida con las variadas anécdotas que contaron los tres en su paso por el asiento oficial de la marca en España. No fueron los únicos pilotos protagonistas del fin de semana, empezando por el naveto Jaime Martínez "Parri" casi recién llegado del Dakar, los sub campeones de España de Rallyes (SCER) Diego Ruiloba y Ángel Vela, Manuel Muniente de Históricos, Pepe Alvarez de la Copa Hyundai i20 Nacional, y además de varios pilotos del regional como Adrián Artidiello, Oliver Garcia y Jesús Ferradas. También se rindió el anunciado y sencillo homenaje a Manuel Losas,



Lancia 037 un lujo presente en el salón.



Enrique García Ojeda campeón ERC firmando autógrafos.

acompañado por multitud de amigos y familia. Mezclados entre los visitantes, decenas de pilotos y pilotos no se quisieron perder el punto de reunión que supone el Salon de Competición.

No en la medida que hubiese gustado a la organización, se celebraron distintas reuniones de coches deportivos durante los días, por una limitación de espacio exterior disponible para esta edición, si alcanzamos los 350 coches presentes, esperando que el próximo año se puedan recuperar un número superior como sucedió años atrás.

Un año más se ha conseguido sacar adelante satisfactoriamente un evento importante para el automovilismo en Asturias, reclamando más apoyo de instituciones y empresas relacionadas de cara a la duodécima edición, que como en anteriores brillaron por su ausencia.

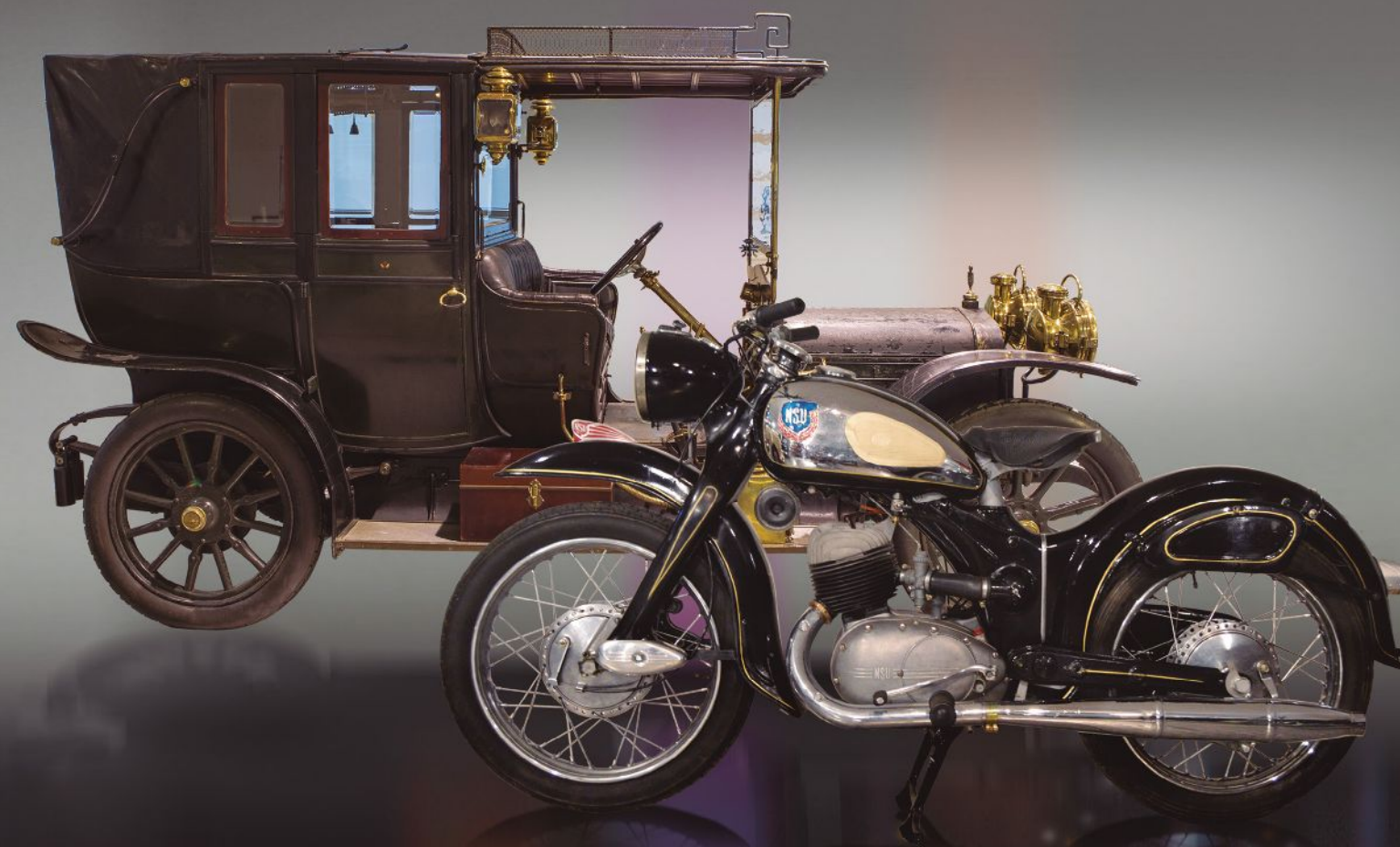


Rueda de prensa con Manuel Muniente bicampeón Cervh 23/24.

MHIA

MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA
Fundación Gómez Planche

20 aniversario



MÁS
que un.....
MUSEO

www.museoautomocion.com



DOS EXPOSICIONES PERMANENTES:

- Historia del Comercio y la Industria de Salamanca
- Los sonidos del ayer (Colección Agustín de Castro)

Visitas didácticas teatralizadas/Exposiciones temporales/Conferencias/Talleres

Museo del Comercio y la Industria de Salamanca
Avda. de Campoamor s/n / Tfno. 923 238402



La historia de Salamanca
contada de una manera diferente

CLASSICMADRID 2025

Un lugar de encuentro para los aficionados al vehículo clásico y de competición. El mayor escaparate dedicado al motor clásico en España reunió con éxito a aficionados y profesionales de este segmento. Entusiasmaron la exposición por el 75 aniversario de Abarth y el Pegaso Z102 Gran Premio de Mónaco.

ClassicMadrid 2025 abrió sus puertas del 21 al 23 de febrero con el objetivo de favorecer las sinergias entre aficionados y profesionales del motor clásico y de promover el patrimonio cultural e histórico que atesoran entidades, empresas y coleccionistas. Y el objetivo se cumplió. El Salón Internacional del Vehículo Clásico de Madrid, que se celebró en el pabellón de Cristal de la Casa de Campo, contó con la participación de cerca de 200 expositores y recibió la visita de miles de aficionados, en sintonía con los registros de los últimos años.

La pasión por el clásico se vivió en cada rincón de las tres plantas del pabellón. En los 20.000 metros cuadrados de superficie total del recinto se concentró

la mayor oferta nacional de empresas dedicadas a la restauración y comercialización de vehículo histórico y el mercadillo de automobilia con mayor dinamismo. Entre los expositores se respiraba satisfacción por las ventas realizadas y los contactos establecidos en el marco del Salón. Otro objetivo cumplido: generar oportunidades de negocio para las empresas y profesionales del sector.

En el exterior del pabellón, los aficionados con sus vehículos históricos ocuparon, en las jornadas del sábado y domingo, la totalidad de los aparcamientos destinados a clásicos, que este año eran más amplios. La entrada en vigor, en octubre pasado, del nuevo Reglamento de Vehículos Históricos que simplifica, agili-



Gran afluencia de público en esta edición de ClassicMadrid 2025.



Cartel ClassicMadrid 2025 (21/23 de Febrero).

za y abarata el proceso de catalogación de vehículos históricos se ha dejado notar en esta edición con gran movimiento de aficionados.

La actividad comercial se completó con un intenso programa de actividades. Sin lugar a dudas los home-

najes a Ramón López (Madrid, 1931), piloto y creador de Hispakart, y José Carlos Lorente (Madrid, 1955), experto en motociclismo, piloto, promotor de carreras y miembro de las Federaciones nacionales e internacional de motociclismo, concentraron los momentos



de mayor emoción. Decenas de aficionados y amigos participaron en ambos actos donde se recordaron anécdotas y vivencias ocurridas al calor de las carreras de automovilismo y motociclismo, respectivamente.

El Concurso de Elegancia dedicado este año a los automóviles deportivos italianos fabricados con anterioridad al 31 de diciembre de 1979 se saldó con un palmarés copado íntegramente por modelos de la firma Alfa Romeo. Así el premio Best of the show, máximo galardón del certamen, se lo llevó un Alfa Romeo 6C 2500 SS de 1948, carrozado por Pininfarina; el premio Zalba Caldú by Aon fue para el Alfa Romeo 6C 3500 CM de 1953 (recreación) y la Escarapela de Feva recayó en el Alfa Romeo Giulia Sprint GT Veloce de 1966.

Por lo que respecta al Concurso de Restauración de Motocicletas, que pone en valor el trabajo de los aficionados en la recuperación de sus históricas monturas, se distribuyeron premios en las cuatro categorías a concurso. Una Villiers de 1948 obtuvo el premio en la sección de anteriores a 1950; la Ducati Cucciolo de 1959 se llevó el reconocimiento en la categoría década de los 50; una OSSA 175 Sport de 1967, en la década de los 60; y la Kawasaki Z 650 de 1977 logró el galardón de la década de los 70.



Una de las estrellas del Salón, el Pegaso Z 106, participante del GP de Mónaco Histórico, fue el gran admirado por el público asistente al Salón.



Exposición monográfica de Abarth.

Triunfaron entre los visitantes de esta edición la espectacular exposición monográfica dedicada al 75 aniversario de Abarth y centrada en los modelos deportivos, conservados en España, de su época más gloriosa, allá por los años 60 y 70 del siglo XX; y el Pegaso Z102 que compitió en el Gran Premio de Mónaco de 1952, ahora recién restaurado por su actual propietario y que ha participado en el último Grand Prix Histórico.

Ahora que se cumple el sesenta aniversario del inicio de la producción del Dodge Dart en España la Fundación Eduardo Barreiros acudió a esta edición de ClassicMadrid con el mítico Dodge Dart 270 Panorámico, un modelo único que dispone de un techo transparente de metacrilato, creado en su momento para pasear a autoridades dentro de la factoría.

El mundo de las dos ruedas estuvo representado, entre otras acciones, por una exposición auspiciada por la Comisión de motos de la FEVA dedicada Harley Davidson; por la muestra Made in Spain, con piezas procedentes del fondo del Museo de Motos de Alcalá de Henares. Y la exposición Sexy Sixties, and Seventies formada por icónicas motocicletas de velocidad y carretera que fueron un sueño en su momento y que todavía hoy salvaguardan todo su encanto y carácter. En esta muestra pudimos ver, entre otras, las Yamaha TZ E 250cc (1978), TZ B 250cc (1975) y la TD 2 250cc (1970) la Triumph Rob North 750cc (1971) que lo ganó todo y la Trident T160 750cc (1975); la Matchless G50 500cc (1962), la Metisse MQR 650cc (1968) y la Norton Commando MK3 850cc (1975).

En esta edición se presentaron los libros 'Historia de Viasa y los Jeep en España' de Francisco Diaz e 'Imesa, una historia inoxidable' de Damián Tuset; el calendario de pruebas de 2025 de Historic Endurance; la II edición del Raid Ciudad de Alcañiz-AutoClassic, que promueve el ayuntamiento de la ciudad turolense; La



Gran representación del mundo de la motocicleta en el Salón.

Carrera Panamericana de México, el nuevo Rallye Histórico de Madrid puntuable para el Campeonato de España; y el Vespa World Days, la concentración internacional que se celebrará en Gijón y organiza el Club Vespa España.

La creación plástica protagonizó el espacio Arte y Motor, con la participación de la acuarelista Mona Omrani, y los pintores Elohe, Jorge Brichette, Claudia Santagua y Lluís Llop que expusieron y comercializaron su obra artística.

La aportación literaria estuvo representada por Daniel Hasselberger con su libro Icon Road, que tanto éxito está teniendo entre los aficionados a la historia del automóvil.

La propuesta de actividades paralelas del Salón de Clásicos incluyó la celebración de RacingAuto, un espacio dedicado al automóvil de competición.

ClassicMadrid es una iniciativa ferial de carácter comercial y de encuentro que anualmente organiza la empresa Expo Motor Events y que cuenta con el patrocinio del bróker del seguro líder en el segmento del clásico, Zalba-Caldú by Aon, y con la colaboración de la Federación Española de Vehículos Antiguos (Feva).

CLASSICMADRID... VIVENCIAS ÚNICAS



Daniel Domínguez

ClassicMadrid es mucho más que una exposición del automóvil es un Salón con mucha especificidad donde encontramos joyas rodantes, y también vehículos históricos de los segmentos más populares, esos que han formado parte de nuestra vida, es decir, podemos ver un Bugatti, un Rolls, un Hispano o un Ferrari, frente a un Renault 4/4, o un Seat 600 preparación Conti, Nardi o Abarth...

Su visita se traduce en un juego con la nostalgia, porque no faltan monoplazas, coches del Dakar, camiones de competición, motocicletas, y no es menos importante, ir a la caza de recambios, libros del motor, herramientas, maquetas a escala... Y además, un lugar de encuentro de especialistas con los cuales realizar consultas, conseguir informaciones únicas, muy valiosas y complementarias con lo

que andas buscando. Tampoco falta el encuentro con los medios de comunicación especializados, la radio en directo, y las más diversas presentaciones de la historia del automóvil con sus protagonistas.

Estar en ClassicMadrid es pasear por un trozo de la historia del automóvil, con licencia para disfrutar, y enriquecer dicho disfrute, un verdadero paraíso para el aficionado.

Es fácil saludar, y pasar un rato muy agradable con grandes protagonistas del automóvil de la alta competición. Y en este caso estuvimos con Emilio de Villota y Luis Canomanuel, pilotos punteros que nos representaron internacionalmente. A Emilio de Villota, piloto de Fórmula uno, y ganador de pruebas del Mundial de Sport Prototipos no hacía mucho que lo habíamos saludado en la entrevista que



Luis Canomanuel, Daniel Domínguez y Emilio de Villota.



Homenaje a Ramón López, creador de la marca Hispakart.

Límite Motor le hizo en el Club Social del RACE. A Luis Canomanuel talento demostrado en la Fórmula 3 como piloto, y director del equipo nacional de F3 en la temporada 78-79, cuando se daba el paso directamente a la Fórmula uno, también pasamos un buen rato con otro buen amigo, Javier de Castro, con quien formé equipo en el Campeonato de España de GTS, ambos pilotando un Porsche 968, Javier de Castro fue Campeón de Europa de Turismos. También nos encontramos a una vieja amistad, como es uno de los mejores pilotos de Gran Premio de Camiones, el tres veces Campeón de Europa Antonio Albacete.

No faltaron a los encuentros con prestigiosos periodistas del motor, como Andrés Mas, Víctor, y Sergio Piccione, reconocidas firmas de nuestro periodismo.

Son personajes que están por méritos propios en la historia de nuestro automovilismo más internacional y que no faltan a la cita del ClassicMadrid.

La cita anual de automovilismo clásico para nosotros fue y es, la gran oportunidad de ese siempre deseado encuentro, donde disfrutamos de una oportunidad única; acercarse al automóvil histórico en cuerpo y alma.



Daniel Domínguez junto a Javier de Castro.



Andrés Mas, Víctor, y Sergio Piccione con nuestro redactor Daniel Domínguez.

EL MUNDO A ESCALA POR FÉLIX PEDRO LANCIEGO



Dr. Félix Pedro Lanciego



Ferrari 500 TRC-Nurburgring 1961- Best



Cobra-Daytona 24 H Le Mans 1965-Jhon Day



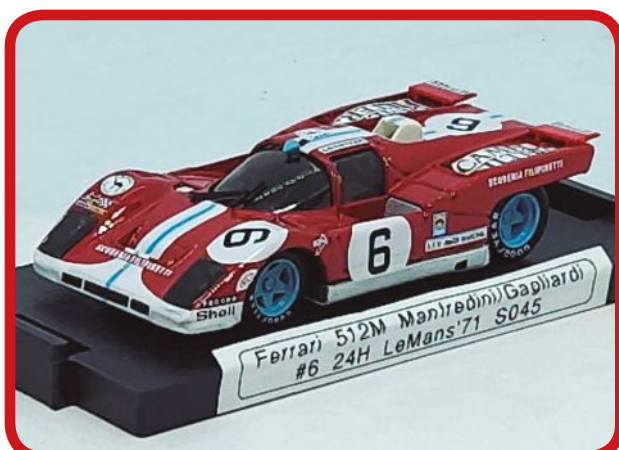
Ferrari 412 P-Targa Florio 1967-Brumm



Corvette C3-Le Mans 1968-Vitesse



Corvette C3-Le Mans 1969-Vitesse

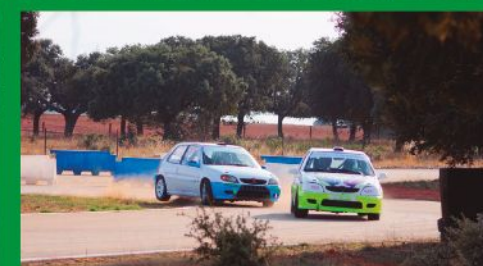


Ferrari 512 M – 24 H Le Mans 1971-Brumm



1,5 kilómetros de circuito con 10 metros de ancho a 25 minutos de Salamanca

Tandas · Alquiler por horas o días · Entrenamientos · Cursos · Otros eventos



Contacta con nosotros

608 476 902
quercusvega.com reservas@quercusvega.com



Pista 4x4 ya disponible





DIEGO OTTINA

Leoni, cavallini e non solo!

Uno de esos pesos pesados de la retaguardia del diseño automovilístico de las décadas pasadas ocupa hoy nuestras páginas para revelarnos los más interesantes entresijos de su larga trayectoria profesional. Hemos adaptado a la primera persona, en forma de relato, y de forma ordenada, la suma de apuntes tomados a lo largo de numerosas y breves entrevistas realizadas con él en los últimos años.

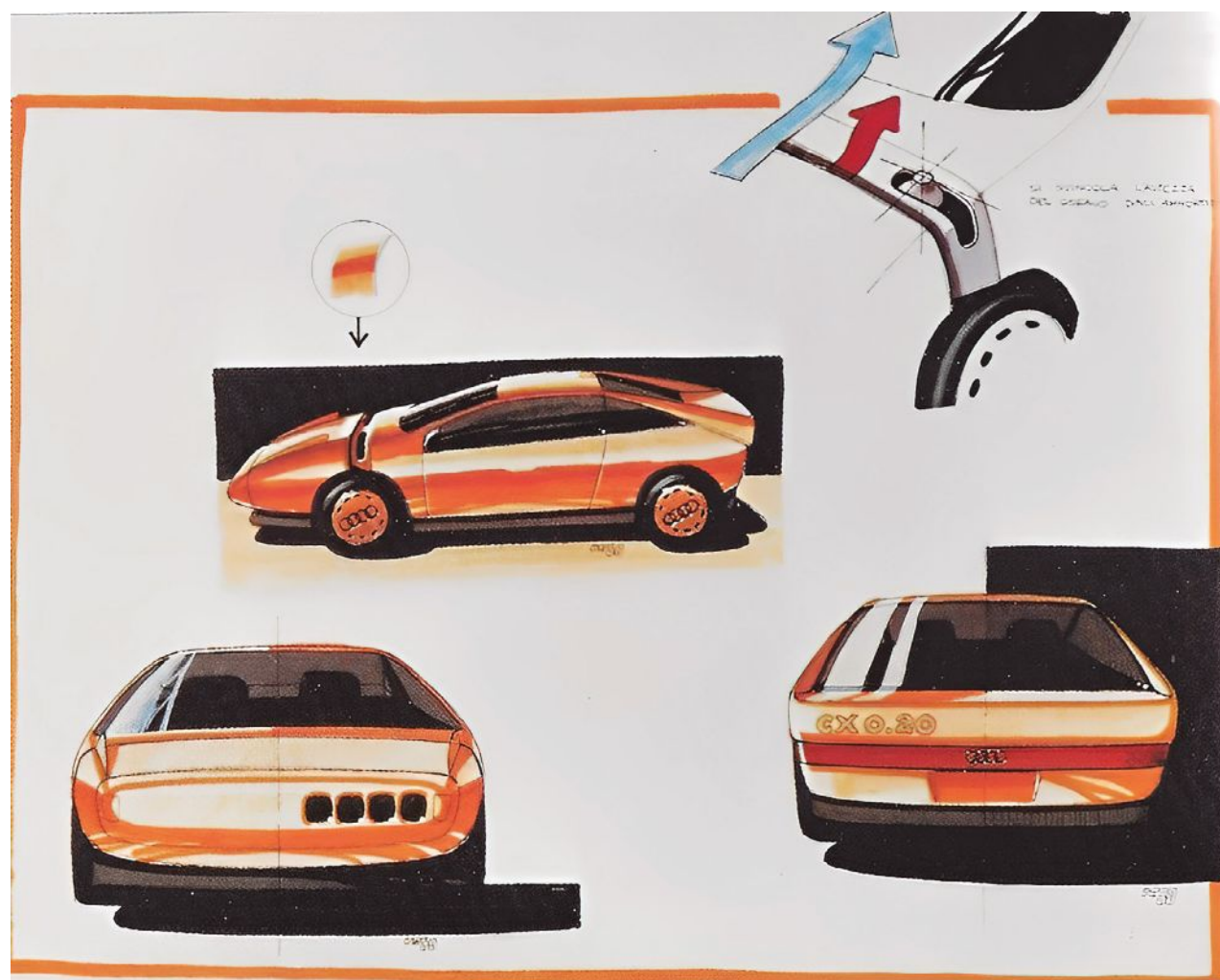
“Nací en Turín el 24 de agosto de 1941, hijo único de mis padres. Mi madre solía dibujar siempre aprovechando el tiempo libre (era ama de casa), y lo hacía muy bien; mi padre se dedicaba al comer-

cio y disfrutaba transformando motocicletas adaptándolas a su gusto. Sus creaciones eran, a su manera, una especie de precursoras de las ‘café-racer’ de hoy en día. De mi madre creo haber heredado la pasión por el dibujo, de mi padre, la pasión por los motores. Todavía resuena en todo mi ser el sonido del seis cilindros del Lancia Aurelia B 20 de mi padre cuando iba su derecha de pasajero. Yo, por entonces, llenaba los cuadernos de dibujos de coches y, la verdad, no me preocupaba mucho por los estudios. Logré sin embargo diplomarme como delineante y tuve la enorme fortuna de empezar a

trabajar con Giovanni Michelotti en el 1964. Un tío mío le habló de mi pasión y accedió a entrevistarme. Le mostré un dossier con mis mejores diseños y a él debieron parecerle, al menos, aceptables. A su lado aprendí todas las leyes y trucos de la profesión y pude hacer de mi pasión también la manera de ganarme la vida. Michelotti era una persona de una capacidad superlativa, era muy dinámico y cordial, siempre fecundo de ideas. Tenía su estudio en Corso Francia, casi Piazza Bellini, Turín, mientras que los modelos en escayola y el conformado de los paneles de las carrocerías los realizaba en un taller que tenía, inicialmente, en Borgaro Torinese, que mudó a Orbassano en el 1967-1968 (llevaría yo poco más de un año de casado), donde juntó ambas actividades. Yo comencé básicamente sacando punta a los lápices que él utilizaba y observando su quehacer. Él solía dejar sus dibujos incompletos, siempre falto de tiempo por la gran carga de trabajo. Así pues los terminábamos los demás, mientras que él pasaba al siguiente encargo, que en realidad solían ser varios a la vez; se utilizaba mucho el blanco-negro y,

para el color, la tempera. Aplicando esta sobre sus dibujos comprendía y asimilaba su técnica. En su estudio ya trabajaban el suizo Dany Brawand, años más tarde estilista de los Moretti sobre base Fiat, Paolo Martin (autor del Ferrari Modulo de Pininfarina en 1969-1970), si bien cuando llegué yo se hallaba realizando el servicio militar. Varios carroceros turineses eran por entonces clientes de Michelotti, particularmente Moretti, Scioneri y la OSI, si bien la mayor carga de trabajo la proporcionaba la British Leyland a través de su marca Triumph, así como la Hino Motors japonesa, mientras que BMW ya había cesado de realizar encargos.”

“Recuerdo la llegada, por aquel entonces, de Teteo Uchida. Era el hijo del director comercial de la Hino Motors y en Michelotti quería aprender el arte y el oficio que le interesaba, que era el diseño automovilístico, algo que los japoneses admiraban mucho de los carroceros italianos. Éramos jóvenes y en seguida nos hicimos amigos, incluso íbamos juntos de vacaciones de verano a Cerdeña. Sin embargo, al pasar a asociarse con el grupo Toyota en 1967, Hino dejó muy pronto de fabricar automóviles para dedicarse exclusivamente a camiones y buses. Otro personaje admirable que conocí en Michelotti fue a Giovanni Forneris, un excepcional modelista que provenía de Fiat, donde había conocido a Giugiaro, para el que trabajó después cuando Giugiaro fundó la Ital Design, para independizarse después y fundar



1981 Audi Quartz Pininfarina.

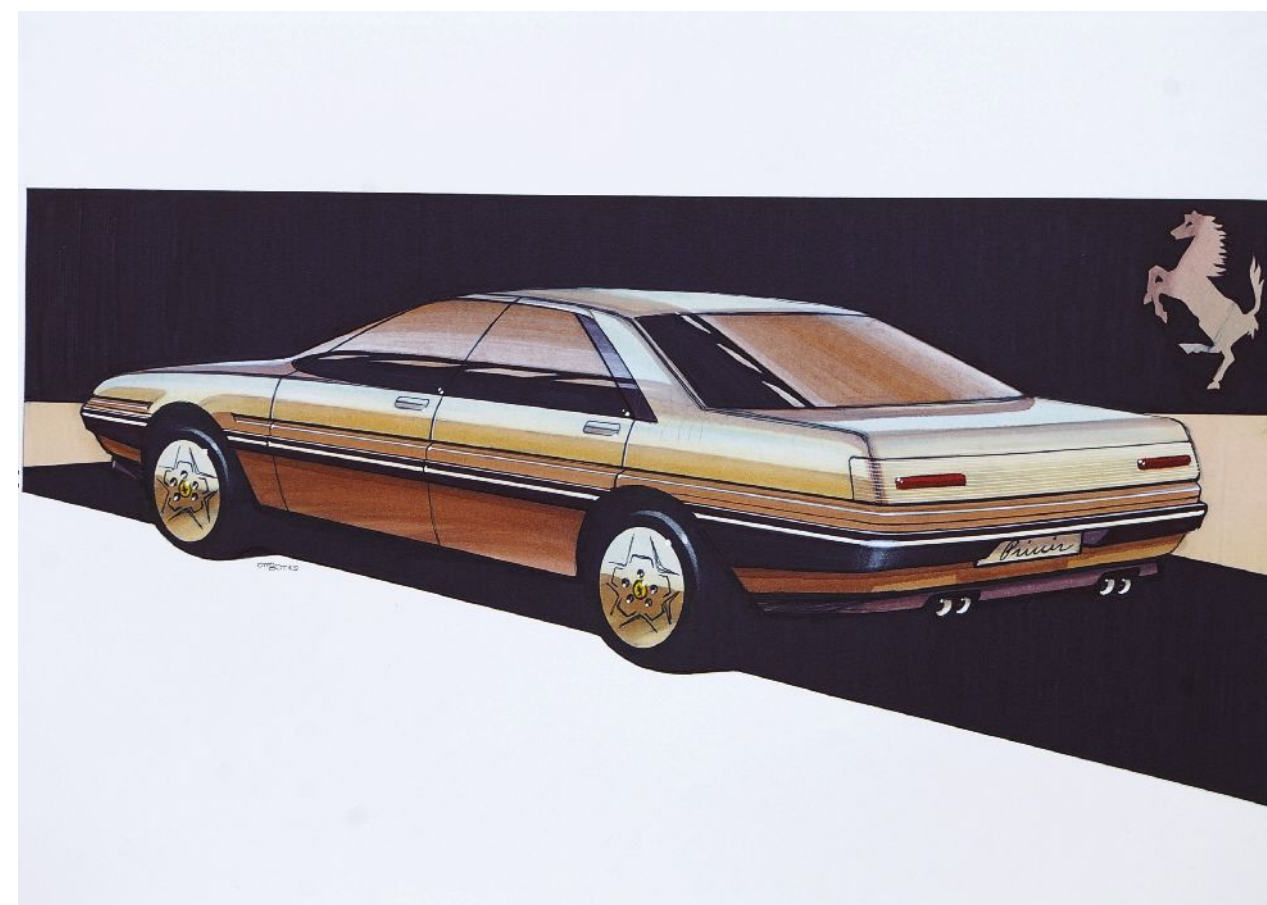
la Cecomp, que construiría maquetas y modelos de estilo, así como prototipos para muchos fabricantes y carroceros, incluida Pininfarina. Forneris era muy alegre, vivaz, muy trabajador y siempre muy dispuesto para ayudar a resolver los problemas de todo tipo que se nos presentaban. Cuando yo lo conocí, tenía su laboratorio adjunto a la oficina de diseño, y allí realizaba los modelos a escala 1:5 en escayola de las propuestas de Michelotti."

"Guardo desde luego un recuerdo maravilloso de Michelotti; lo he admirado siempre por su capacidad de saber afrontar siempre cualquier contingencia, ya fuese de tipo creativo como administrativo. Abandoné Michelotti a finales de 1969, y creo que no le sentó bien el que lo hiciera, pero entendió mis motivos y respetó mi decisión. De diseños que elaborase yo personalmente en aquellos años recuerdo ya muy poco. Quiero sin embargo precisar que, tratándose de una equipo pequeño, y mientras fui yo el último en entrar a formar parte del grupo, me caían muchas tareas sobre todo de índole técnica inherentes al proyecto, como por ejemplo,

diseños y documentación para la homologación, que por supuesto se hacían a mano, *piani di forma* a escala natural de las vistas ortogonales de la carrocería para la extracción a través de secciones de los volúmenes de la forma, diseños para las estructuras de soporte de los prototipos... Eran tareas que requerían su tiempo y paciencia, así que no podía dedicarme al estilo todo lo que me hubiera gustado. Y creo que este fue uno de los motivos que me impulsó a desear cambiar de aires hacia Pininfarina, aunque no puedo negar que la experiencia y conocimientos adquiridos con Michelotti me han servido y acompañado durante el resto de mi carrera profesional."

PININFARINA

"Pude haber formado parte del nuevo estudio de diseño de Ford en Bruino, siempre en la provincia de Turín, pero rechacé la oferta. El estudio no tardó mucho en fusionarse con Ghia por orden de Ford, en todo caso. La mañana de un sábado hice una entrevista de trabajo en Grugliasco con Franco

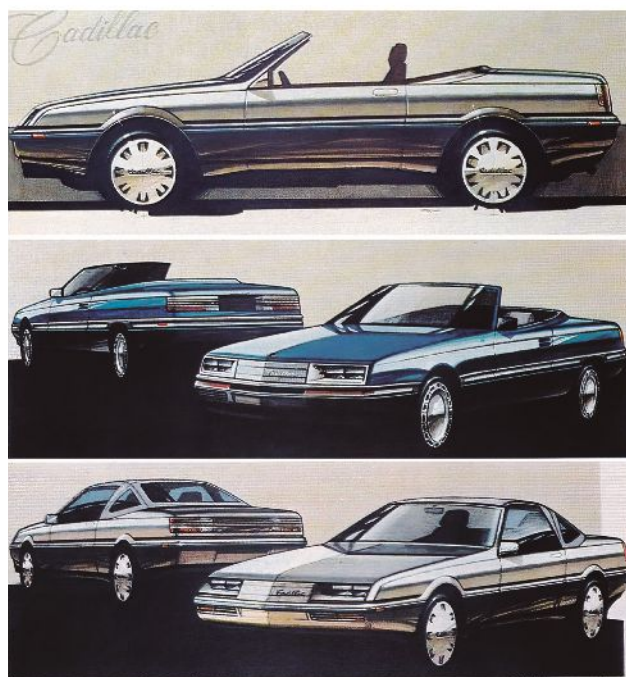


1979 Ferrari Pinin.



1972 Alfa Romeo Alfetta 1800 Spider 3.

Martinengo, que era el director del área 'Studi e Ricerche' en Pininfarina, secundado por Paolo Martin, en quien confiaba particularmente y que ya por entonces era el responsable de la oficina de diseño, a donde fui a caer yo en enero de 1970, con compañeros como los veteranos Aldo Brovarone, Teodoro Fioccardi y Adriano Rabbone, al que recuerdo siempre con algún lápiz entre los labios mientras ocupaba la mano dibujando con otro. Solía guardar las colillas de los cigarrillos en un bote de cristal, por si podía apurar alguna un poco más, caso de quedarse sin tabaco durante la jornada laboral. Costumbres de gente marcada por las vivencias de otro tiempo. Gulus De Magyari-Kossa, estilista húngaro, fue nuestro compañero durante varios meses. Su técnica, también prácticamente autodidacta, era bastante distinta de la nuestra. Filippo Sapino, por su lado, se acababa de marchar al nuevo estudio de Ford en Bruino, de donde saltó a Ghia, para dirigirla hasta su cierre. También llegaron allí otros jóvenes estilistas como Piero Stroppa, ex-Bertone, y Pierangelo Andreani, ex-Fiat y Enrico Fumia. Más adelante, reemplazando a diseñadores que se marcharon o se jubilaron, se sumaron Guido Campoli, Ian Cameron y Emanuele Nicosia, estos ya forma-



1986 Nov A&D Cadillac Allanté.

dos en escuelas enfocadas a la profesión, como el ISSAM de Módena, en el caso de Campoli, y el Royal College of Art, en el caso de los otros dos. Como soporte técnico de la actividad creativa, trabajaban junto con nosotros grandes expertos proyectistas de carrocería como Pier Luigi Brilli, que entre otras tareas solía ocuparse de la realización, sumamente importante, de los *piani di forma*, secundado en ello por Fulvio de Luca, el cual, dada su pasión por la fotografía, fue además encargado del archivo fotográfico y del mantenimiento de la documentación interna del departamento. Domenico Pepe se ocupaba de asegurar la factibilidad de las ideas y más tarde, completamente formado técnicamente, pasó a trabajar en el nuevo Studi e Recherche Pininfarina de Cambiano dirigido por el ingeniero Riccardo Majocchi. Joven e inquieto como se siente uno a esa edad, tuve un contacto tentador para trabajar con Giugiaro, que desestimé porque, sumando todos los factores, me sentía a gusto en Pininfarina y con la filosofía de trabajo y de diseño que evidenciaban sus creaciones, sin necesidad de palabras. Cuando se acercaban las fechas de los salones, eso sí, no podíamos todos sino preguntarnos qué estarían preparando Giugiaro y Bertone, a los que desde luego admirábamos y respetábamos mucho."

"Trabajábamos en cierta forma como monjes, nunca expuestos al exterior por culpa de nuestra sensible tarea y éramos incluso poco conocidos por los demás de puertas adentro. Leonardo Fioravanti, que era ingeniero, trabajaba de manera un tanto



independiente de nosotros; era en cierta forma un contrapunto para Martinengo y no había una gran sintonía entre ellos. Fioravanti estaba llamado a ser 'el nuevo Martinengo', lo había querido así el propio Sergio Pininfarina. Y la verdad es que yo agradecí el cambio, pues nunca conseguí sentirme del todo cómodo con Martinengo. Por más que era una persona agradable y cordial, nunca fue muy preciso a la hora de definir la línea filosófica a seguir en los proyectos, al contrario que Fioravanti. La pintura era la gran pasión de Martinengo. Tuvieron lugar con éxito varias muestras de sus obras, normalmente paisajes de un estilo muy propio, y yo aprecié en él también estas cualidades artísticas. La tarea creativa nace de la idea o la inspiración individual, pero se enriquecía siempre con un intercambio fluido de criterios e ideas con los compañeros y con la aportación de personas de gran valía en su cometido como los Sergio Pininfarina, Fioravanti o Ramaciotti. Cuando Fioravanti asumió su rol, Martinengo pasó a ser el responsable de calidad en la línea de producción. Hasta el 1972, con la Alfetta 1800 Spider, presentada en el Salón de Turín a finales de año, no

pude jactarme de la primera creación de Pininfarina firmada por mí. La ligera concavidad de los laterales me la inspiró la sección lateral de la clásica Duetto de Alfa Romeo de la casa. Unos meses más tarde, en el Salón de Ginebra, fue el turno de la Autobianchi A112 'Giovani', mía también, realizada sobre la idea de un automóvil lúdico y sencillo con aire de buggy, tan en boga por entonces, y reminiscente también del mundillo de las reproducciones a escala de Corgi, Matchbox y otros, por los hombros prominentes que se alejaban del parabrisas y el arco central, que además daban un aspecto de mayor solidez y protección a los ocupantes."

"Colaborando siempre por supuesto en otros proyectos y presentando para ellos mis propias ideas, en el 1974 llega el turno de la Fiat 130 'Maremma' Station Wagon, realizado sobre la base del regular coupé, construido como ejemplar único para Giovanni Agnelli, 'l'Avvocato'. Con la 'Peugette' presentada en el Salón de París de 1976 sobre Peugeot 104 se quisieron conmemorar los veinticinco años de colaboración entre Peugeot y Pininfarina. De nuevo la idea era ofrecer un coche abierto al menor coste



1982 Peugeot 405.



1984 Peugeot 605 CS.

posible, de ahí la simetría y componentes en común entre la parte anterior y la posterior del coche, como se evidenciaba ya en mis dibujos previos. En 1979 se inicia la producción del Peugeot 505, con diseño de Pininfarina sobre mi propuesta de estilo. Por fin en 1980 se presenta con excelente acogida en el Salón de Turín la Ferrari 'Pinin', en recuerdo del fundador de nuestra compañía, Giovanni Battista Pininfarina. El 'Pinin' fue una propuesta de Pininfarina sobre diseño mío para una berlina deportiva cuatro puertas de la casa de Maranello, cuya producción no se aprobó por los altos costes de desarrollo del proyecto y de una hipotética nueva línea de producción. Durante aquellos años tuve la ocasión de visitar e interactuar puntualmente tanto con los técnicos de Ferrari como a los de Peugeot en sus respectivas oficinas, aunque nunca conocí al Commendatore!. También pude frecuentar en ocasiones nuestra 'Galleria del Vento' en Grugliasco, que pasa ya del medio siglo de actividad. Cuando Mario Vernacchia fue encomendado por Lorenzo Ramaciotti para encargarse personalmente del perfeccionamiento aerodinámico de los proyectos dejé de desplazarme al lugar. A veces, el tiempo no ocupado en el túnel de viento por otros proyectos propios en curso o de clientes o de terceros, se llevaban a cabo estudios propios dirigidos por Fioravanti, como el CNR de 1978 o el ya seguido por Vernacchia CNR E2 de 1990, capaz de valores récord de consumo y autonomía. Estos ejercicios fueron la continuación moderna de la ya vasta experiencia y largo linaje de Pininfarina en lo que respecta a la experimentación de aerodinámica aplicada a ve-

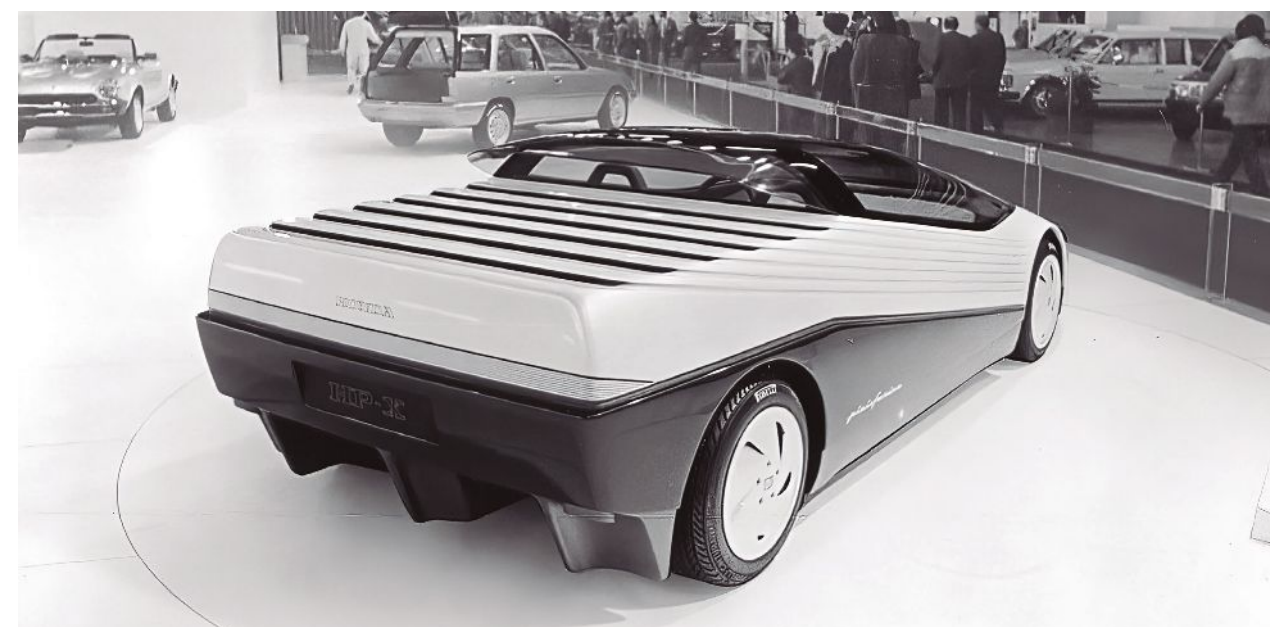


1986 Alfa Romeo Vivace Pininfarina.

hículos. En 1982 recuerdo haber trabajado en una propuesta para el Peugeot 205 Cabio, que fue la elegida inicialmente por Peugeot. Poco después, exigieron algunos cambios y volvimos a presentar nuevas propuestas, siendo elegida la del temperamental Fioccardi, diversa a la mía en matices, pero manteniendo íntegra la idea general.”

“En las nuevas oficinas del nuevo centro de estudios e investigación de Pininfarina en Cambiano, a la que nos transferimos a comienzos de 1982, conté entre mis colegas a Giuseppe Randazzo, Elvio D'Aprile, Paolo Martinelli, Guglielmo Cartia, Pietro Camardella y, claro está, varios más. No me agudaban muchos años como creativo puro, antes de asumir labores de dirección, pero fueron desde luego intensos. De nuevo en el Salón de Turín, esta vez en 1984, que fue el primero que se celebró en el Lingotto de Fiat y ya no más en Torino Esposizioni, presentamos la Honda HP-X, digamos que mi único proyecto de deportivo en forma de cuña, de la cual se realizó a continuación un prototipo rodante dotado del motor Honda V6 derivado de la Fórmula 2, que por desgracia al final no fue producida en serie. En el mismo salón, pero en el estand de Ferrari, presentábamos en Italia la Testarossa, que tuvo su primicia mundial muy pocas semanas antes durante el Salón de París. La Testarossa debía su arquitectura a la idea de Fioravanti de ubicar los radiadores de agua en los costados, al uso de los monoplazas de competición. Esta característica lo definía, al tiem-

po que rompía con la tradición. En la definición del estilo trabajamos Emanuele Nicosia, Ian Cameron, Guido Campoli y yo. Mi diseño fue el elegido. El propio Fioravanti, en su libro 'Il Cavallino nel Cuore', dice refiriéndose a ella que 'Ottina diseñó su obra maestra', y que Ferrari aprobó 'mi locura', que hubo que suavizar en las tomas de aire, incorporando lammas horizontales de cara a conseguir la homologación. Por aquel tiempo todos trabajamos también en propuestas gráficas de detalle distintivas para el 288GTO, un trabajo de cuya enjundia real se ocupó Fioravanti personalmente en estrecho contacto con los técnicos de Maranello. De vuelta al Salón de Turín dos años después -el salón era un evento bienal desde 1972-, Pininfarina presentó el concepto Vivace como una propuesta para estimular a Alfa Romeo de cara a la producción de un Coupé y un Spyder con la mayor sinergia y homogeneidad de producción posible, pero a pesar de la gran acogida que tuvo, no fue más allá. Por entonces, por brillante iniciativa de Enrico Fumia, ya trabajaba Maria Grazia Tribio (mi mujer hoy) a tiempo completo con nosotros en Pininfarina, realizando sus fantásticas ilustraciones de las creaciones de la casa, que publicaban revistas de todo el mundo, generando una gran promoción y repercusión mediática a nuestro trabajo. En 1987 tuve de nuevo otra gran satisfacción, con la presentación del Peugeot 405 tras largos años de gestación. La propuesta de Pininfarina para el mismo, basada en mi diseño, había batido



1985 Pininfarina Honda HP-X

a la propuesta del propio Centro Stile Peugeot, de los cuales puedo decir que desde luego no les gustaba perder. Cosa que volvieron a hacer en el caso del 605, también originado en mi propuesta. Desde hace años soy socio honorario del club de propietarios del 405, de lo cual también me enorgullezco. Por último, en 1988, otra vez en Turín, Pininfarina presentó la Lancia 'HIT', acrónimo de 'High Italian Technology', esto debido a la construcción en fibra de carbono tanto del chasis como de la carrocería. Pesaba por ello muy poco, a lo cual se unía una línea deliberadamente muy sencilla y cuidada aerodinámicamente. Las ilustraciones del díptico de presentación las realizó un jovencísimo Andreas Zapatinas mientras completaba un 'stage' en Pininfarina. La

HIT podría haber tomado el testigo del Delta en el mundo de los rallies, llevándolo a un punto superior de excelencia técnica. Fue el último diseño que realicé antes de pasar a trabajar en otras muchas tareas en apoyo del ya director general Lorenzo Ramaciotti hasta el 1999, año en que me jubilé, si bien permanecí ejerciendo de consultor para Pininfarina hasta el año 2006”.

Gracias a Diego Ottina y a Maria Grazia Tribio por la colaboración prestada al autor para la redacción de este texto.

David Rodríguez Sánchez

Imágenes: autor, Pininfarina, Diego Ottina

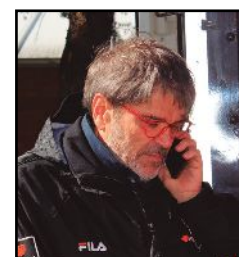


Gran asistencia de público y de vehículos se dieron cita en Montmeló a pesar de la lluvia.



Maravilloso el aspecto del Lotus 49 C, y junto al mismo su piloto Alex Soler Roig objeto del homenaje de este año (Fotos: Enric Conangla).

EL ESPIRITU DE MONTJUÏC UN GRAN ESPECTÁCULO DEL MOTORSPORT CLASSIC



Dr. Jesús Garcés

CUANDO EL AUTOMOVILISMO SE NOS MUESTRA COMO EN UN LIBRO DE HISTORIA

La gran celebración automovilística en el mundo de los llamados "clásicos", como es el Espíritu de Montjuïc 2025 se ha constituido como todo un gran evento, que los aficionados recordaremos como un espectáculo automovilístico de gran calado, y que ha dado el banderazo de salida a la

temporada internacional de carreras en circuito para vehículos clásicos e históricos. Si uno de los índices del éxito o del fracaso de una prueba deportiva que se precie es la asistencia de público, la prueba barcelonesa con un total de 11.923 aficionados que han asistido a esta 11ª edición, son un



El Grupo C histórico siempre impresionante (Foto: Enric Conangla).



El Lotus 72 ex Emerson Fittipaldi y ganador del GP de España 1973 disputado en Montjuïc (Foto: Enric Conangla).

baremo de la aceptación de este tipo de eventos. También es cierto que la prueba objeto de este artículo se celebra en una de las zonas de España con más afición a este tipo de eventos, y en un circuito como es Montmeló que ya forma parte de la historia del automovilismo mundial.

En esta ocasión se dieron cita aproximadamente 320 vehículos de competición que ofrecieron un espectáculo lleno de color, y de nostalgia, y que han permitido recordar las carreras de antaño, en su

máxima esencia con el sonido, y los olores de la época en que el circuito de la montaña mágica.

ESPIRITU DE MONTJUÏC UN TRIBUTO A LA MEMORIA

Sin duda el "Espíritu de Montjuïc" se ha convertido en el evento más importante, de los que se celebran en España, en lo que a carreras en circuito de coches clásicos se refiere, tanto por la calidad de los participantes, como por la cantidad de ellos, y



Entre los F1 históricos el Hesketh 308B ex James Hunt (Foto: Jordi Camp).



La copa Porsche 911 convocó un buen número de vehículos, que dieron un bonito espectáculo. (Foto: Enric Conangla).



Los más pequeños también pudieron disfrutar en el circuito con los minicoches a pedales, y otras actividades (tío vivo, payasos, circo) especialmente enfocadas para su disfrute.



por supuesto por la respuesta del público que sin duda va a más cada año, y al que ni las condiciones meteorológicas amedrentaron a la hora de acudir a la cita anual con el "Circuit".

HAY SITIO PARA TODOS EN ESTE GRANDIOSO EVENTO

Los vehículos que han participado en las diferentes sesiones de entrenamientos y calificaciones en alguna de las 10 carreras programadas han configurado impresionantes parrillas, y han mantenido una actividad constante en la pista durante los tres días de Espíritu de Montjuïc. Hemos podido asistir a competiciones en las siguientes categorías Classic Endurance Racing I y II (prototipos y GT de los 60 y 70), Grupo C Racing (normativa de

1982 a 1993) y los más actuales Endurance Racing Legends (años 90 a 2000).

En turismos, que como siempre han sido los más numerosos las categorías eran Sixties' Endurance (para modelos de competición anteriores a 1966), Classic Touring Challenge (modelos de serie anteriores a 1966), Heritage Touring Cup (unidades entre 1966 y 1984) y The Gentlemen Challenge (años 50 y 60).

Frente a esta variedad de categorías entre los turismos cabe destacar una categoría mono marca la 2.0l Cup (Porsche 911 2.0 con normativa anterior a 1966).

PETER AUTO Y ESCUDERÍA TARGA IBERIA

Peter Auto, se consolida como el mayor organizador de carreras en circuito para vehículos de com-



Impresionante la presencia de los BMW 3.0 CSL que nos retrotraían a las 24 Horas de Daytona 1976 con Peter Gregg y Brian Redman, victorioso entre el 1973, 73, 74 en su categoría Le Mans, y total dominador del Campeonato Europeo de Turismos entre el 73 y 76.



Varios Porsche 935 en varias configuraciones dieron un gran espectáculo y recordándonos las famosas 24 Horas de Le Mans en que el coche del equipo Kremer pilotado por los hermanos Whittington y Klaus Ludwig se impusieron en la prueba de resistencia por antonomasia. (Fotos: Enric Conangla).



Preciosa exposición del departamento de SEAT Históricos, con el SEAT 800 recién llegado del Montecarlo Histórico. (Foto: Jordi Camp).



Junto a este precioso Porsche 917 Philippe Siffert hijo del mítico, y recordado Jo Siffert.

petición clásicos e históricos, confirmando la buena salud de que gozan las carreras de vehículos clásicos, convocando a un gran plantel de coches para esta cita que inaugura el circuito europeo 2025.

En lo que se refiere a la memoria de lo que aconteció en el circuito de Montjuïc la Escudería Targa Iberia organizó un homenaje a Alex Soler Roig con una extensa exposición fotográfica de su carrera deportiva, a la que finalmente asistió

el propio piloto, que posó en el bólido que pilotó, un Lotus 49 C.

Así mismo y al objeto de conmemorar el 50 aniversario del último Gran Premio de F1 celebrado en Montjuïc, que coincide con el 75 aniversario de la creación del Campeonato del Mundo de F1, y con el 70 aniversario de historia de la Escudería Barcelona, se realizó una exposición con fotos, miniaturas, y artículos conmemorativos, muy vistosa



El material presente en Montmeló fue de lo más representativo del Grupo C, Ferrari, Lola, Chevron, Peugeot, Porsche, todas marcas míticas con un estado de puesta a punto impecable.



Izquierda Mercedes C-111, derecha Jaguar XJR 9 ambos victoriosos en Le Mans (Fotos: Enric Conangla).



Porsche 962 C de Ivan Vercootere y Ralf Kellners, quienes acabaron con ventaja sobre Krion Lendoudis (Mercedes-Benz C11) y Olivier Galant (Nissan R90C). (Fotos: Enric Conangla).

y llena de detalles nostálgicos como las fotos de los pilotos Lauda, Fittipaldi, Hill protestando por la mala instalación de los guardarraíles del circuito previo a la celebración de la carrera.

HOMENAJE A ALEX SOLER ROIG, Y OCIO PARA TODOS

Los cuatro vehículos que se han exhibido justo a la entrada de la exposición han sido el reflejo de

esa gran época: Lotus 49C-Ford (utilizado en 1970 por Alex Soler-Roig), Lotus 72C-Ford (ganador del G.P. de Montjuïc de 1973, con Emerson Fittipaldi) y el Hesketh 308-Ford (pilotado en 1974 por James Hunt), a los que se unía el Aston Martin DB4 GT con el que Paco Godia logró ganar el Trofeo Nuvo-lari de Montjuïc de 1962.

Además de las actividades, propiamente deportivas, en el paddock, y el 'village' se han desarro-



Aunque la fiesta no terminase del todo bien para todos, como para este Peugeot 905 Evo 1 exx Campeón del Mundo (Fotos: Enric Conangla).



Un Ford Saleen rueda por la línea de boxes mientras el Epsilon Euskadi aguarda en el box, su turno (Fotos: Jordi Camp).

llado una serie de actividades lúdicas enfocadas a las familias, y al público más generalista, los cuales han podido disfrutar de unos días de fiesta con gran agrado de todos los asistentes.

Música en vivo, con grupos como Don Scanlon's Cool Cat Combo, clases de baile a cargo de las escuelas "Moving", "Swing Maresme" y "Mouvement", mientras los más expertos han podido disfrutar de Swing, Lindy Hop y Rock'n'Roll.

Un pequeño circo ha contribuido al entretenimiento de los más pequeños, y al descanso de sus progenitores. Un minicircuito para coches a pedales ha contribuido al entretenimiento de los más menudos, así como un tío vivo, y una atracción de feria como son los autos de choque han contribuido al más completo entretenimiento, cuando los papás no tenían carreras en el circuito o se paseaban por el mercadillo en busca del merchandising o aquella miniatura tan deseada.

Jesús Pozo, fundador y alma mater de Escudería Targa Iberia se mostraba satisfecho de la asistencia de público y declaraba: "La lluvia, que a ratos a caído de forma intensa, no ha sido óbice para que los asistentes a Espíritu de Montjuïc hayan

aprovechado el espectáculo de tres días intensos. Las familias que tenían programado venir lo han hecho a pesar de las inclemencias. Eso demuestra que nuestro espectáculo es sólido y arraigado, forma parte de los planes de mucha gente, a quienes agradecemos su confianza. Volveremos en 2026 con un espectáculo aún mejor que el de este año".

El organizador la Escudería Targa Iberia trabaja ya en el retorno al Circuit de Barcelona-Catalunya previsto para los días 10, 11 y 12 de octubre en los que tendrá lugar el Festival de la Velocidad de Barcelona-Lgado María de Villota. Será la prueba final de la Endurance Cup de las GT World Challenge Europe powered by AWS.

CARRERAS, Y MÁS CARRERAS. UN MUSEO EN VIVO Y EN DIRECTO

El organizador la Escudería Targa Iberia trabaja ya en el retorno al Circuit de Barcelona-Catalunya previsto para los días 10, 11 y 12 de octubre en los que tendrá lugar el Festival de la Velocidad de Barcelona-Lgado María de Villota. Será la prueba final de la Endurance Cup de las GT World Challenge Europe powered by AWS.



Otra carrera espectacular fue la de los Legends-LMP1, con victoria de Christian Albrecht sobre el MG EX257 de 2004, que acabó por delante de Alfie Briggs (Zytek 04S) y Shaun Lynn (Audi R8 LMP). La tercera carrera de la jornada fue para Maxwell Lynn (Ferrari F430 GTC), por delante de Mark Sumpter (Porsche 993 GTC). (Foto Enric Conangla).



LOS GRUPO C UN TESORO EN LA PISTA

El plato fuerte de la jornada estuvo marcado por la carrera de los fabulosos Grupo C, dominada por el Porsche 962 C de Ivan Vercootere y Ralf Kelleners, quienes acabaron con ventaja sobre Krion Lendoudis (Mercedes-Benz C11) y Olivier Galant (Nissan R90C).

El coche, el cual compartían 'Mr. John of B' y el expiloto oficial de Le Mans, Soheil Ayari se quedó sin frenos a final de la recta de tribunas, impactando contra las defensas de neumáticos resultando bastante dañado el vehículo, saliendo el piloto ileso del fuerte impacto.

En definitiva, un gran evento, que superando los problemas derivados de la lluvia, convocó a un importante cantidad de público, que pudo disfrutar de un evento bien estructurado, con cantidad y calidad de actividades paralelas, y lo más importante con unas carreras entretenidas, y con vehículos de nivel

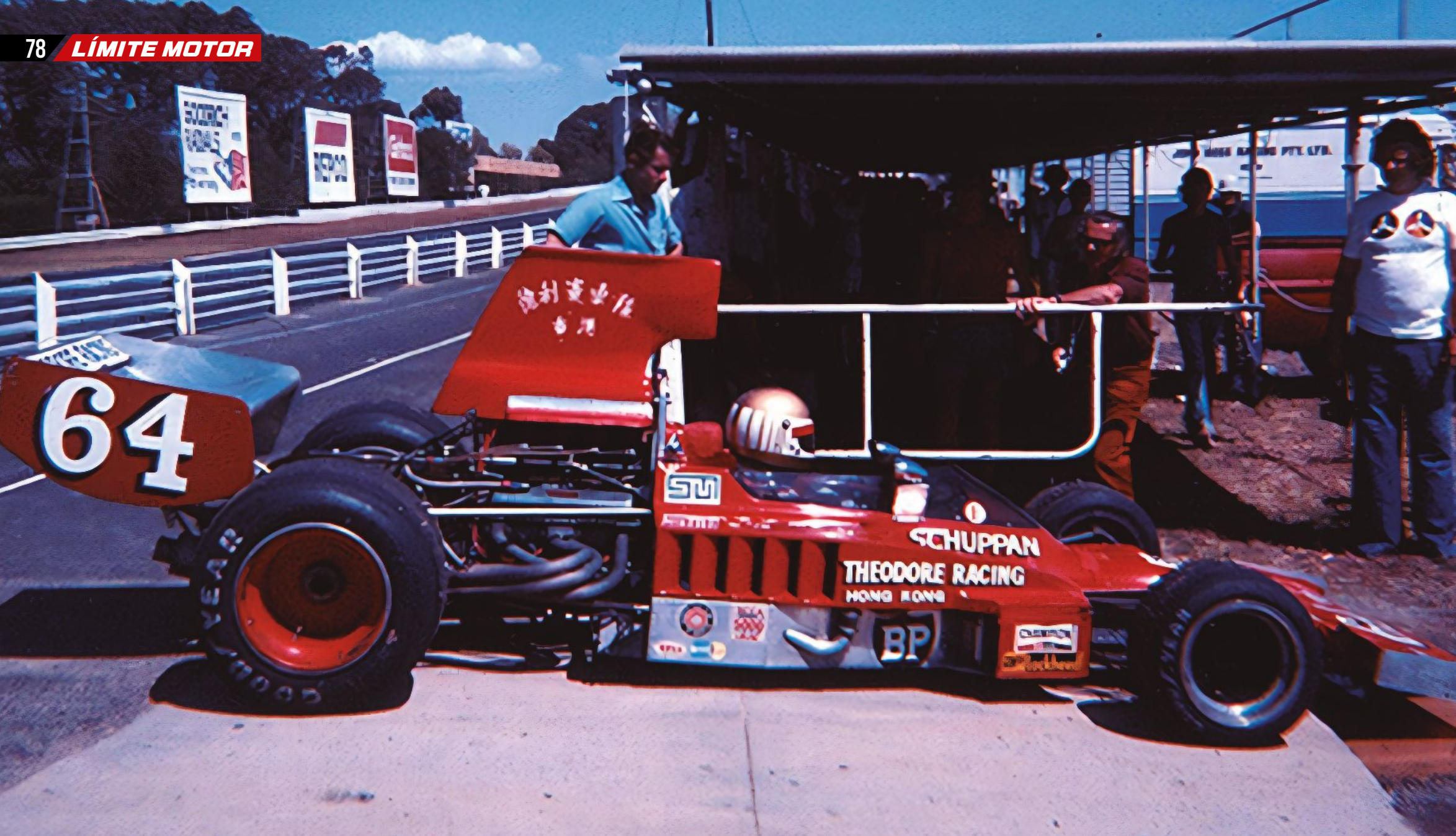
Ya estamos impacientes por asistir al Espiritu do Montjuïc 2026.

Fotos: E. Conangla / J. Camp

DORMIR
EN LA CAMA
ALARGA
LA VIDA.

DORMIR
AL VOLANTE
TIENE EL
EFECTO
CONTRARIO.

El sueño al volante mata.



y ganaría el GP de Macao con un Ralt de Fórmula 3 antes de llegar a la Fórmula 1.

La escudería dió el salto a los Estados Unidos con Schuppan y luego con el también "aussie", Alan Jones en la serie US F5000 en 1976 y el memorable Lola T332. En Australia, Schuppan ganó la Rothmans International Series (antigua Tasman Series) para Yip conduciendo un Lola T332 en 1976. Ese año Yip estableció Theodore Racing. Fue dirigido por Taylor y entró con Ensign MN177 y Patrick Tambay en Fórmula 1 teniendo destacadas actuaciones para su presupuesto.



Teddy Yip.



Dr. Jesús Garcés

DE HONG KONG A LA F1 THEODORE RACING



Dr. Félix Pedro Lanciego

La historia de Theodore Racing comienza mucho antes del debut del primer coche del equipo en la Fórmula 1. Más precisamente en 1956, año en el que Teddy Yip fundador de la escudería así denominada, participó en una de las carreras preliminares del Gran Premio de Macao con un Jaguar XK120 de su propiedad. Nadie hubiera apostado a que, en menos de dos décadas, ya estaría metido hasta el cuello en el deporte del motor.

En la década de 1970, Theodore Racing comenzó a aparecer en el motorsport en varias categorías, incluida la Fórmula 5000 en tres continentes, la Fórmula Indy, la Fórmula 2 europea, y las competiciones de la Can-Am. Teddy sería conocido como "Mr. Macau", debido al entusiasmo con el que compitió en la carrera que se celebraba en la antigua posesión portuguesa. Incluso Ayrton Senna sería piloto del joven equipo Theodore Racing,



1974 Vern Schuppan, Lola T332 F5000.

Hablando de F-1, Teddy Yip comenzó tímidamente en la máxima categoría. Primero puso su nombre en el Ensign N174 conducido por Vern Schuppan y compró un asiento para Patrick Tambay, a quien conocía de las competiciones Can-Am, para conducir en la segunda mitad de la temporada de 1977. Al año siguiente, Teddy hizo los cálculos y llegó a la conclusión de que podía montar su propio equipo y tener su propio coche de Fórmula 1. Encargó un proyecto a Ron Tauranac, exsocio, y diseñador de Brabham que, tras abandonar el tradicional equipo británico, había iniciado el proyecto Rondel-Motul que, tras ser abortado, se convirtió en el horrible Trojan T103. El diseñador neozelandés realizó el TR1 para Teddy Yip, quien haría su primera aparición en el GP de Argentina con un joven estadounidense (de 20 años) llamado Eddie Cheever.

En Buenos Aires, Cheever quedó a cinco segundos y medio de la pole position con el 26º tiempo más rápido, no clasificándose para la salida. En el GP de Brasil, el piloto quedó a menos de cuatro segundos de Ronnie Peterson, y aun así volvió a quedarse fuera, terminando en el puesto 26 entre 28 pilotos. Si sirve de consuelo, ni siquiera Vittorio Brambilla corrió en Jacarepaguá.



Eddie Cheever pilotó este Theodore en el GP de Argentina de 1978.



Theodore TR1.



1977 Wolf-Ford WR04, Keke Rosberg.



Patrick Tambay en Jacarepaguá, Brasil con el TY01.



Sin embargo, Cheever no quería pagar por ver: tenía una oferta de Ron Dennis para dedicarse al equipo Proyecto Cuatro con chasis March y motor BMW en la Fórmula 2 y abandonó Theodore Racing. El puesto lo ocupó un finlandés igualmente novato: Keijo (Keke) Rosberg.

De treinta pilotos, Keke logró asegurarse un lugar en la parrilla de 26: salió vigésimo cuarto y su carrera duró solo 15 vueltas, el tiempo necesario para romper el motor. Pero el piloto y Theodore Racing seguirían dando que hablar ese mismo año, 1978. El equipo apareció en Silverstone para el BRDC International Trophy, una carrera no clasificatoria que tradicionalmente se celebraba



Theodore-Ford TY01, Patrick Tambay, Mónaco GP 1981.

en el rápido circuito inglés. Sería la carrera de debut del Lotus 79, el revolucionario coche con alerones diseñado por Colin Chapman y sus ingenieros, además de marcar la primera aparición del Brabham Alfa Romeo BT46 con Niki Lauda, quien terminó no tomando la salida.

Undécimo en parrilla, Keke Rosberg destacó en un aguacero implacable y se impuso en la carrera a 40 vueltas, con algo más de dos segundos de ventaja sobre Emerson Fittipaldi, y nada menos que tres vueltas por delante de Tony Trimmer, que había alineado un McLaren M23 de Melchester Racing con el que corrió en la Fórmula Aurora.

A pesar de una gran actuación en Silverstone, Rosberg y el Theodore TR1 perdieron todas las demás rondas clasificatorias hasta el GP de España. En Montecarlo y Jarama, el finlandés ni siquiera pasó de la preclasificación. Como el problema estaba en el coche, que era excesivamente pesado y lento, Teddy Yip decidió intentar lo máximo que pudiera por un coche nuevo.

En aquella época, la Fórmula 1 permitía a los equipos comprar coches fabricados por terceros, y eso fue lo que hizo Teddy para retener a Keke Rosberg durante la temporada, aunque el finlandés aceptó conducir para ATS en tres etapas como reemplazo de Jean-Pierre Jarier, quien había sido despedido del equipo alemán. Compró dos chasis Wolf WR3 y WR4 y compitió en tres carreras con ellos: Alemania, Austria y Holanda, pero no logró clasificarse para el GP de Italia. Con el WR3, Rosberg terminó décimo en Hockenheim.

En 1979, Theodore volvió a asociarse con Ensign, pero ninguno de los coches fabricados por Morris Nunn era competitivo, y al año siguiente, Teddy Yip decidió reconstruir su equipo. Shadow, que en su día fue un equipo razonable de niv-



Theodore-Ford TY01, Marc Surer ("el deseado").



Derek Daly con el TY02 en Sudáfrica 1982.



1983 Theodore N183 Roberto Guerrero.



Roberto Guerrero en Jacarepaguá, Brasil en 1983.

el medio que en ocasiones había asustado a los grandes, se encontraba en una crisis técnica, y financiera por lo que el millonario de Hong Kong aprovechó la ocasión y se hizo cargo del equipo. Pero no por mucho tiempo: el DN12, diseñado por Vic Morris y Chuck Graeminger, fue el peor coche del año y ni Geoff Lees ni David Kennedy lograron clasificarse en Montecarlo y Paul Ricard.

Teddy Yip decidió tomarse un descanso –una vez más– y empezar desde cero en 1981.

Theodore Racing ha aprendido a vivir con los fracasos de todas las experiencias anteriores en la construcción y desarrollo de coches de Fórmula 1. Así que Teddy Yip no quería andarse con rodeos cuando regresó con su equipo al Campeonato Mundial de 1981. Contrató a Tony Southgate, ex-BRM, Shadow y Arrows, para diseñar el modelo TY01, visto por primera vez en el GP de Sudáfrica, fuera del campeonato, con el piloto británico Geoff Lees. En esa carrera sufrió un accidente y perdió la oportunidad de ser titular en el equipo.

Yip llamó a Patrick Tambay para pilotar, y contrató a Jo Ramírez para que fuera el director del equipo. Al lanzamiento del coche asistieron cantantes del famoso Moulin Rouge, que era uno de los patrocinadores personales de Tambay y



Johnny Cecotto con el Theodore N183.



Roberto Guerrero en Brands Hatch.

tendría su logotipo impreso en los costados del Theodore. De hecho, y por cierto, el TY01 aparecería con patrocinios como este durante todo el año, como muestra la foto de abajo en Jacarepaguá, donde el equipo contaba con los logotipos del Condominio Santa Mónica y de la empresa de procesamiento de datos Racimec.

En la primera carrera, Tambay tuvo una buena actuación: comenzó en el puesto 17 y terminó sexto, sumando el primer punto en la historia de Theodore Racing. El francés acabó 10° en Brasil y 11° en San Marino, retirándose con un motor roto en Argentina.

En Zolder no logró clasificarse para la salida y en el GP de Mónaco Tambay acabó siendo pro-

tagonista involuntario del accidente que sufrió Nelson Piquet en la Curva Tabacaria mientras el piloto brasileño de Brabham lideraba su camino hacia una victoria que nunca llegó. El francés acabó séptimo y luego haría su última carrera con el equipo en España, donde acabó 13°. Con la retirada definitiva de Jean-Pierre Jabouille, éste acabó siendo convocado para correr con Talbot-Ligier hasta finales de año. En su lugar llegó Marc Surer, quien había perdido su puesto en Ensign ante Eliseo Salazar.

A partir del GP de Francia, Theodore cambió los neumáticos Michelin por los Avon y el rendimiento del coche nunca volvió a ser el mismo. Pero incluso saliendo desde el fondo de la parrilla, Surer consiguió terminar las carreras, fue 12° en Dijon-Prenois, 11° en Silverstone (era séptimo cuando se quedó sin combustible) y 12° en Hockenheim. El mejor resultado del piloto suizo fue el octavo puesto en el GP de Holanda en Zandvoort.

Para el Campeonato Mundial de 1982, Theodore preparó un vehículo nuevo, el TY02, pero fue finalmente el TY01 modificado el que participó en la primera carrera del año con Derek Daly, quien terminó decimocuarto en el GP de Sudáfrica. Ya a bordo del nuevo modelo del equipo de Teddy Yip, el irlandés pinchó una rueda en



1977 McLaren M16B Rick Mears, Pocono 500.



1979 Eagle-Cosworth, Max Mosley.

Jacarepaguá, y accidentándose USA en el circuito urbano de Long Beach.

Con la marcha de Carlos Reutemann, Williams llamó a Daly para ocupar el cockpit del coche 5 a partir del GP de Bélgica, siendo el argentino sustituido por el holandés Jan Lammers, quien no había conseguido puntuar en las tres primeras carreras en las que pilotó el TY02, incluyendo un importante accidente en Detroit, que le impidió competir en el GP de Canadá.

Daly fue sustituido por Geoff Lees, que partió desde el puesto 25 el cual se vio involucrado en la

carambola en la que se produjo el fatal accidente de Riccardo Paletti a bordo de su Osella. Al no tener coche de repuesto, Lees no pudo tomar la segunda salida. Lammers regresó, y se clasificó último en el GP de Holanda. El holandés hizo una carrera honesta, llegando a estar en el puesto 15 hasta que se le rompió el motor en la vuelta 42.

Lammers no se clasificaría en las carreras de Gran Bretaña y Francia, dando paso a Tommy Byrne, quien conseguiría ganar el Campeonato Británico de Fórmula 3, pero sin mucha experiencia, el piloto británico, que por aquel entonces



Vencedores Campeonato A1GP. El equipo de Teddy Yip defendía a Irlanda.



2015 Félix Rosenqvist ganador de Macao, 8ª victoria.



2023 Alex Lynn vencedor en Macao GP.

tenía 24 años, sólo logró salir en las carreras de Austria, y Las Vegas, en ambas en el último lugar. No terminando en ninguna de las dos por problemas mecánicos.

En 1983, Theodore Racing absorbió la parte técnica de Ensign, tras un acuerdo con Morris "Mo" Nunn. Por eso, el N183, el nuevo coche del equipo de Teddy Yip, tenía grandes similitudes con el Ensign N181; después de todo, su diseñador fue Nigel Bennett, que había trabajado para Nunn.

El primer monoplaza del equipo de Hong Kong sería conducido por el colombiano Roberto Guerrero, gracias al valioso apoyo de Café de Colombia y de otra leyenda del motociclismo sudamericano que se dirigía a la Fórmula 1: el venezolano Johnny Cecotto.

En Brasil, en Jacarepaguá, los dos se clasificaron cómodamente en la mitad del pelotón. Cecotto terminó su carrera debut en el puesto 14 y Guerrero no consiguió clasificarse al no completar el mínimo de vueltas requerido para ello. En Long Beach, sorpresa: Cecotto logró, en su segunda carrera, un 6º puesto.

Hasta llegar a Mónaco, GP en el que ambos pilotos quedaron fuera de la parrilla, los dos sudamericanos se habían clasificado con frecuencia, posicionándose el más experimentado Roberto Guerrero generalmente por delante de Johnny Cecotto. En Detroit, por ejemplo, el colombiano clasificó a Theodore en la sexta fila de la parrilla. El venezolano solamente pudo ser último. Y así fue hasta el GP de Gran Bretaña, en Silverstone, donde Cecotto no se clasificó.

El venezolano no lograría la clasificación en otras dos carreras más -Austria y Holanda-, pero sucedió que en la salida y al llegar a meta puso en apuros a Guerrero.

En aquel año el equipo, al igual que el poderoso Williams, y otros equipos del medio de la parrilla como Tyrrell, Arrows y Ligier, corría con motores Ford Cosworth DFY V8, que estaban cada vez más obsoletos en comparación con los motores turboalimentados de la mayoría de los equipos lo cual lastraba los resultados del team conforme avanzaba la temporada.

En Brands Hatch, la situación se hizo insostenible y Cecotto no fue seleccionado para la carrera siendo Roberto Guerrero quien alineó el único auto del equipo en el GP de Europa, terminando en el puesto 12, una vuelta detrás del ganador Nelson Piquet. Teddy Yip decidió no viajar a Sudáfrica dando por finalizada la trayectoria de Theodore Racing en la Fórmula 1 que llegó a su fin después de 33 GP, y habiendo conseguido solo dos puntos en el Campeonato Mundial de Constructores.

En 1983 se construyó el último Theodore de F1, el N183 que condujo el colombiano Roberto Guerrero, antes de emigrar a los USA a competir con bastante éxito en la Categoría Indy, donde Teddy ya había hecho su aparición en 1977 con



2011 Oreca LMP2 Status Grand Prix Team.



2008 Teddy Yip Jr. funda Status Grand Prix.

un McLaren M16B en manos de Rick Mears, y Clay Regazzoni (que tuvo un espectacular accidente en clasificatorios del que salió ileso por los pelos), y en 1979 con un Eagle Cosworth turbo y Max Mosley al volante.

Aunque Yip siguió involucrado en la promoción del GP de Macao hasta el final de su vida, algunos Theodores fueron adaptados a IndyCars. Bignotti-Cotter Racing tenía dos coches al comienzo del campeonato de 1983, para Tom Sneva y Kevin Cogan, después de lo cual cambiaron a los modelos March 83C. En 1984, el británico Jim Crawford quedó cuarto en Long Beach. Después de esto, el piloto no se clasificaría para las 500 Millas de Indianápolis y fue 21º en Meadowlands, una trayectoria tan efímera como la de Theodore Racing en la Fórmula 1.

El brasileño Chico Serra fue el responsable de la última aparición de un chasis Theodore en las pistas. Hizo su única salida en IndyCar en el GP de

Portland de 1985, clasificando 26º en un campo de veintiocho autos y terminando vigésimo quinto.

En Resistencia con el equipo denominado Status GP con un Oreca en LMP2, asociándose luego en competiciones de F2, F3 y F4 muchas veces con el prestigioso equipo italiano Prema Powerteam, (por cierto debutante éste año 2025 en el Campeonato Indy), debutando en las 24H de Le Mans en 2009 con bajo el equipo Status GP en la categoría LM2, realizando el campeonato completo en 2011, siendo de resaltar que en el Campeonato A1 disputado por países, el equipo Status se hizo con el campeonato defendiendo la bandera irlandesa.

La sorpresa vino en el 2013 cuando se reconstituye el antiguo equipo de F3 junto a Prema y se llevan su séptima victoria en el GP de Macao con Alex Lynn al volante y justo "30 años" después de que el gran Ayrton Senna lo ganara en 1983.

Más tarde, aun asociado con Prema, ganó la F2 con Charles Leclere en 2018, la ADAC F4 con Jury Vips y el europeo con Marcus Armstrong (en la Indy actualmente), en 2017, la F3 en 2018 con Mick Schumacher (hijo del gran Michael), la F4 con Robert Swartzmann (nacionalidad rusa a pesar del nombre), la pole en Macao en 2017 con Callum Illot, (ahora en Indy y Resistencia).

Darryl O'Young, piloto asiático también, venció en Macao aportando la 10ª victoria en el certamen en 2021 y Mario Engel se llevó el triunfo en la prueba de GT con Mercedes.

Teddy Yip murió el 11 de julio de 2003, a la edad de 96 años, y la noticia de su fallecimiento fue ampliamente difundida en televisión, radio, y medios impresos del sudeste asiático.

En la actualidad, Theodore Racing es un equipo internacional de carreras de motor propiedad de Teddy Yip Jr.

EDDIE JORDAN ADIÓS AL "JEFE DIFERENTE"



Dr. Jesús Garcés

Un jefe diferente, así es como definiríamos a este icónico irlandés, que dejó una huella imborrable en la Fórmula 1 gracias a su carisma, creatividad y capacidad para gestionar equipos con recursos limitados. Nació en Dublín en 1948 y, aunque su carrera no empezó en el automovilismo, una huelga bancaria en 1970 lo llevó a descubrir su pasión por las carreras. Comenzó en el karting y en 1971 ganó el Campeonato Irlandés de Karting. Su determinación lo llevó a competir en Fórmula Ford y Fórmula 3, financiando sus carreras con métodos poco convencionales, como la venta de alfombras patrocinadas por una tienda de Dublín.

En 1980, al darse cuenta de que su futuro no estaba en la conducción, fundó Eddie Jordan Ra-

cing. Con su talento para gestionar equipos y descubrir jóvenes pilotos, su equipo ganó notoriedad en categorías como la Fórmula Ford y la Fórmula 3000. En 1989, lograron su primer gran éxito al ganar el campeonato de F3000 con Jean Alesi, lo que preparó el camino para su salto a la Fórmula 1.

En 1991, Jordan Grand Prix debutó en la Fórmula 1 con Andrea de Cesaris y Bertrand Gachot como pilotos. A pesar de tener uno de los presupuestos más bajos, el equipo demostró competitividad desde el inicio. Fue conocido por su estilo irreverente y su habilidad para atraer patrocinadores, como 7Up, que llegó al equipo tras un incidente inesperado con Michael Jackson. En ese año también debutó Michael Schumacher con Jordan, antes de ser fichado por Benetton.



Un joven Eddie Jordan en Silverstone durante una prueba del British F3 Campioship en 1979.



Michael Schumacker "El Kaiser" séptuple campeón del mundo se destapó al mundo en Jordan Racing - Getty.



Victoria de Heinz Harald Fretzen con Jordan en el GP de Francia.



Cuatro victorias en Grandes Premios, y un tercer puesto por equipos avalan su trayectoria en F1. Aquí en Spa 1998 con Damon Hill (izquierda) and Ralf Schumacher / Sutton Images.



Eddie Jordan posando con los vehículos de F1 que configuran la historia del EJR F1 Team.

El equipo siguió creciendo y en 1997 alcanzó su primera victoria en la Fórmula 1 con Damon Hill en el GP de Bélgica. En 1999, con Heinz-Harald Fretzen y Hill, lograron su mejor temporada, terminando terceros en el campeonato de constructores. Jordan Grand Prix se consolidó como un equipo competitivo, capaz de desafiar a los gigantes de la categoría.

Sin embargo, a principios de los 2000, la escudería comenzó a enfrentar problemas financieros y de rendimiento. Aunque lograron otra victoria en 2001 con Fretzen en el GP de Francia, el equipo ya no podía mantenerse competitivo. La creciente diferencia de presupuesto entre los grandes equipos y los más pequeños hizo que Jordan Grand Prix perdiera protagonismo. Finalmente, en 2005, Eddie Jordan vendió su equipo a Midland Group, marcando el fin de su era en la Fórmula 1.

El legado de Eddie Jordan va más allá de los éxitos en pista. Descubrió talentos como Michael

Schumacher, Ralf Schumacher, Rubens Barrichello y Giancarlo Fisichella. Además, su estilo carismático y su enfoque poco convencional lo convirtieron en una de las figuras más queridas del paddock. Su pasión por la música, tocando la batería en eventos, y su actitud desenfadada lo distinguieron de otros directores de equipo.

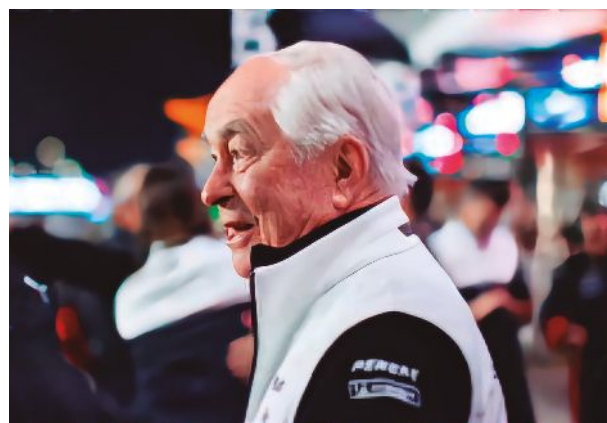
Jordan también tuvo una fuerte conexión con España, colaborando con la Escuela de Pilotos Emilio de Villota y trabajando con Pedro de la Rosa en Fórmula 3000. Su hija, Zoe Jordan, se estableció en Mallorca tras su divorcio en 2024, reforzando los lazos familiares con España.

Eddie Jordan demostró que en la Fórmula 1 no solo cuentan los recursos, sino también la pasión, la astucia y la determinación. Su historia es un ejemplo de cómo la creatividad y el espíritu emprendedor pueden marcar la diferencia en un deporte dominado por grandes presupuestos y estructuras corporativas.

LÍMITE MOTOR THE NEXT



Desiré Wilson
Perfil de campeona



Roger Penske
"Capitán América"



Manuel Muniente
El superviviente



Rally Costa Brava Historic
037 el resurgir de un mito



Hyper racer
Made in Australia



Cuando seis son mejor
que cuatro





LÍDERES
EN DISTRIBUCIÓN
DE NEUMÁTICOS

www.grupoandres.com

PASIÓN,
VISIÓN Y
COMPROMISO!

