



LÍMITE MOTOR.es

Motorsport Magazine

Vehículos deportivos y de competición

10 € SOLO SUSCRIPCIÓN Nº 6
IMPUESTOS INCLUIDOS
GRATUITA EN FORMATO DIGITAL



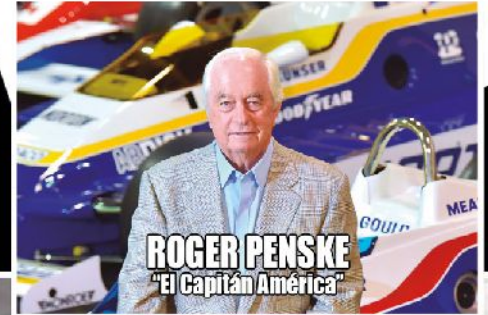
DIVINA GALICA
Ganadora de una carrera de F1



EL NEUMÁTICO



TYRELL P34
Cuando seis ruedas fueron mejor que cuatro



ROGER PENSKE
"El Capitán América"

LOLE REUTEMANN

"El último caballero"



MANUEL MUNIENTE
Madera de campeón



HYPER RACER
Made in Australia



LOUIS ROSIER
De la resistencia francesa a Le Mans

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 - S. Emisiones CO₂ (g/km) 108 - 114.

EDITORIAL

“Adiós Imola, la Fórmula 1 moderna, y sus normas encubiertas no tienen acomodo en un recinto de otra época para otros pilotos, y coches menos domesticados”

En un escenario épico, con curvas míticas que nos traen recuerdos inolvidables de batallas sin cuartel entre pilotos más cercanos a gladiadores, que a modernos jinetes de poderosos corceles.

El GP de Emilia-Romaña de este año fue probablemente la última carrera en la que se podrá ver F1 en el circuito de Imola, y este es un hecho que mal que nos pese no tiene vuelta atrás.

La pandemia le dio un respiro a Imola y fue maravilloso volver al pintoresco parque que tan importantes eventos ha acogido, y que mezcla tanto alegrías para el automovilismo español, como tristezas para todos los aficionados. La imparable reconversión de la F1 en espectáculo de masas de la mano de Liberty Media actual propietaria de la categoría, junto con la evolución técnica de los coches hace inviable la competición en un circuito inadecuado a las necesidades de la categoría máxima del automovilismo mundial.

Los coches actuales ofrecen un gran espectáculo en un circuito que, en realidad, es demasiado estrecho, y que contiene demasiados peligros para las velocidades que alcanzan los F1 actuales. Si nos remitimos a la carrera de este 2025, y concretamente al accidente de Yuki Tsunoda en la clasificación fue prueba fehaciente de ello. El Red Bull aterrizó sobre una barrera de protección, estando ya boca abajo. Gracias al enorme desarrollo en seguridad de los monoplazas, sobre todo debido al desarrollo de los materiales de alta tecnología que los componen, los incidentes no tienen unas mayores consecuencias. Los coches son inmensamente seguros ahora, pero aprovechar esa ventaja compitiendo en una pista con estándares de seguridad de una época ya superada dió la sensación de que la F1 estaba empezando a tentar un poco a la suerte.

De hecho, había algo muy disonante en la F1 del siglo XXI en una pista del siglo XX. A veces resonaba como una campana rota. Tomemos, por ejemplo, el choque al final de la carrera en la chicane de Tamburello entre Charles Leclerc y Alexander Albon, donde el Williams se estrelló contra la grava intentando adelantar al Ferrari por fuera. Compárese con el incidente de 1990, a pocos cientos de metros más adelante, entre Gerhard Berger y Nigel Mansell, que de alguna manera coincidió con el entorno en su belleza natural y escala épica, o la increíble defensa que hizo Fernando Alonso con su Renault frente a los continuos ataques del inmenso Michael Schumacher con el Ferrari, en las 12 interminables últimas vueltas del GP de San Marino de 2005.

En la época de Berger, y Mansell, los pilotos simplemente tenían libertad, sin interferencias del muro de boxes, sin normas de conducción, sin penalizaciones codificadas. Ahora, los pilotos tienen al menos dos niveles de control sobre ellos que no tenían antes. Así, todo es más limpio, más justo y seguro. Pero algo se ha perdido en esa domesticación de los pilotos, y el nostálgico escenario de Imola no hizo más que subrayarlo.



AÑO I. Nº 6 - 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.



REDACCIÓN:

Carlos Álvarez Sindín
Editor

Dr. Jesús Garcés
Coordinador Contenidos

Daniel Domínguez
Redactor

COLABORADORES:

David Rodríguez Sánchez
Félix Pedro Lanciego,

José Santos

Jordi Camp,

José Santos

Jorge García Artist

Mauricio Gallardo «Damon»

Prensa Rally Costa Brava

FOTOGRAFÍA:

Jesús Garcés,

Jordi Camp,

Antonio Maldonado,

Enric Conangla

Prensa Rally Costa Brava

CONTACTO:

Limitemotor.magazine@gmail.com

WEB SITE:

www.limitemotor.es

REVISTA:

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



Carlos Reutemann



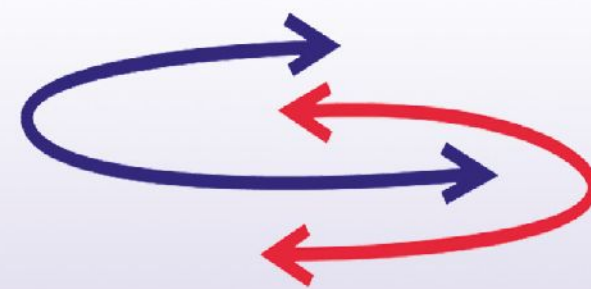
Divina Galica



Louis Rosier

CONTENIDO

EDITORIAL.....	3
TEST HYPER RACER. MADE IN AUSTRALIA.....	6
EL NEUMÁTICO.....	12
DE LA RESISTENCIA FRANCESA A LA GLORIA EN LE MANS. LOUIS ROSIER.....	16
CARLOS ALBERTO REUTEMANN EL ÚLTIMO CABALLERO.....	24
P 34 CUANDO SEIS SON MEJOR QUE CUATRO.....	40
ROGER PENSKE. CAPITÁN AMÉRICA.....	50
DE LA ARMUÑA A NURBURGRING P-2.....	58
DIVINA GALICA.....	66
ENTREVISTA MANUEL MUNIENTE.....	74
EL MUNDO EN MINIATURA.....	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



Aspecto agresivo y aerodinámica cuidada

HYPER RACER X1: LA REVOLUCIÓN AUSTRALIANA QUE PONE EN JAQUE A LA F3 Y LOS GT

Sin duda cuando hablamos de las antípodas denominamos algo que está muy lejos, y que es casi inalcanzable, pero como ya hemos visto con las carreras de SúperTurismos australianos, en las antípodas también tienen un motorsport de altura, y prueba de ello es este aparato, que por sus características podría ser una alternativa para dar realce, y acción en los circuitos nacionales, y en subidas en cuesta por unos costes muy bajos, y con un nivel de prestaciones, que asustan.

Texto: Carlos Álvarez Sindín

En un mundo donde el automovilismo de competición está dominado por presupuestos astronómicos, monocascos de fibra de carbono y sofisticación electrónica, desde Melbourne (Aus-

tralia) emerge un monoplaza radical que desafía todas las convenciones. Se trata del **Hyper Racer X1**, un vehículo que combina ligereza extrema, rendimiento puro y accesibilidad económica, re-

definiendo lo que debería ser un coche de carreras moderno.

UNA HISTORIA FAMILIAR CONVERTIDA EN REVOLUCIÓN

El Hyper Racer X1 es el resultado de la visión compartida de **Jon y Dean Crooke**, padre e hijo, fundadores de **Racing Cars International P/L**. Su premisa era clara: construir un coche que ofreciera sensaciones de Fórmula 1 sin el coste ni la complejidad de las categorías superiores. Lejos de los grandes centros tecnológicos europeos, en un modesto taller australiano, comenzó el desarrollo de un monoplaza que pronto captaría la atención mundial.

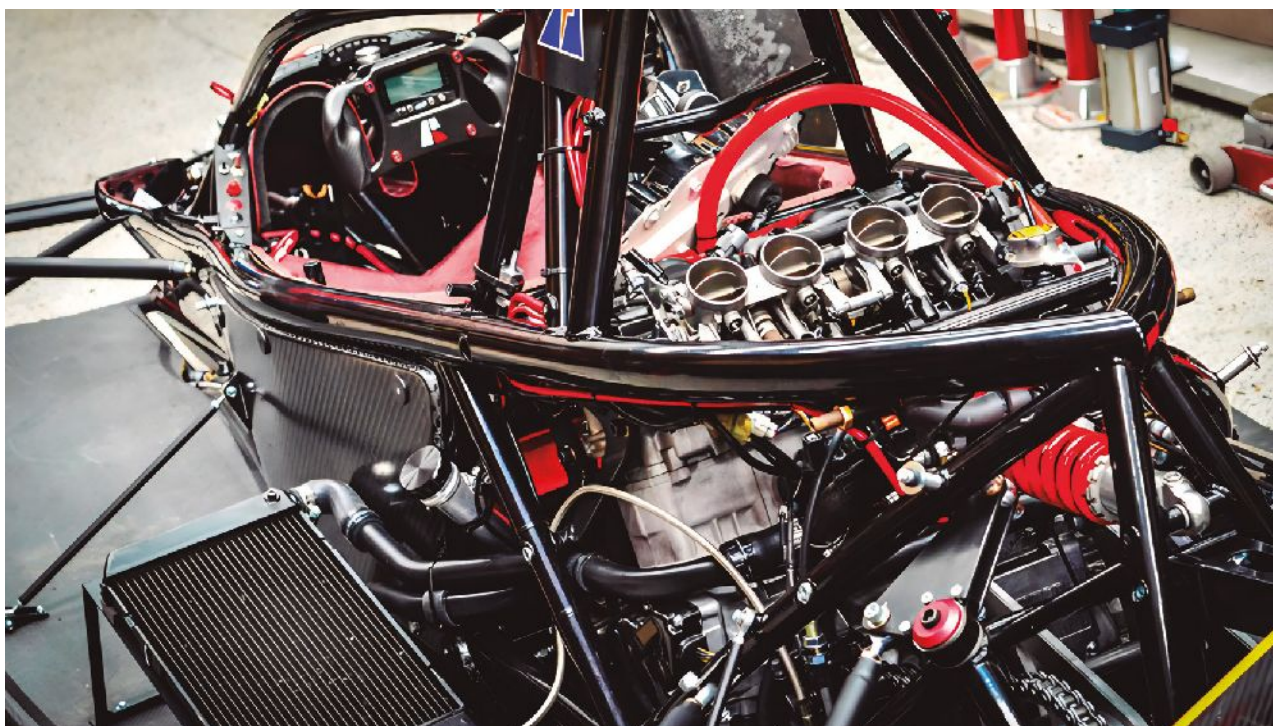
DISEÑADO COMO UN SUEÑO VISCERAL DE VELOCIDAD: EL X1 SIN FILTROS

Más que una máquina de competición, el Hyper Racer X1 es la materialización de un sueño compartido entre padre e hijo. **Jon y Dean Crooke**, australianos de pura cepa, diseñaron el X1 bajo una premisa radical: crear un coche donde el piloto fuera el centro absoluto, casi como si el chasis naciera de sus hombros, con las ruedas atadas a sus extremidades y el motor colgado a su espalda.

Para los Crooke, el X1 representa esa fantasía extrema de "piloto-máquina", pero hecha realidad gracias a decisiones técnicas llenas de ingenio: una célula de seguridad compacta donde se



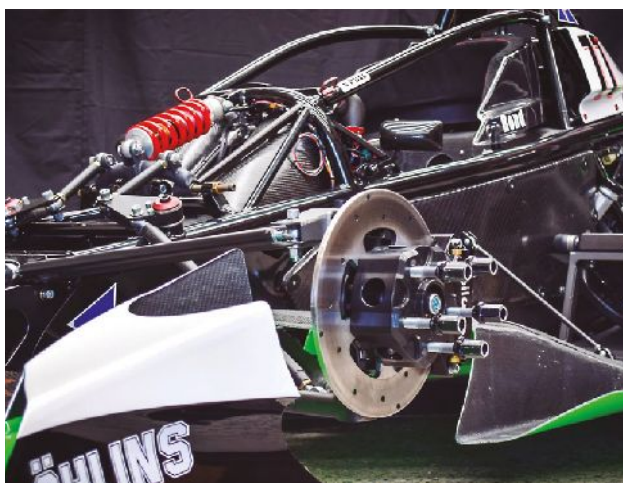
Sin duda impactante pues posee efecto suelo, y difusor trasero.



Motor Suzuki Hayabusa con 195 CV y una relación de 500 CVt.



Simplicidad y eficiencia.



Chasis tubular y con carbono, frenos con disco de acero para para este proyectil

montan todos los elementos, una estructura tubular de **romo-molibdeno curvada** para absorber impactos laterales, y materiales como carbono y kevlar que cubren el cuerpo mínimo del coche.

Cada componente ha sido pensado con obsesiva precisión. Si una pieza no era esencial, se eliminaba. Si podía cumplir dos o tres funciones a la vez, mejor. Toda la masa está concentrada **lo más bajo y al centro posible**, para reducir el momento polar de inercia. El resultado es un coche **puro, ligero, visceral** y profundamente enfocado en las sensaciones del piloto.

Su filosofía de mantenimiento también lo convierte en un coche **"Wash and Race"**, es decir, pensado para que incluso un equipo de un solo piloto pueda competir durante toda la temporada con un presupuesto razonable, sin necesidad de estructura logística compleja.

UNA POTENCIA QUE DESAFÍA A LOS GIGANTES

Aunque el X1 monta un motor Suzuki Hayabusa GSX1340R, también se ha probado con versiones más ligeras equipadas con motores GSXR1000, alcanzando ratios de potencia por tonelada **superiores incluso a un Porsche 911 GT2 RS o un Lamborghini Aventador SVJ**. Y todo esto, en una estructura que apenas roza los **350-390 kg** en vacío.

La suspensión independiente de doble horquilla con **amortiguadores Öhlins**, los frenos de disco



En esta visión de detalle podemos ver la complejidad de un coche en el fondo tan sencillo.

ventilados de **245 mm con pinzas de cuatro pistones**, y el freno de mano hidráulico con ajuste de balance desde el cockpit, completan el conjunto de un coche que ha sido descrito por probadores como **"el Ariel Atom australiano, pero más salvaje"**.

ESPECIFICACIONES QUE ASOMBRA

- **Peso en seco:** solo 390 kg, gracias a un chasis tubular de acero cromo-molibdeno.
- **Motor:** Suzuki Hayabusa de 1.340 cc, potenciado hasta los 195 CV con gestión electrónica optimizada y admisión ajustable.
- **Transmisión:** secuencial de 6 marchas con levas y actuadores neumáticos. Sin pedal de embrague.
- **Relación peso-potencia:** 500 CV por tonelada.
- **Aerodinámica:** túneles de efecto suelo, fondo plano, difusor trasero, alerones regulables y canards delanteros.
- **Frenos:** discos ventilados y perforados con pinzas de cuatro pistones. Deceleración >2,5 G.

Todo esto se traduce en cifras de vértigo: de 0 a 100 km/h en 3 segundos y una velocidad punta de más de 250 km/h, dependiendo de la carga aerodinámica elegida.



Difusor trasero que mejora el downforce en la zona del eje trasero.



Acabado de gran calidad lo mires por donde lo mires.



El Hyper Racer es un aparato sensible al set up, pero sencillo de pilotar.

SENSACIONES PURAS: PILOTAJE SIN ANESTESIA

La dirección del X1 es de piñón y cremallera sin asistencia, lo que garantiza una conexión directa con el asfalto. No hay ABS, ni control de tracción, ni ayudas electrónicas. Cada error se paga, pero cada acierto se disfruta con intensidad. La aceleración brutal, la agilidad en cambios de dirección y la estabilidad en curva, fruto de una aerodinámica trabajada al milímetro, ofrecen una experiencia comparable a un Fórmula 3... pero por una fracción del coste.

Los pilotos que lo han probado hablan de "con-

ducción en estado puro", de una máquina que premia la precisión y exige respeto. Incluso bajo lluvia, el comportamiento es noble, siempre que el piloto esté a la altura del desafío.

COMPARATIVA CON LA CATEGORÍA CM EN ESPAÑA

En España, la **categoría CM** (monoplazas o sport prototipos ligeros con motores de motocicleta) es la categoría reina indiscutible de la montaña y sorprende que todos los intentos de implementar la categoría en circuito hayan fracasado.

Característica	Hyper Racer X1	CM España
Chasis	Tubular FIA con seguridad reforzada	Tubular básico o semiartesanal
Aerodinámica	Efecto suelo completo, alerones regulables	Alerones fijos, fondo plano
Motor	Suzuki Hayabusa preparado a (195 CV)	Kawasaki o Suzuki estándar (150-180 CV)
Cambio	Secuencial con levas y actuador neumático	Secuencial de moto, cambio manual y actuador neumático
Relación peso/potencia	500 CV/t	400-450 CV/t
Precio base	50.000-60.000 € aprox.	35.000-50.000 €



Las parillas en Australia y ya en Gran Bretaña se ven muy nutridas.



El Hyper Racer 1 no deja a nadie decepcionado, y sus prestaciones, y coste de explotación sin rival.

El CM español sigue siendo una oportunidad magnífica de implementar una nueva categoría de circuitos con mucha pasión, prestaciones, presupuestos ajustados, y lo que es más importante, fabricación nacional.

PRESENCIA INTERNACIONAL Y CALENDARIO 2025: EL X1 CONQUISTA CIRCUITOS GLOBALES

La expansión del Hyper Racer X1 ha sido notable en los últimos años. Lo que nació como un pro-

yecto nacional en Australia, hoy se ha convertido en una plataforma global de competición con presencia activa en tres continentes: Oceanía, Europa y América.

Actualmente, el X1 compete oficialmente en los siguientes países:

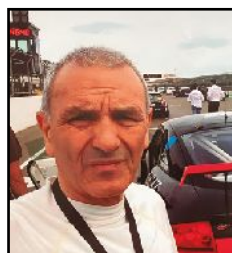
- **Australia** (sede central del campeonato y pruebas de desarrollo)
- **Reino Unido** (importado por Le Mans Coupes Ltd., con pruebas y eventos en circuitos británicos)
- **Estados Unidos** (participación en track days y series club)
- **Europa Continental** (disponible bajo pedido para equipos privados y federaciones)

CALENDARIO 2025 DEL AUSTRALIAN DRIVERS' CHAMPIONSHIP - HYPER RACER X1

Este campeonato, organizado por la **Australian Auto Sport Alliance (AASA)**, es la principal plataforma de promoción para el X1 y se disputa en los principales trazados del país:

Fecha	Circuito	Ubicación
15-16 marzo	Winton Motor Raceway	Victoria
5-6 abril	The Bend Motorsport Park	South Australia
10-11 mayo	Queensland Raceway	Queensland
14-15 junio	Sydney Motorsport Park	Nueva Gales del Sur
26-27 julio	Wakefield Park	Goulburn, Nueva Gales del Sur
6-7 septiembre	Phillip Island Grand Prix Circuit	Victoria
18-19 octubre	Morgan Park Raceway	Queensland
15-16 noviembre	Sandown Raceway	Victoria (Gran Final)

PROTAGONISTAS DE LA CIVILIZACIÓN



Daniel Domínguez

DE LA RUEDA AL NEUMÁTICO DE FÓRMULA UNO

Su origen se pierde en el tiempo, y sólo nos acercamos a sus primeras pistas en un bajorrelieve que apareció en Mesopotamia.

Se trata del Carro de los Felinos hallado en la ciudad de Ur, grabado que se remonta a mediados del siglo XXV antes de Cristo. Es el bajo relieve más antiguo de cuantos representa la rueda.

La invención de la rueda y por consiguiente la utilización del carro precede al inicio de las grandes transformaciones, llevándonos a la necesidad de domesticar al caballo, aunque anteriormente se sabe que en Asia ya tiraban de los trineos, pero es obvio, que con la rueda y los caballos aparecían las primeras carreteras y con ellas los transportes de innumerables servicios imaginables; diligencias, correos, carros de recreo, es decir, transportes de todo tipo.

La posesión de esta suerte de transporte, carro y caballo ofreció en el mundo antiguo una expresión de prestigio y riqueza, hasta el punto de aparecer espectaculares carros en la tumba de Tutankamón como ajuar del Faraón para la eternidad, donde el protagonismo de la rueda es sobresaliente.

CONTINUACIÓN DE UN CAMINO TRAZADO

Los carros y los caballos fueron el transporte que movió al mundo, hasta la aparición de la patente del automóvil en 1889, presentada por el ingeniero alemán Karl Benz. Una máquina autónoma de combustión interna capaz de moverse con petróleo o gas, todo un automóvil que vendría a abrir un mercado que nos llevaría hasta nuestros días, entonces la gasolina se encontraba en droguerías o farmacias y los coches nos los carrozaban a nuestro gusto, hasta que en 1908 apareció el Ford Modelo T, y supuso gracias a su revolucionaria línea de montaje en cadena, el coche para todos. Henry Ford y Karl Benz se habían adelantado a su tiempo, y entre los dos pusieron en "marcha" el transporte humano rodado, de hecho las cifras del Ford T hablan por sí



Es el más antiguo bajorrelieve que representa la rueda y data del siglo V antes de nuestra era.



solas, de 1908 a 1927 más de 15 millones de coches vendidos. El Ford modelo T captó servicios inimaginables, vehículos familiares, ambulancias, bomberos... un buen ejemplo lo encontramos en el museo del automóvil de Salamanca con los modelos más dispares; adaptados al gasógeno, tipo taxi, de recreo, donde no falta el Ford T de carreras.



LA RUEDA NO PARA

Y el invento de la rueda sigue siendo el mismo, es la vital conexión de una superficie muy limitada en contacto permanente con la carretera, y desde su puesta en escena se merece toda nuestra atención, porque en ella va nuestra vida y la de los otros.

La rueda y sus distintas evoluciones han sido esenciales para llegar hasta donde estamos, literalmente ha movido el mundo, ha sido la palanca que ha llevado los objetos más pesados sin esfuerzo, y entre sus logros, no podrían faltar los récords de velocidad tanto en las dos como en las cuatro ruedas, esos que despiertan pasiones. En su largo rodar se dio un paso definitivo en 1839, cuando Charles Goodyear inventó la vulcanización, consiguiendo el caucho macizo, ideal para la sustitución de los aros metálicos, de este modo, se pudo amortiguar mucho mejor las irregularidades del terreno. En 1888 John Dunlop desarrolló el neumático con cámara dando paso a la fabricación en serie, desde entonces y hasta ahora se ha convertido en una de las partes más complejas y de mayor tecnología de la industria del automóvil.

Ahora el reto está en ser muy efectivo en las velocidades más altas, aceleraciones, frenadas, paso por curva; un buen ejemplo son los bate récord, la aviación, el motociclismo, y evidentemente la fórmula uno.

FÓRMULA UNO, EVOLUCIÓN IMPARABLE

Un salto significativo arrancó en 1950 con la puesta en escena del primer Campeonato del Mundo de Fórmula uno, que traería una evolución sorpren-



La alta competición, un comienzo duro e imparble.



5 El Tyrrell P34 DE 1976-77 fue un desafío llevado al neumático y terminó ganado.



Marcas que son parte de la historia de la alta competición y su legado ha evolucionado la alta competición.

dente y evidenciaría que la base de la competición parte de los neumáticos y pasaría a tener un protagonismo complementario e imprescindible, poniendo en escena las tecnologías más punteras; las de los neumáticos.

En los primeros años los monoplazas utilizaban neumáticos altos y estrechos con el dibujo de su superficie similar a los coches de calle de la época, los neumáticos delanteros y traseros tenían el mismo tamaño y un compuesto muy resistente, lo que permitía utilizarlos durante varias carreras.

Los primeros fabricantes como Pirelli, Continental, Dunlop o Englebert, fueron los proveedores en las carreras. A finales de los 50 y principios de los 60, Goodyear y Firestone entraron en la competición para evolucionar el neumático experimentando con diferentes compuestos y dibujos. Con el avance de la década de 1960 y la creciente importancia de la aerodinámica, los neumáticos traseros comenzaron a aumentar su tamaño y anchura, mientras que los delanteros se hicieron más pequeños. Firestone introdujo los neumáticos lisos en 1971, ofreciendo mucha más superficie de contacto y mayor agarre. Rápidamente se convirtieron en el camino a seguir. En 1977, Renault con su monoplaza RS01 de la

mano de Michelin introdujo los neumáticos radiales, que ofrecían menor deformación y mayor agarre, marcando una evolución importante. Las décadas de 1970 y 1980 fueron de intensa competencia entre diferentes proveedores, principalmente entre Goodyear y Michelin, lo que impulsó la innovación y el desarrollo de compuestos, sin olvidar a Pirelli que también tuvo una presencia destacada, de hecho en 1980, Pirelli introdujo neumáticos de colores para diferenciarse visualmente, un precedente que vemos hoy día para identificar los compuestos. En 1998 se introdujeron normativas que obligaban el uso de neumáticos con surcos longitudinales para reducir la velocidad en curva y aumentar la distancia de frenado por seguridad. Goodyear, el proveedor más exitoso en la historia de la F1, se retiró en 1998, y la retirada de Michelin a finales de 2006 hizo que Bridgestone se convirtiera en el único proveedor hasta 2010, en 2011 Pirelli regresó a la Fórmula 1 como proveedor único y lo sigue siendo en la actualidad con un acuerdo extendido hasta 2027.

A pesar de su larga historia, y continua evolución, al día de hoy el neumático sigue haciendo el mismo trabajo que desde su invención; tracciona, direcciona, frena, y además, soporta todo el peso.



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 



DE LA RESISTENCIA FRANCESA A LA GLORIA DE LE MANS

LOUIS ROSIER UN HÉROE AL VOLANTE EN UNA ÉPOCA LLENA DE ÉPICA

Dotado de cualidades increíbles, desarrolló una carrera que solamente la II Guerra Mundial interrumpió, al terminar esta Rosier demostró ser un enorme piloto, con velocidad, y resistencia a prueba de cualquier reto.

A pesar de perder algunos de los mejores años de su carrera en la Segunda Guerra Mundial, Rosier se convirtió en una leyenda del automovilismo francés tras ganar Le Mans de 1950 y varios grandes premios que no llegaron a ser campeones.

Como tantos deportistas de su generación, Louis Rosier perdió algunos de sus mejores años en la guerra. Pero tras servir con valor como miembro de la Resistencia Francesa, se convirtió en un héroe nacional de otro tipo cuando, en 1950, ganó prácticamente en solitario las 24 Horas de Le Mans, y además

con un coche francés. En una época dominada por la maquinaria italiana y una generación emergente de nuevos pilotos internacionales, Rosier mantuvo la delantera francesa, tal como lo hizo ese día, noche y día en el Circuito de la Sarthe.

También era un auténtico piloto privado, que disfrutaba enfrentándose a los equipos de fábrica y derrotándolos en sus propios términos, razón por la cual figura en nuestra lista como nominado al Salón de la Fama del Deporte Motor 2020. Su victoria más famosa es un buen ejemplo.



Dr. Jesús Garcés

Fotos: Archivo ACO



El Talbot de Louis Rosier Laureado en 1950. Archivos Beroul.

Rosier inscribió un Talbot-Lago T26 GS por su cuenta en las primeras 24 Horas de Le Mans de la década de 1950, con la intención de compartir el volante con su hijo Jean-Louis. Resultó que el joven no tuvo mucha repercusión. Un largo retraso en boxes la madrugada del domingo le costó a Rosier una ventaja ganada con esfuerzo. Tras dos vueltas completadas por Jean-Louis, Pere volvió al volante y, en solitario, remontó hacia una famosa victoria, recibiendo un ojo morado en el camino tras chocar con un búho. No es de extrañar que su país lo adorara.

Pero Rosier también debe ser recordado como un hábil piloto de grandes premios, también como un comprometido piloto privado. Durante la década de 1930, fue propietario de un taller en Clermont-Ferrand y comenzó a competir primero en motocicletas, antes de pasarse a las cuatro ruedas para las subidas justo antes de que estallaran las hostilidades. Con el regreso de la paz, Louis reanudó sus ambiciones automovilísticas con un Talbot-Lago T150SS de su propia producción. Ganaría en Albi en 1947 y terminaría cuarto en el Gran Premio de Francia.

En 1948, un monoplaza T26C bajo la bandera de Ecurie Rosier le llevaría al cuarto puesto en el primer GP de Gran Bretaña en Silverstone y a la victoria en el GP du Salon en Montlhéry. Al año siguiente, tras superarse en Silverstone y terminar tercero, Rosier consiguió la otra gran victoria de su carrera. En Spa, fue inscrito por el equipo oficial, compitiendo contra



Los Renault 4CV estuvieron en la salida de la carrera en 1950. Archivos Beroul.



El Talbot-Lago T26GS de Louis y Jean-Louis Rosier. Francia Occidental.

Ferraris y Maserati sobrealimentados, más potentes pero con mayor consumo de combustible, y, corriendo sin parar, los venció.



El Talbot ex-monoplaza modificado de Mairesse et Meyrat. Archivos Beroul.



L. Rosier en plena prueba de las 24 H.
Foto coloreada-Archivo Beroul.

En los albores de la era del campeonato mundial en 1950, Rosier amplió su éxito en Le Mans con dos terceros puestos en los GP de Suiza y Bélgica. Su consistencia se vio recompensada con un respetable cuarto puesto en la clasificación inaugural, solo por detrás de los Alfetta de las tres F: Farina, Fangio y Fagioli. También ganó el GP de Holanda, fuera de la competición, cuando los Alfa Romeo estaban ausentes, coronando una temporada gloriosa, la mejor de su carrera. De nuevo, ¿qué habría logrado sin que la guerra le destrozara la vida normal durante seis años tórridos?

Con el paso de la década, se vio obligado a comprar Ferraris italianos y, a partir de 1954, un Maserati 250F, terminando quinto en su última carrera del campeonato mundial, el GP de Alemania, en 1956. Ya

con 50 años, ganó los 1000 km de París en Montlhéry esa misma temporada con Jean Behra en un Maserati 300S. Pero, de vuelta en el circuito parisino más tarde ese mismo año para la Coupe du Salon, golpeó un talud conduciendo un Ferrari 750 Monza, volcó y sufrió graves lesiones en la cabeza, de las que falleció tres semanas después. Un cuatro veces campeón de Francia, la nación que dio al automovilismo mundial tal como lo conocemos hoy, había perdido a uno de sus mayores héroes, dentro y fuera de la pista.

Piloto muy táctico, Rosier participó en 38 Grandes Premios. Ganó numerosas carreras de posguerra, incluyendo carreras no pertenecientes al campeonato, con su Talbot-Lago, así como Le Mans en 1950. Ganó el Campeonato de Francia entre 1949 y 1952, pero resultó herido de muerte al chocar su Ferrari deportivo durante la Coupe du Salon en Montlhéry.

Louis Rosier nació en Chapdes-Beaufort, en la región de Auvernia, en el centro de Francia. Su padre era comerciante de vinos y Louis conducía el camión de su padre antes de empezar a trabajar en un taller como aprendiz.

Compitió por primera vez con una Harley-Davidson en carreras de montaña en 1927, antes de pasarse a los coches en 1938, de nuevo en carreras de montaña y en las 24 Horas de Le Mans. Abrió su propio taller de venta de Renault y Talbot, así como una empresa de transporte en Clermont-Ferrand. Sin embargo, la guerra interrumpió sus carreras, y no fue



La tripulación ganadora, con Louis y Jean-Louis Rosier, en 1950. Archivos Beroul.

hasta 1947 cuando pudo dejar huella en un escenario más amplio.

Durante la guerra, luchó en la Resistencia y, como consecuencia, su esposa e hija fueron tomadas

como rehenes y enviadas a Alemania. Después de la guerra, Rosier viajó a Alemania para intentar encontrarlas.

Volvió a competir en 1946 conduciendo un Talbot privado en el Rally de Montecarlo. Posteriormente, adquirió un Talbot-Lago Spéciale, y comenzó a participar en las carreras nacionales francesas, que eran numerosas en aquel entonces. Su primera gran victoria llegó en Albi en 1947. Consiguió la victoria utilizando la estrategia, y la fiabilidad para superar a los coches más rápidos.

En Le Mans Louis Rosier compitió con su hijo, pero dado que este no tenía ni la experiencia ni la capacidad de su padre, Louis condujo toda la carrera menos dos vueltas finales

En 1948, se unió al equipo Ecurie France y recibió un monoplace Lago-Talbot T26C con el que ganó el Gran Premio de Salón, y terminó cuarto en los Grandes Premios de Comminges, Pau y Gran Bretaña.

En 1949, condujo el Lago-Talbot T26C hasta la victoria en el Gran Premio de Bélgica. El coche era más sencillo, y económico, que los turbo alimentados de 1,5 litros, algunos de los cuales consumían combustible del orden de seis veces más, que el Talbot. Rosier ganó el Campeonato de Francia, título que conservaría durante los cuatro años siguientes.

Alfa Romeo era el equipo a batir en 1950, el primer año del Campeonato Mundial. Con su astucia táctica,



La portada de Ouest-France, al día siguiente de la victoria de Louis y Jean-Louis Rosier. Francia Occidental.



El Talbot de los Rosier cruza victorioso la meta de Le Mans. Francia Occidental.



Recibimiento a los vencedores. Archivos Beroul.

Rosier fue sumando puntos con regularidad, y siempre estuvo a la expectativa preparado para aprovechar las desventajas de sus competidores, como hizo al conseguir victorias en los Grandes Premios de Albi, y de los Países Bajos. Rosier también ganó Le Mans con su T26GS adaptado a la especificación de vehículo deportivo.

En Le Mans Louis Rosier compitió con su hijo, pero dado que este no tenía ni la experiencia ni la capacidad de su padre, Louis condujo toda la carrera menos dos vueltas finales en que cedió el volante a su hijo, en una demostración de resistencia verdaderamente notable. Posteriormente a las 24 Horas Talbot fue cuesta, y la empresa se declaró en quiebra en 1951.

En 1951, el Talbot dejó de ser competitivo, pero Louis logró constantemente llevar el viejo coche a la meta e incluso consiguió un par de victorias en los

Grandes Premios de Holanda, y Burdeos, carreras no pertenecientes al campeonato.

En 1952 se produjo un cambio de reglamento, y Rosier adquirió un Ferrari T375 y un Ferrari T500 F2. Con ambos coches pintados de azul francés, Rosier ganó el Gran Premio de Albi con el T375, victoria que repitió en 1953. Ese año, también ganó el Gran Premio de Sables d'Olonne con el T500, mientras competía con el Talbot en las 12 Horas de Reims, donde terminó segundo con Giraud-Cabantous.

Rosier, probablemente ya superado su mejor momento, continuó compitiendo en GP, pero también se dedicó cada vez más a los deportivos, y los rallies, incluyendo la Carrera Panamericana en 1953. Corrió con un Ferrari 625, y posteriormente se compró un Maserati 250F, además de competir con su propio Ferrari deportivo de 3 litros.

En 1956 consiguió su última victoria, compartiendo un Maserati T300S con Behra en los 1000 km de París. Después, se dirigió a Montlhéry para competir con su Ferrari en la Coupé du Salon. Allí, bajo una lluvia torrencial, Rosier hizo un trompo y volcó el coche. Sufrió graves lesiones en la cabeza y falleció tres semanas después. Benoît Musy falleció en otro accidente en esa misma carrera.

Louis Rosier recibió a título póstumo la Orden de la Nación Francesa. El circuito de Charade, el cual se inauguró en 1958, y posteriormente se convirtió en la sede del GP de Francia. El actual circuito de Charade lleva su nombre.



El Talbot ganador de 1950 es uno de esos antiguos monoplazas de Gran Premio.

LA CARRERA

Tan solo un año después de la reanudación de las 24 Horas de Le Mans, canceladas entre 1940 y 1948 debido a la Segunda Guerra Mundial, y sus consecuencias, la clásica carrera de Las 24 Horas de Le Mans no ha dejado de crecer como evento de nivel mundial. En 1950, un año después del éxito de Ferrari, se inscribieron para la prueba 60 coches para la disputa de la gran prueba de resistencia.

Todos los grandes fabricantes de la época se dieron cita para la carrera, marcas que se identificaban con la nacionalidad de la misma de tal manera que entre los inscritos figuraban: los franceses con Talbot, Delage, Delahaye, Simca-Gordini, Renault o Panhard, los ingleses con Aston Martin, Bentley, Frazer Nash o MG, los italianos con Ferrari, los checos, también con Skoda, artesanos como Monopole, DB, Jowett, Aero Minor, Callista, Ferry o MAP, y sobre todo, grandes principiantes como Jaguar, Cadillac o Allard.

En lo que a los pilotos participantes, las referencias de la época también estaban presentes: Louis Rosier, Maurice Trintignant, Robert Manzon, Raymond Sommer, Jean Behra, Luigi Chinetti, Lord Seldson, Guy Mairesse, Briggs Cunningham... Sin olvidar a las promesas argentinas: Juan Manuel Fangio y José Froilán González.

El circuito, que había sido completamente reconstruido después de la guerra, tenía una forma más parecida a la que conocemos hoy desde 1932. Se suprimió el tramo que subía hasta Pontlieue y ahora encontramos las Esses de la Forêt y el Tertre Rouge.



El Cadillac Spyder de Cunningham, conocido como "El Monstruo". Archivos Beroul.

El puente Dunlop aparecía en la curva que más tarde tomará su nombre.

Poco antes de la carrera, el Cadillac Spyder de Cunningham, especial por su aerodinámica, sufrió un accidente durante los entrenamientos que, en aquel momento, se desarrollaban en carreteras abiertas. "El Monstruo", como lo apodan, sería reconstruido a tiempo con la ayuda de artesanos locales.

"Hay que estar loco para hacer esas cosas"

La carrera comenzó con el dominio al principio de los Ferrari que lideraron la carrera en las primeras horas, especialmente con Raymond Sommer, pero los italianos rápidamente se mostraron frágiles y desaparecieron de la clasificación pasando el testigo a los sólidos, y eficientes Talbot. Con los bólidos franceses al ataque, los Talbot no se rinden, y especialmente

Louis Rosier, que forma equipo con su hijo Jean-Louis, tiene un T26GS particularmente potente. Confiado en sus posibilidades conduce sin descanso, y sin ceder los mandos a su hijo, consumiendo las horas el galo recorre las vueltas solo al volante. Cuenta la leyenda que su hijo solo condujo dos vueltas. La esposa de Louis y madre de Jean Louis explicó que su hijo condujo dos turnos, uno por la tarde y otro por la mañana.

Ante la carrera de Louis los miembros de su equipo le decían: "Tienes que estar loco."

Sólo unos pocos problemas mecánicos frenaron el progreso del coche de la firma Suresne. "Hay que estar loco para hacer esas cosas", publicaban en sus columnas los diarios franceses, al día siguiente de su victoria. Durante la noche, un pájaro se estrelló contra mi parabrisas. Como el cuadro de este último quedó intacto, no me dejaron fuera de carrera, pero la fuerza del aire que tuve que vencer me causó mucho cansancio, y estoy rígido en todo el torso.

Sin olvidar este problema mecánico, que le costaría al Talbot nº 5 algo más de media hora. Jean Protot y Marcel Rocher tuvieron que sustituir una rampa y un

soporte de balancín el domingo por la mañana alrededor de las 4:30. Treinta y ocho minutos, sin ellos habría hecho 100 kilómetros más. Lo que impresionó a la prensa local, y a la especializada presente en el circuito. De extraordinario rendimiento calificaba el periódico OUEST France en el artículo del 26 de junio de 1950. por el hecho de haber cambiado cuatro ruedas, sustituido la rampa y el soporte del balancín en 38 minutos, y haber conducido las 24 Horas.

El hecho es que el Talbot de los Rosier terminó ganando por un amplio margen, y curiosamente por delante de otro Talbot, algo un tanto inusual, ya que se trataba de un monoplaza modificado para las especificaciones de las 24 Horas, partiendo de un antiguo coche de Gran Premio adaptado para Resistencia.

Los Cadillac llegaron, marcando un primer intento estadounidense en Le Sarthe, que luego se confirmaría con la llegada de otros fabricantes del otro lado del Atlántico. En la clasificación general, los ingleses fueron numerosos también, lo que auguraba una gran relación futura entre Gran Bretaña y Le Mans, que se confirmaría en los años sucesivos con Jaguar.

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE ECONOMÍA Y ASUNTOS EXTERIORES MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA

red.es Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia KIT DIGITAL

FALKEN Informática desde 1993 Agente Digitalizador

CVL-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 de Cultura

FAFE MUSEU DO RALI

FAFE município



Mónaco veía la consagración del gran piloto que llevaba dentro.

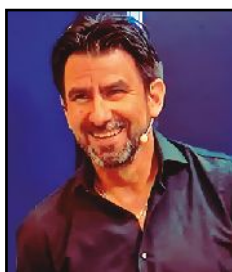


Lolo conversando con Mauricio durante su homenaje.

CARLOS ALBERTO REUTEMANN «LOLE»

En España sabemos que nuestros hermanos argentinos, son conversadores impenitentes, y cuando hablan de un tema que les toca el corazón su capacidad expresiva se eleva hasta límites insospechados.

Mauricio Gallardo o como se le conoce en el mundo del motorsport argentino "Damon", amigo del "Lole", narrador de carreras en Argentina, nos ofrece su visión más personal sobre el gran piloto argentino.



Mauricio Gallardo

En Argentina, como en muchos otros países, hablar de Fórmula 1 es hablar de pasión y en mi tierra, esa pasión está bien arraigada, fundamentalmente gracias a la garra y a la entrega de tres grandes glorias del automovilismo: Juan Manuel Fangio, quintuple Campeón del Mundo y uno de los más

grandes pilotos de todos los tiempos. José Froilán González, primer poleman y primer ganador con Ferrari en Fórmula 1, ganador también de las 24 Horas de Le Mans con una máquina del Cavallino. Y Carlos Alberto Reutemann es quien completa este tridente histórico de talentosos ya que hablamos

de un múltiple ganador, con Brabham, Ferrari y Williams.

De Reutemann nos ocuparemos especialmente en este artículo, puesto que hablamos del último argentino que supo tener brillo propio en el competitivo, complejo y despiadado universo de la F1.

«Lole», como muchos argentinos lo llamaron y así siguen recordando afectuosamente; fue un piloto de pocas palabras, pero de un temple absolutamente extraordinario. Un hombre que dejó huella en el automovilismo internacional, a base de talento, trabajo y determinación.

En los papeles no fue Campeón del Mundo, aunque eso puede ser discutible, ya que para muchos el título de 1981, moralmente le pertenece al piloto argentino y más adelante lo pondremos en contexto.

Reutemann destacó por su velocidad, siempre rápido, muy técnico y sensible al actuar del coche. Perfeccionista hasta el cansancio, tester absolutamente detallista, gran corredor de carreras, pensante, largador brillante y en sus días, con un gran auto, dueño de actuaciones descolantes.

Es increíble como al escribir sobre Reutemann se mezclan los tiempos, yendo de un pasado lejano a un presente como si aún estuviese entre nosotros

y eso es porque así lo siento. Su carta de presentación es impactante. Luego de un exitoso camino en el automovilismo argentino, que incluyó carreras en pistas, circuitos de tierra y hasta en la montaña, su llegada a Europa era algo inexorable. Su primera carrera en F1 fue con un McLaren en una prueba sin puntos, y logró hacer podio. Su debut oficial se produjo con Brabham en Buenos Aires, y marcó la Pole Position, algo que solo habían hecho anteriormente «Nino» Farina, primer poleman de la historia, y Mario Andretti en 1968. Después de «Lole», solo Jacques Villeneuve logró el mismo hito en 1996; nadie más hasta hoy.

En 1975, con el bellissimo Brabham BT44, Reutemann ganó en el mítico infierno verde de Nürburgring, tras partir desde el 10mo lugar, en la que fue su tercera temporada completa en Fórmula 1. En 1978 corriendo para Ferrari, ganó una carrera de infarto en Brands Hatch, donde batió al mismísimo Niki Lauda con una maniobra épica. En 1980 a bordo del Williams, se impuso en las calles de Monte-Carlo, aguantando la lluvia en la parte final del gran premio, y calzando neumáticos slicks en su máquina. Ese fue Reutemann. Un piloto que se mantuvo vigente y competitivo hasta su despedida. Solo con Lotus no pudo ganar, aunque logró 4 podios y algunas actuaciones brillantes en el equipo de Colin Chapman.

En total, Reutemann logró 12 triunfos en carreras oficiales de Fórmula 1 y otros 2 en competencias no válidas por el mundial. Si miran las estadísticas se sorprenderán al ver que ganó muchas más carreras que varios campeones del mundo. Es que



Desde los tiempos de Turismo Carretera Reutemann despuntó como gran piloto.



Vehículos con claro sabor artesanal, y mucha creatividad para comenzar.



La cosas serias comienzan por su traslado a Europa, aquí en la F2-Hockenheim.

los números de «Lole» corresponden a los datos de los mejores en su tiempo. 45 podios, el último de ellos en Sudáfrica 1982, apenas una carrera antes de decir adiós para siempre a la F1. Comparte en las estadísticas, por ejemplo, el haber logrado 8 podios consecutivos como Ayrton Senna. «Lole» los logró entre 1980 y 1981, tiempos en los que hasta entonces sólo era superado por los 9 consecutivos de Clark y Lauda. Nunca se deben comparar las épocas, es cierto, pero la estadística es una sola y pertenece a una misma historia en la F1.

El argentino también tiene en su palmarés otros datos que lo ponen en un lugar muy especial en la historia del motorsport. Es el único piloto en la historia que sumó puntos en el mundial de Fórmula 1, en el mundial de rallyes, y en el mundial de coches sports. Y como si fuera poco, «Lole» es el único piloto en el mundo que logró podios en la F1 y en el Rally Mundial, donde fue dos veces tercero. El primero

en 1980 cuando aún era piloto Williams y corrió el Rally de Argentina con un Abarth. El siguiente fue cuando ya llevaba tres años retirado, y aceleró a fondo uno de los potentes Peugeot 205 del Grupo B, en Argentina 1985.

En el medio, y a dos años de su retiro, en 1984 Reutemann fue invitado a la Carrera de Campeones de Mercedes Benz, en la reapertura del circuito de Nürburgring, en su versión corta. Allí «Lole» brilló una vez más para quedar tercero, detrás del joven ganador Ayrton Senna, quien estaba en su temporada debut en Fórmula 1 y de Niki Lauda, quien al final de aquel año logró su tercer y último título mundial. Ese era Reutemann, un piloto exquisito de ver y efectivo en cualquier tipo de coches. Y lo mejor que dejó como legado fue su caballerosidad, la cual aún hoy impacta e inspira a muchas personas. Esto tiene que ver con lo que ocurrió en 1981 y ahora sí lo repasamos.



En 1974 corrió 4 carreras con el Alfa T33/TT/12 siendo su pareja Rolf Stommelen. Posteriormente, ya ubicado en Ferrari corrió en Le Mans con el 312 PB, y con Tim Schenken abandonando en la tercera hora por avería.

Su hidalguía quedó de manifiesto en aquella agónica definición en Las Vegas, donde pudo ser Campeón del Mundo con solo haber propinado un artero autazo a Nelson Piquet, algo que había hecho el año anterior Alan Jones al propio piloto brasileño o lo que años más tarde sucedió entre Prost y Senna en 1989, Senna y Prost en 1990 y más tarde, en 1994 lo vimos entre Schumacher y Damon Hill. Todo sea por ganar el mundial.

Para Reutemann, esa posibilidad no entró jamás en su mente. No tenía nada que ver con lo que él llamaba consagrarse campeón. Es importante poner en contexto todo lo que tuvo que soportar el piloto argentino en la batalla por el mundial. Correr contra un auto que burló las reglas como fue el caso del Brabham de Piquet, tanto en Argentina como en San Marino, fundamentalmente, donde el monoplaza diseñado por Gordon Murray se elevaba para cumplir con el despeje al momento de estar en boxes, pero luego bajaba para obtener ventaja en el tránsito en la pista. Esto, sumado a una carrera que «Lole» ganó al comienzo del año en Kyalami, y que finalmente esos puntos no contaron para el mundial, por la guerra política entre FISA y FOCA. También influyó aquel inentendible cambio de neumáticos que hizo Williams, a partir de Francia, la fecha 8 de las 15 estipuladas en la temporada, pasando de las rendidoras Michelin a las impredecibles



Mucho tiempo perdido en la puesta a punto del Lotus sin resultados.

bles Goodyear. Un motor herido en Hockenheim y el inexplicable toque con Piquet en las prácticas de Las Vegas, hecho que dañó el chasis del argentino justo en la carrera en la que había marcado la Pole Position, para largar primero en la carrera más importante de su campaña.



Sus cualidades al volante de uno de los Grupo B más brutales fué sobresaliente.

Con todo ese escenario repleto de suspicacias y polémicas, otro tal vez podría haber optado por hacer justicia deportiva por motus propio e irse igualmente con la corona. Reutemann prefirió mantenerse fiel a sus valores, incluso cuando su coche perdía más y más rendimiento producto de una caja de cambios defectuosa, y un chasis totalmente inmanejable. Algunos pensaron que podría haber «tirado» a Piquet para ser campeón. Su caballerosidad deportiva le costó muchas críticas incluso en su propio país, porque en Argentina muchas veces el exitismo solo premia y aplaude los resultados y no el camino transitado. Carlos estuvo siempre por encima de ello y años más tarde cuando tuvo posibilidad de encontrarse cara a cara con Frank Williams, si bien hizo preguntas de lo que había pasado en aquel lejano 1981, zanjó todo con un fuerte abrazo y gestos de afectos para con quien lo tuvo en sus filas en el cierre de su ciclo en la Fórmula 1.

«Lole» fue un talento único. En lo personal tuve el honor de tratar con él en muchas oportunidades y mi apodo «Damon» el cual se debe a cierto parecido físico que supe tener en los 90 con Damon Hill, campeón del mundo de 1996, otro ejemplo de superación personal digno de ser estudiado, aunque ese es otro tema. Como les decía, mi apodo era algo interno entre mis compañeros de trabajo en una categoría de automovilismo nacional, hasta que conocí a Reutemann y desde entonces, él propio «Lole» se encargó de que Damon sea casi mi nom-

bre de pila para todo el que me conoce. Un hombre amable, educado, respetuoso, de pocas palabras, pero entusiasta cuando de automovilismo se hablaba. Tuve muchas conversaciones llenas de historias con él; no tantas entrevistas, porque siempre que tuve oportunidad de encontrarme con Reutemann, preferí charlar con él antes que pedirle una nota. Su mirada era serena, impactante y siempre enfocada. Sonreía ampliamente cuando estaba a gusto, más allá de que se lo conoció como un hombre serio. Conmigo fue siempre afectuoso, atento y es algo que siempre guardaré entre los privilegios que me dio mi profesión como narrador de carreras. Es por ello que con el fin de mantener vivo su legado y de llevarlo a las nuevas generaciones, junto a un grupo de destacados artistas plásticos denominado Fuel-Art, brindamos asiduamente Charlas en escuelas, colegios, clubes y museos, donde contamos al público sobre su historia de superación para llegar a ganar en la Fórmula 1, resaltando por sobre todo sus valores más allá de las pistas; todo esto en el marco de una exposición con obras de arte que reflejan su campaña deportiva y contando además con el valioso apoyo de Cora y Mariana, hijas del eximio piloto santafesino.

Atte.

Mauricio Gallardo «Damon» - Narrador de Automovilismo y Motociclismo Internacional

RESUMEN DE LA CARRERA DEPORTIVA

Temporada	Categoría	Equipo	Carreras	Victorias	Poles	VR	Podios	Puntos	Pos.
1970	Campeonato Europeo de Fórmula 2	Automovil Club Argentino	7	0	0	0	0	3	13.º
1971	Campeonato Europeo de Fórmula 2	Argentino	11	0	1	1	6	38	2.º
1972	Fórmula 1	Motor Racing Developments	10	0	1	0	0	3	16.º
	Campeonato Europeo de Fórmula 2	Motul Rondel Racing	10	0	0	0	4	26	4.º
1973	Fórmula 1	Motor Racing Developments	15	0	0	0	2	16	7.º
	24 Horas de Le Mans	SpA Ferrari SEFAC	1	0	0	0	0	N/A	DNF
1974	Fórmula 1	Motor Racing Developments	15	3	1	1	4	32	6.º
1975	Fórmula 1	Martini Racing	14	1	0	0	6	37	3.º
1976	Fórmula 1		Scuderia Ferrari	12	0	0	0	0	3
		Scuderia Ferrari	1	0	0	0	0		
1977	Fórmula 1	Scuderia Ferrari	17	1	0	0	6	42	4.º
1978	Fórmula 1		16	4	2	2	7	48	3.º
1979	Fórmula 1	Martini Racing Team Lotus	15	0	0	0	4	20	7.º
	BMW M1 Procar Championship	BMW Motorsport	1	0	0	0	0	3	25.º
1980	Fórmula 1	Albilad-Williams Racing Team	14	1	0	1	8	42	3.º
	BMW M1 Procar Championship	BMW Motorsport	8	1	0	0	2	64	5.º
	Campeonato Mundial de Rally	Fiat Italia	1	0	0	0	1	12	21.º
1981	Fórmula 1	Albilad-Williams Racing Team	6	2	1	1	5	49	2.º
		TAG Williams Team	9	0	1	1	2		
1982	Fórmula 1	TAG Williams Team	2	0	0	0	1	6	15.º
1985	Campeonato Mundial de Rally		Peugeot Talbot Sport	1	0	0	0	1	12

24 Horas de Le Mans

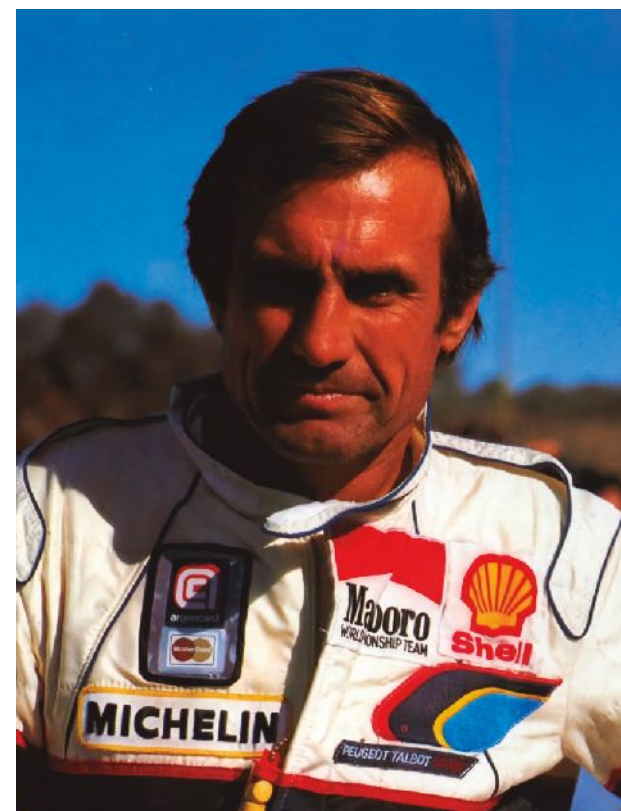
Año	Equipo	Copilotos	Automóvil	Vueltas	Pos.	Pos. Clase
1973	SpA Ferrari SEFAC	Tim Schenken	S	182	DNF	DNF
			3.0			

Campeonato Mundial de Rally

Año	Equipo	Automóvil	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Pos.	Puntos
1980	Fiat Italia	Fiat 131 Abarth	MON	SWE	POR	SAF	GRE	ARG	FIN	NZL	SRE	COR	GBR	CDM	21.º	12
1985	Peugeot Talbot Sport	Peugeot 205 Turbo 16	MON	SWE	POR	SAF	COR	GRE	NZL	ARG	FIN	SRE	CDM	GBR	18.º	12



Williams era sin duda el mejor equipo del mundial con el campeón en sus filas Reutemann debía ser el escudero de Jones, pero ese papel no le cuadraba a sus cualidades.



Su figura permanecerá en nuestro recuerdo como un gran piloto, y un caballero.

LOLE REUTEMANN EL ÚLTIMO CABALLERO



Dr. Jesús Garcés

Cuando la caballerosidad no tiene sitio en la Fórmula 1

Hablar de Carlos Alberto Reutemann, y no hacer referencia a la temporada de 1981, y al juego sucio que en esa temporada impidió al caballeroso piloto argentino ser Campeón del Mundo, título por otra parte ampliamente merecido por el "Lole". Cuando el deporte se mezcla con la política, y los intereses económicos, el resultado es nefasto, y en la pelea siempre salen a relucir los valores de cada una de las partes. Los de Carlos Reutemann demostraron la caballerosidad, y valores deportivos del argentino, frente a los económico políticos de los dominadores del mundo de la F1, que desde tiempos históricos han sido los británicos de la mano de Bernie Ecclestone.

Hablar de pilotos de Fórmula 1 con talento no es difícil, ni tampoco lo es hablar de campeones del mundo sin corona. Son muchos los pilotos que han logrado grabar su nombre en el Pabellón de los Grandes. Lo que sí es más complicado es hablar de pilotos de leyenda, pilotos que sin duda tenían el potencial y las habilidades, incluso la oportunidad de ser campeones del mundo y no lo fueron o no les dejaron serlo.

Carlos Reutemann fue uno de esos pilotos legendarios, un Campeón del Mundo sin título, un campeón robado podríamos decir, cuya senda hacia el escalón de la victoria fue dinamitada por múltiples actores, que en esta historia vamos a intentar reflejar. El juego sucio, y la política que tanto caracteriza a esta categoría fueron obstáculos que al final pudieron con la carrera del gran piloto argentino.

Comencemos la historia en el momento en que recorrida la etapa Ferrari en la que el Lole vino a cubrir el hueco dejado por Niki Lauda, con la responsabilidad, presión ante los tifosi y el Comendatore, que la marca del Cavallino rampante conllevaba, y que la falta de conexión con Mauro Forghieri le dejó una sensa-

ción amarga al haber perdido una gran oportunidad estando en el equipo deseado por todos los pilotos. Tras esta etapa fallida pasó a Lotus donde nuevamente se encontró con una etapa complicada con Colin Chapman en plena hemorragia creativa en el diseño y evolución de sus coches efecto suelo, y tampoco pudo cuajar una buena temporada.

Tras una brillante pero insuficiente carrera en la Fórmula 1, en 1980 el destino de Carlos Alberto Reutemann recaló en Williams, que entonces estaba dirigido por el propio Frank Williams, y su socio Patrick Head, equipo que había estado dominando la última parte de la temporada anterior, y por tanto el Lole Reutemann llegaba en un buen momento de desarrollo técnico, y consolidación de la escudería. Sería en una pista mítica en la que obtendría su primera victoria con esta escudería, en el GP de Mónaco. Sin embargo 1981 sería el año clave, año de controversias, de sucesos de difícil explicación, el año del boicot al argentino, aunque en este caso no solo influyó Ecclestone, sino que la relación Williams-Reutemann tuvo algunos puntos turbios durante toda la temporada.

Todo empezó durante el primer GP de aquel año, en el que ya hubo polémica, y fue el celebrado en el trazado de Long Beach, Estados Unidos. En este caso Reutemann había ganado la posición a su compañero de equipo Alan Jones, y en la Vuelta 25 el argentino pasó a



En su tercer año en la F 1 (75) llegó su segundo triunfo después de Kyalami 74. Esta vez a lo gran campeón en el Infierno Verde de Nürburgring

encabezar el evento al ponerse por delante de Ricardo Patrese, que sorprendentemente se había hecho con la pole en aquella carrera. Pero finalmente la bomba de gasolina dejó tirado al italiano, consiguiendo Lole la victoria in extremis.

Ya sabemos que adelantar a Patrese no era una tarea sencilla, básicamente porque era bastante marrullero en su forma de pilotar, en su manera de tapar huecos y de conservar la posición, hablando claro. Alan Jones, que había sido campeón del mundo la temporada anterior, la de 1980, estaba en segundo lugar, por detrás de Reutemann. Y el tercero en ese momento era Nelson Piquet, y ahora en una maniobra en la que Reutemann trataba de superar a Mark Surer se fue largo, error que Alan Jones aprovechó para situarse en cabeza. Hasta aquí todo bien, nada extraño.

Un pequeño error de un segundo le costó la victoria al Lole. La cosa es que desde el box de Williams se informó a los pilotos para que conservasen las posiciones, es decir, directamente se le ordena al Lole a Reutemann que no ataque en ningún momento a su compañero de equipo y campeón del mundo, que está en cabeza. Algo que en nuestros tiempos encontramos como algo normal, en 1981 no era del todo habitual, pues la victoria del piloto estaba por delante al de la marca, lo cual creó no pocos problemas a los equipos.

Frank Williams confirmó que nunca llegó a dar el orden de que Reutemann cediera la posición a Jones, sino que fue algo fortuito por el error del Lole. Lo se-

gundo fue lo que realmente sucedió, y se pudo ver en la pista, el Lole se subió al piano, y Jones aprovechó la coyuntura, pero que previamente no hubiese dado la orden de dejar pasar a Jones no está tan claro, no queda claro según los diversos testimonios recogidos.

El segundo GP era el de Brasil, Jacarepaguá, y recordemos que Alan Jones era el vigente campeón del mundo, y esto es un dato quizás crucial para esclarecer el porqué de todas estas actitudes de Williams, dado que sin quererlo Jones tenía claramente estatuto de primer piloto dentro del equipo. Pero el 29 de marzo, en Brasil, será recordado como el día en que Carlos Alberto Reutemann se reveló ante su equipo. A falta de 9 vueltas para final, Reutemann estaba dominando la carrera sobre una pista que estaba muy complicada por la lluvia. En esa época no existía la comunicación vía radio con los pilotos, y se utilizaba la pizarra, así que desde el box, Frank Williams ordena sacar un cartel al Lole que decía Jones-Reutemann.

El mensaje estaba claro, Reutemann debía ceder la posición a su compañero de equipo. El argentino, que había sumado el segundo puesto en el primer GP de Estados Unidos, y que ahora tenía posibilidades de ganar en Brasil, porque iba en cabeza, al parecer aún no tenía la suficiente confianza como para que Williams le permitiera optar al campeonato limpiamente. Debido a la dantesca situación de la pista la carrera programada a 63 vueltas sería interrumpida una vuelta antes al cumplirse las dos horas reglamentarias.



Su paso lógico a un top team como Ferrari no dió sus frutos por los problemas de entendimiento con Mauro Forghieri.



La evolución del Brabham BT 45 C con motor Alfa Romeo no le dió más que disgustos en forma de abandonos por la fragilidad del motor italiano.

Reutemann hizo su trabajo y ganó limpiamente, por supuesto acabó el primero. Su compañero Alan Jones, y su equipo no fueron a felicitarle por la victoria y le dejaron solo durante la celebración en el podio. El propio Jones, que había ocupado el segundo lugar, ni siquiera se presentó al podio.

Lole afirmó que debido a la lluvia nunca llegó a ver ningún cartel aquel día, pero años después en sus biografías reconoció que lo vio, pero como dicen los colegas mexicanos, le valió verga. Creo que hoy en día hubiera habido una dura reprimenda por el equipo al comportamiento del argentino, pero ante el público la imagen de los pilotos hubiera sido pragmática, y prueba de ello la tenemos en el comportamiento entre Piastrí y Norris, o entre Leclerc y Hamilton.

A pesar de la enorme tensión generada el impecable comportamiento de Reutemann le obligaba ahora a afrontar las consecuencias de un ambiente ciertamente irrespirable, permaneciendo vigilante durante el resto de la temporada.

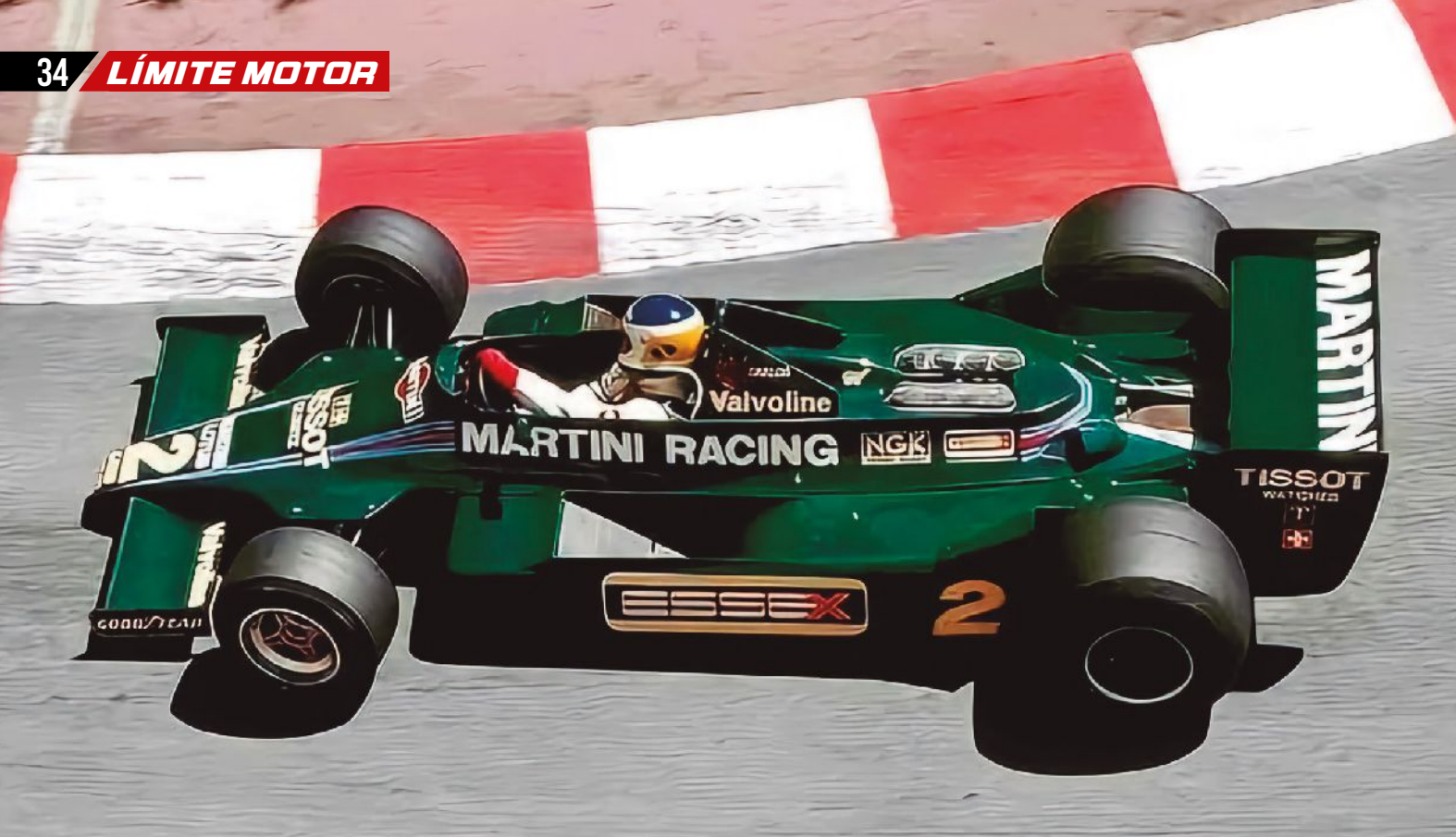
Argentina era el próximo destino, el siguiente GP, y

aunque Carlos jugaba en casa, en este caso, las artimañas de Brabham, erigidas por el tenebroso Ecclestone, marcarían los resultados.

Se habló mucho de la suspensión de doble velocidad ideada por el gran Gordon Murray en esta época, realmente el monoplaza cumplía con la normativa, eso sí, mientras estaba en el box. En la pista, rodando a ciertas velocidades, el sistema de suspensión hidroneumática permitía que el vehículo redujera su altura libre al suelo, otorgándole, por supuesto, un paso por curva superior al resto de coches. Sin embargo, como era el propio Ecclestone el dueño del equipo, quien estaba detrás de Brabham, no pasaba absolutamente nada, ¿hay algo que sea más Fórmula 1 que esto? Así pues, tanto aquel GP de Argentina como el siguiente de Imola fue conquistado por el Brabham de Nelson Piquet, pero aún así Reutemann siguió sumando puntos en los dos GP's con un segundo y un tercer puesto respectivamente poniendo de manifiesto su consistencia como piloto, por muy complicadas que fueran las circunstancias.

Alan Jones un poco perdido, iba a la sombra de Reutemann. El piloto argentino ganó posteriormente en Spa y se colocaba líder de la clasificación por el mundial con un Jones desaparecido.

La pregunta sin duda era que posición tomaría Williams, ¿a quién apoyaría? Pues increíblemente la opción no fue el poner a trabajar a Jones en favor de Reutemann con el objetivo de conseguir el campeonato de pilotos y de constructores. Al final la prohibición del sistema de suspensión de Brabham era demasiado obvio, y como la FISA no quería escándalos, y determinó que este imaginativo sistema ideado por Murray no se pudiera ser utilizado.



Lotus tampoco fué el equipo que le consagraría.



Lotus fue un equipo en que hubiera podido destacar pues se encontraba en plena búsqueda de una evolución del efecto suelo, que no llegaba.

Sin embargo los puntos del GP de Argentina, y de Italia no se movieron del marcador de Nelson Piquet, y el brasileño conservó su puntuación. Después de todo esto, Reutemann abandonó en Mónaco, y en el GP de Francia en Dijon-en-Prénois, Williams volvió a dar un giro de guión al cambiar los neumáticos Michelin por los Goodyear. Recordemos que Goodyear se retiró de la Fórmula 1 a principios de temporada, por lo que Michelin se convirtió en el único proveedor de la competición.

Y la verdad que las gomas francesas iban muy bien, pero Goodyear estaba de regreso, y Williams precisamente era su equipo prioritario, ya que con ellos habían ganado el campeonato anterior, el de 1980. Sin embargo, el resultado fue desastroso. Brabham, que

también se había decantado por la opción de Goodyear, con su suspensión mucho más avanzada, más evolucionada, se acoplaba mucho mejor con estas nuevos neumáticos que el Williams.

A partir de ese momento, tanto el Reutemann como el equipo Williams comenzaron a perder rendimiento y consiguientemente puntos en cada carrera, y a la postre en el campeonato. Es decir, durante los 7 primeros grandes premios, Lole había logrado acaparar un total de 35 puntos, frente a los escuotos 12 puntos que lograría en las 7 carreras posteriores, en las que su Williams fue calzado con los neumáticos Goodyear.

Y llegamos GP de Alemania, en Hockenheim.

Ese caluroso 2 de agosto, a pesar de que Reutemann seguía estando 19 puntos por delante de Alan Jones en la tabla, Williams volvía a dejar claro que no tenía ningún interés por ver al argentino con la corona puesta. El equipo corría ese año, que no lo he mencionado, con el Williams FW07C, que como era habitual en aquella época, montaba un Ford Cosworth V8 FW de 3 litros.

De hecho, en aquella parrilla, y a excepción de Ferrari, Alfa Romeo y Renault, todos los monoplazas usaban este motor, es decir que el 90% de la parrilla eran Cosworth de FW. ¿Qué pasó entonces? Pues que Ford presenta justo en este punto, en el GP de Hockenheim, un nuevo paquete de evolución en torno a este motor, que por supuesto, permitía rodar un poco más alto de vueltas, y por ende generaba un poco más de po-



El boicot encubierto de Williams a Carlos Reutemann impidió su consagración como campeón.

tencia. Bueno, lo más lógico en estos casos es que teniendo a dos pilotos en la parte alta de la tabla, ambos reciban en sus chasis el motor con el nuevo paquete de evolución, pero no, resulta que FW se actuó de una forma extraña.

El nuevo grupo propulsor iría a parar al monoplaza de Jones, ¿qué os parece? Y para más inri, el equipo solo llevó 3 chasis a aquel GP, cuando lo habitual era llevar 4 chasis, y más jugándose el campeonato ambos pilotos y el propio equipo. Con un motor menos potente en su coche Reutemann logra clasificarse en tercera posición y Jones, que seguía sin poder estar a la altura del argentino, no pasaba del cuarto puesto, a pesar de estar equipado con el motor mejorado, y lo que sucedió es que curiosamente por la mañana el Williams de Reutemann tuvo un fallo, por lo que había terminado la sesión de práctica haciendo los cambios sin embrague. Misteriosamente, al revisar el vehículo, también se detectó una fuga de aceite en el motor, y como según los mecánicos de Williams no había tiempo localizar la avería y repararla, Reutemann no tuvo más remedio que correr con un chasis que era el test car de Jones, un vehículo no actualizado (una mula), un vehículo que utilizaban para pruebas, y que recibía la atención justa por parte del equipo.

Pero es que, para el equipo campeón del mundo además, es cuanto menos curioso que justo en ese GP llevara solo 3 chasis en lugar de los 4 habituales, dos chasis para Jones y uno para Reutemann, siendo el ar-

gentino líder del mundial, y que ante el problema detectado en el FW07 de Lole la solución fuera correr con el muleto de Jones.

En esta tesitura cabe preguntarse: ¿cuál es el problema que tenía Williams con Reutemann? ¿Estaban dispuestos incluso a arriesgar el campeonato solo por perjudicarlo? Esta es probablemente, yo creo, una de las gestiones más absurdas de la historia en este deporte.

Reutemann, con el muleto de Jones le plantó cara a aquel GP alemán, rodó por delante de su compañero con mejor motor y chasis, plantó cara también a los veloces Renault, y obligó a sus rivales a llevar un ritmo alto hasta que otra vez, curiosamente, el motor de su coche se rompió. Lole Reutemann afirmó que aquel día perdió el campeonato, fue aquel día. Nelson Piquet ganaba el GP de Alemania, y se acercaba cada vez más a una primera posición que le estaba costando horrores defender a Reutemann.

El brasileño sumaría puntos también en Holanda, mientras que Lole abandonó por un choque con Lafitte, y los últimos puntos que amasaría el argentino en el campeonato serían los de Monza, la antepenúltima prueba del año. El GP de Canadá pasó sin pena ni gloria, y al final llegamos a Las Vegas, el punto más caliente de este año. El infame GP de Estados Unidos celebrado en el Cesar Palas, otro circuito urbano bastante lamentable, que se diseñó en el aparcamiento del propio hotel al que daba nombre a este GP.



En sus diversas configuraciones aerodinámicas el vehículo creado por Patrick Head era el dominador del campeonato.

Con temperaturas que superaban los 24 grados, y una pista bastante rápida que giraba en el sentido contrario a las agujas del reloj, los pilotos sufrieron una tensión extra en sus cuellos durante las prácticas. La pole había sido como no para Reutemann, dando un golpe en la mesa. Pero si esta vez todo parecía ir sobre ruedas, nunca mejor dicho, durante la sesión de entrenamientos el argentino tiene un toque, y la suspensión de su Williams FW queda dañada.

Obviamente Reutemann quería conservar el mismo chasis, ya que ya contaba con el paquete evolucionado que previamente se le negó en Alemania. Sin embargo Williams no tenía otro chasis igual para Lole, otra vez cosas extrañas, cosas curiosas. La solución como en Alemania es equipar al chasis con piezas del muleto, y por consiguiente con una especificación más antigua, y menos performante.

Por si fuera todo poco sospechoso, la caja de cambios de Reutemann, sin apenas haber rodado unas vueltas en el GP, comienza a fallar, de forma misteriosa. Dada las características del circuito, y la longitud de la carrera programada a 75 vueltas era un grave inconveniente, que un equipo de máximo nivel debía de poder solucionar, pero que Williams no hizo. Esta situación que en otras circunstancias sería cuestionable, estando el campeonato en juego entre dos pilotos, por

un lado el piloto de Williams Carlos Reutemann, que lideraba la clasificación con 49 puntos, y justo estaba detrás Nelson Piquet con el Brabham que sumaban 48 puntos, con un solo punto de diferencia, resulta cuando menos increíblemente ilógica.

Al comenzar la carrera, Alan Jones se pone en cabeza, mientras que Carlos Reutemann perdió terreno rápidamente, y fue superado por Gilles Villeneuve, Alain Prost y Bruno Giacometti. Cayó al quinto puesto al final de la primera vuelta, fijaros el nivel del vehículo, y al final de la segunda Jones ya había conseguido una ventaja de 5 segundos, mira que Reutemann era rápido, no se achantaba, fijaros que coche le daría. Sin embargo Piquet, su rival más directo, seguía por detrás, así que mientras Reutemann mantuviese su posición, podía seguir optando al título.

Sin embargo en la vuelta 17, la tensión alcanza su punto más álgido, cuando Piquet, que estaba siguiendo de cerca a Reutemann, finalmente lo adelanta por el interior cuando el argentino frenó demasiado pronto. Ahora Reutemann ya no tenía la victoria en sus manos, con ese monoplaza y en esas circunstancias era prácticamente imposible pelear por nada. Lo único que le valía en este caso, era que Piquet rompiera su motor o abandonara la carrera por cualquier otra circunstancia. A falta de 15 vueltas, Reutemann, afectado



La configuración de ala delantera flotante era importante para los circuitos con necesidad de mayor carga en el eje delantero.

por problemas en la caja de cambios, como ya os adelanté, no tenía cuarta velocidad, cayó drásticamente a la octava posición después de ser superado por Watson y Lafitte.

Bueno, el resultado ya lo sabemos todos, al final Piquet terminó en quinto puesto, sumó puntos y se coronó como campeón del mundo. Sin embargo, aquí no termina todo, ni mucho menos, mira que hemos visto trabas y cosas extrañas a lo largo de esta historia, y os comenté que durante la clasificación muchos pilotos habían sufrido las consecuencias de las fuerzas G en este circuito en concreto. Reutemann fue uno de esos pilotos, uno de los que requirió atención del masajista, y cuentan las malas lenguas que Ecclestone, que estaba a cargo del equipo Brabham, como sabemos, y en el que militaba curiosamente Nelson Piquet, el rival directo del Lole, pues este había ido a hacer una visita clandestina al masajista, y después de algunas discusiones financieras, se acordó realizar un trato de favor hacia Nelson Piquet, además de darle un mal servicio a Reutemann.

Esto es algo que reconoció el propio Ecclestone años después. No siendo una malicia de la prensa pues aunque no está recogido en ningún sitio, ni son conjeturas, ni habladurías, salió de su propia boca. Son declaraciones de Ecclestone.

Carlos Alberto Lole Reutemann, que había estado liderando la tabla desde el principio de la temporada, no fue sino una víctima. Víctima de la política, de la soberbia y del nítido favoritismo que Williams había tenido siempre por Aaron Jones. Sinceramente me da mucha pena esta historia, para mí Lole Reutemann fue el campeón auténtico de 1981 porque se lo mereció y punto y no hay más.

Supo estar entre los mejores, haciendo mejores tiempos, mejores actuaciones y consiguiendo carreras y podios en unas circunstancias muy desfavorables al propio piloto como consecuencia del inadecuado es-



El entendimiento entre Alan, Frank y Lole no fue siempre como querían hacer ver a la prensa.

tado de los vehículos que pilotaba, trabajando en ocasiones rodeado de un ambiente hostil a su alrededor, por parte de su equipo o de su compañero, algo que mentalmente otros pilotos no hubieran soportado con la clase y el aplomo del argentino.

No quiero ni pensar que la situación geoestratégica de esa época entre el 81 y 82 del siglo pasado pudiera tener algo que ver, pues cabe recordar que entre Argentina y Gran Bretaña estalló un conflicto de triste recuerdo como fue la Guerra de Las Malvinas, que convulsionó al mundo, y que en contra de lo que buscaba la junta militar argentina para tapan la caótica situación en el país con desaparecidos, y miles de personas en prisión, las torturas que comenzaban a salir a la luz y otros hechos deplorables, pues hubieran influido en el trato que Williams, equipo de bandera británica, pues diera al argentino de lado prefiriendo perder el campeonato, que ver a un enemigo coronarse campeón. Pensemos que no fue por eso.

Esta es la pequeña gran historia de un caballero del volante, como fue Carlos Alberto Reutemann, el "Lole", un piloto meticuloso, pragmático, y poco amigo de florituras ni dentro ni fuera de la pista, que después de Fangio es sin duda uno de los máximos estandartes del automovilismo argentino.

CARLOS REUTEMANN: BIOGRAFÍA

I. Introducción

Carlos Alberto "Lole" Reutemann fue una de las figuras más relevantes del deporte argentino del siglo XX. Su carrera automovilística lo convirtió en un ícono internacional, y su posterior incursión en la política consolidó su imagen como hombre público. Reservado, metódico, y con una determinación férrea, Reutemann vivió con intensidad tanto los vertiginosos circuitos de Fórmula 1 como los laberintos de la política argentina.

II. Infancia y primeros años

Nacido el 12 de abril de 1942 en Manucho a 40 km de Santa Fe, Argentina, Carlos Reutemann creció en una familia de raíces suizas y una cultura marcada por el trabajo rural. El sobrenombre "Lole" nació en la infancia, cuando por su dificultad al pronunciar la palabra "dolores" su abuela lo llamaba "Lole".

Desde joven, mostró inclinaciones deportivas que lo llevaron a destacarse en el atletismo. Durante su adolescencia, representó a su provincia en competencias nacionales, especialmente en salto con garrocha y pruebas combinadas. Esta etapa forjó su físico y su resistencia, aspectos claves para su desempeño posterior como piloto.

A fines de los años 60, comenzó a participar en competencias locales de automovilismo, al principio como aficionado, hasta que su talento lo llevó a la Fórmula 2 nacional.

III. Los primeros motores

El salto al profesionalismo vino con el Turismo Nacional y luego con el Turismo Carretera, donde comenzó a llamar la atención por su capacidad técnica para manejar en condiciones difíciles. Fue campeón de la Fórmula 2 Codasur en 1970, lo que le abrió las puertas de Europa. El apoyo institucional del Automóvil Club Argentino fue determinante para su carrera: gracias a un programa de promoción de talentos, Reutemann pudo viajar al viejo continente y competir en las principales pistas del automovilismo mundial.

IV. Fórmula 2 europea: trampolín a la elite

En 1971, participó en el Campeonato Europeo de Fórmula 2, compitiendo contra algunos de los mejores talentos del mundo. Con autos poco competitivos logró terminar segundo en el campeonato, superando a pilotos que más tarde también triunfarían en Fórmula 1.

Este éxito llamó la atención de Bernie Ecclestone, quien lo contrató para su equipo Brabham, entonces en proceso de reconstrucción. Así se concretó su ingreso a la Fórmula 1 en 1972, siendo uno de los pocos argentinos que lograron esa hazaña después de Fangio y Froilán González.

V. Fórmula 1: una década al más alto nivel

Brabham (1972-1976)

El debut de Reutemann fue impactante: logró la pole position en el Gran Premio de Argentina de 1972, aunque no pudo concretar el triunfo. Aun así, el rendimiento fue una señal de su potencial.

En 1974 consiguió su primera victoria, en Kyalami, Sudáfrica, y sumó otras dos ese año. Brabham era un equipo competitivo pero inestable, y Reutemann muchas veces sufría abandonos por fallos mecánicos. A pesar de eso, su rendimiento fue consistente.

Bernie Ecclestone confiaba plenamente en él, pero la relación se fue desgastando con el tiempo. En 1976, con el equipo en decadencia, Reutemann aceptó una oferta de Ferrari, donde Niki Lauda acababa de sufrir su trágico accidente.

Ferrari (1976-1978)

En Ferrari, Reutemann vivió una etapa intensa y compleja. Fue compañero de Lauda, y luego del joven Gilles Villeneuve. En 1978, con un auto competitivo, logró cuatro victorias, su mejor año en términos de resultados. Sin embargo, nunca fue plenamente respaldado como primer piloto, algo habitual en la cultura jerárquica de Ferrari. Reutemann sintió esa tensión interna y buscó nuevos rumbos. Su paso por Ferrari fue brillante en lo técnico, pero frustrante en lo emocional.

Lotus (1979)

La temporada 1979 con Lotus fue una decepción. El equipo venía de ser campeón, pero el nuevo coche no cumplió las expectativas. Reutemann no logró ninguna victoria y apenas sumó puntos. Fue un año para el olvido, pero su reputación seguía intacta.

Williams (1980-1982)

En 1980 se unió a Williams, un equipo en pleno ascenso. Ese año, Alan Jones fue campeón del mundo, mientras Reutemann se consolidaba como escudero de lujo. En 1981, el argentino tomó el liderazgo del equipo y peleó mano a mano por el campeonato.

Ganó dos carreras y llegó como líder a la última fecha, en Las Vegas. Sin embargo, en una jornada atípica, terminó octavo, sin ritmo, y perdió el campeonato por un punto frente a Nelson Piquet. Las razones del bajo rendimiento aún son motivo de debate: desde problemas técnicos hasta presiones políticas internas.

En 1982, tras correr solo dos Grandes Premios, Reutemann se retiró sorpresivamente. Nunca dio una explicación clara. Su decisión alimentó el misterio y consolidó su figura de hombre reservado y de convicciones firmes.

VI. Cronología de la carrera deportiva

- 1968-1970: Turismo Nacional, TC y F2 Codasur.
- 1971: Subcampeón de Fórmula 2 europea.
- 1972: Debut en F1 con Brabham.
- 1974: Primeras victorias en F1.
- 1976: Se une a Ferrari.
- 1978: Año más exitoso con 4 triunfos.
- 1980: Llega a Williams.
- 1981: Subcampeón del mundo.
- 1982: Retiro definitivo.

VII. Estilo, personalidad y mística

Reutemann era un piloto meticuloso, no arriesgaba innecesariamente, y prefería la eficiencia a la espectacularidad. Dominaba bajo lluvia, y era temido por su capacidad de leer las carreras. Su seriedad lo hacía casi hermético para la prensa, lo que contrastaba con el carisma de otros pilotos.

Su apodo "Lole" y su imagen silenciosa se volvieron parte del folclore argentino. En el mundo del automovilismo, era respetado como un "caballero de la velocidad".

VIII. Carrera política

Reutemann sorprendió a todos cuando, en los años 90, aceptó ingresar a la política. Fue gobernador de Santa Fe en dos mandatos (1991-1995 y 1999-2003), y posteriormente fue electo senador nacional por el Partido Justicialista.

Tuvo una postura moderada, centrada en la gestión y el orden fiscal. Fue consultado por distintos presidentes como consejero, pero nunca quiso lanzarse a una candidatura presidencial, a pesar de tener alta imagen positiva. Decía no sentirse cómodo en el escenario nacional, una muestra más de su prudencia personal.

IX. Últimos años y fallecimiento

En los últimos años de su vida, Reutemann padeció complicaciones de salud, sobre todo hepáticas. Estuvo varias veces internado. El 7 de julio de 2021, falleció en Santa Fe a los 79 años.

Su muerte generó una ola de homenajes. La Fórmula 1, Ferrari, Williams y figuras del deporte y la política argentina lo despidieron con palabras de admiración y respeto. Su funeral fue íntimo, como lo fue su vida.

X. Legado e impacto cultural

Carlos Reutemann no fue solo un gran piloto. Fue un símbolo de profesionalismo, perseverancia y sobriedad. Su estilo marcó una época, y su paso por la política amplió su figura pública.

A diferencia de muchos ídolos deportivos, no se aferró a la fama ni al espectáculo. Fue austero, incluso cuando alcanzó la cima. Su figura está rodeada de un aire de mística: el campeón que no fue, el político que no quiso ser presidente, el hombre que siempre eligió el bajo perfil.

En Argentina, es recordado junto a Fangio como uno de los máximos exponentes del automovilismo. Su vida inspira a quienes buscan superarse con esfuerzo y constancia.

XI. Frases y testimonios

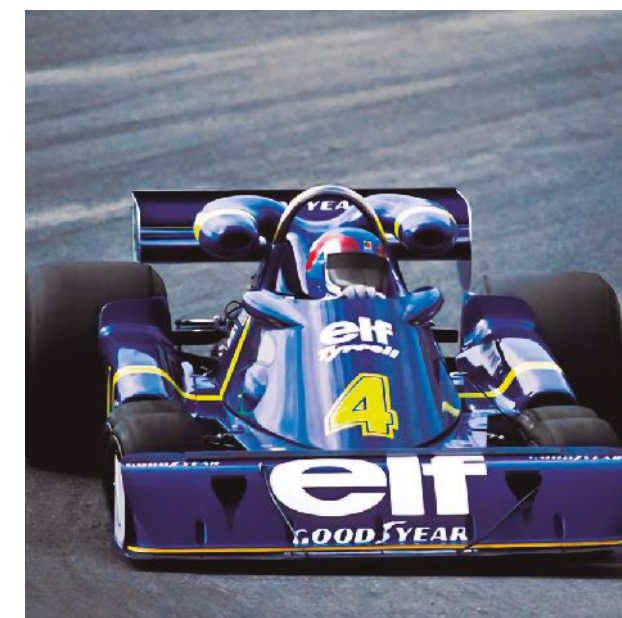
- Frank Williams: "Carlos era uno de los pilotos más finos y sensibles que tuve. Podía sentir el auto como pocos."
- Juan María Traverso: "Era muy serio, muy profesional. Un piloto de otra época."
- Nelson Piquet: "Le gané un campeonato, pero sé que ese año él merecía tanto como yo el título."



Depailler P3 en Mónaco 1976.



Ken Tyrrell creador del equipo con Derek Gardner creador del P-34.



En su primera carrera en Jarama 1976 apareció con la toma en escalopa.

TYRRELL P34

CUANDO SEIS RUEDAS FUERON MEJOR QUE CUATRO RUEDAS



Dr. Jesús Garcés

El curioso Tyrrell Fórmula 1 de Seis Ruedas

Nacido en una época en que los ingenieros podían plasmar toda su imaginación en un papel, y transformarlo a la realidad con la mayor flexibilidad, aunque ni los medios ni las instalaciones disponibles, eran los mejores, la pasión por innovar, y los aventureros capaces de invertir su dinero, y convencer a inversores para que creyeran en proyectos inverosímiles. Gracias a este conjunto de circunstancias hoy podemos recordar este proyecto increíble, a todas luces el Tyrrell P-34.

Un monoplaza de Fórmula 1 con 6 ruedas solamente se pudo materializar en otros tiempos. Tiempos en los que el hombre presumía de haber pisado la luna, grandes estrellas del rock como The Beatles se disolvían, y un periodo entre crisis del petróleo ya estaba causando estragos en el prisma del automovilismo mundial. Los disquetes, las calculadoras y el Betamax comenzaban a formar parte de una incipiente cultura tecnológica, que ya entonces sería encabezada por los gigantes contemporáneos Microsoft, y Apple.

El concepto inicial del Tyrrell P34 iba más allá de agregar más ruedas. Maurice Philippe, y el propio Colin Chapman habían estado ya sondeando con otras concepciones irracionales, como el motor de turbina Pratt and Whitney del Lotus 56. Como os digo, eran tiempos inestables, pero carentes de todo tipo de prejuicios a la hora de explorar cualquier área, y encontrar métodos alternativos.

Para hablar del Tyrrell P34, considero que primero es necesario hablar de su motor, ya que este tuvo mucho que ver en su resolución final. Se trata nada menos que

del formidable V8 Cosworth DFV de 90 grados. Una de las leyes del motor sport es que cuando aparece un nuevo producto o concepto, nunca gana de primeras.

Esto no fue siempre así, y la apertura de la temporada de Formula 1 de 1967 confirmó esta excepción que rompe la regla. Hablamos de una de las mejores alineaciones de monoplazas de 3 litros, con los BRM, los Climax, Repco, Westlake, y por supuesto Ferrari, todas ellas mecánicas de ensueño. Aquel año también harían aparición dos monoplazas con un nuevo motor. Los Lotus Ford barrieron en Mónaco, con Graham Hill estableciendo un nuevo récord de vuelta, y logrando la pole. En el otro, Jim Clark dio la vuelta más rápida de la carrera, lideró más de las tres cuartas partes, y obtuvo la victoria. La prensa lo denominó una obra maestra y otros le atribuyeron el título de Motor del Mesías. Lo más sorprendente del Cosworth DFV, que equivale a Double Ford Valve, es que fue desarrollado en tan solo



Impactante mecánica por su complejidad la del Tyrrell P-34.

nueve meses por un ingeniero que además nunca había completado un proyecto de motor en su totalidad. El joven ingeniero Keith Duckworth fue el artífice de esta gloria, que en 1969, y 1973 rompía con la categoría ganando todas las carreras de sendas temporadas. Entre 1967 y 1985, el DFV lograba 155 victorias para un total de 262 carreras disputadas.

A finales de los años 70, con la llegada del efecto suelo, el motor tendría una nueva oportunidad en la categoría reina. A pesar de que ya contaba con una década de antigüedad. Por raro que parezca, el efecto suelo, y el motor Cosworth inicialmente no fueron compatibles. El ángulo del bloque hacía que las culatas sobresaliesen y ocuparan el espacio donde precisamente deberían alojarse los túneles Venturi. Cosworth rediseñó el modelo elevando el ángulo de los cilindros, y dejando un enorme espacio debajo del chasis, algo que incrementó enormemente la carga aerodinámica. Los DFV destruyeron a los Flat 12 de Ferrari y de Alfa Romeo, y entonces los ingenieros ya debían enfrentarse a unas potencias con cierta complejidad de control.

En 1976, toda la parrilla de la Fórmula 1, a excepción de los ya mencionados italianos, utilizaba el motor Cosworth. Con las mismas reglas aerodinámicas y el mismo motor, los equipos tenían que buscar otros medios para ser más rápidos y eficientes. Derek Garner, que era otro conocido diseñador, y que trabajaba para Tyrrell (Derek Gardner, diseñó para Tyrrell los coches campeones del mundo de 1971 y 1973), ya había estado desarrollando un sistema de tracción integral



Dijon testigo de excepción.

para el Matra MS84 de 1969. Esto le valió para que Jackie Stewart se proclamara campeón de aquella temporada. Garner se embarcaba particularmente en la búsqueda de unos coches que tuvieran más agarre, un mejor manejo, la dirección más precisa y, en especial, una mejor manera de transmitir la potencia al suelo. Aprovechando las lagunas en las regulaciones, Garner comenzó a desarrollar el nuevo concepto de 6 ruedas en 1973.

“Hice algunos cálculos, y llegué a la conclusión de que, si tenía un coche con cuatro ruedas delanteras pequeñas tendría una ganancia de unos 40 caballos”

La idea detrás de este radical diseño era que 6 llantas en lugar de 4 tendrían una huella más grande que los coches normales, más agarre, y sin subviraje.

El proyecto recibió el nombre de Tyrrell 34 -el 34 hace referencia al número de proyectos realizados por el ingeniero británico a lo largo de su carrera-. Logró convencer a Ken Tyrrell, propietario de la escudería, quien pidió a Goodyear la producción de los neumáticos

pequeños. Aparte de los ingenieros y los mecánicos, nadie más fue informado sobre el proyecto. Ni siquiera lo sabían los dos pilotos del equipo, Jody Scheckter y Patrick Depailler.

DG: “Hice algunos cálculos, y llegué a la conclusión de que, si tenía un coche con cuatro ruedas delanteras pequeñas, y no aumentaba la anchura de la carrocería, podría reducir la tendencia a levantar el vehículo que generaban los neumáticos anteriores”, explicaba el director técnico del equipo. Lo que suponía una ganancia de unos 40 caballos según sus estimaciones.

El Tyrrell P34 usaba 4 ruedas, y neumáticos de 10 pulgadas de diámetro, especialmente fabricados en exclusiva por Goodyear para la parte delantera. Por otro lado, las 2 ruedas traseras serían de un tamaño tradicional. El diseño redujo la resistencia que habrían causado dos ruedas delanteras más grandes, aumentó la superficie de contacto total de los neumáticos delanteros, y creó una mejorada área de ventilación para los discos de freno.



Doblete en Suecia tras la retirada de Andretti.



Jody Scheckter dialoga con Ken y Derek con actitud poco amable durante los entrenos de Francia 76.

En teoría, todo debería haber funcionado a la perfección y el nuevo coche debería haber sido un éxito inmediato. Realmente este era un concepto inspirado en el pretérito Tyrrell 007, al que buenamente se le intentó adaptar un tren delantero de 4 ruedas. Durante los test, algunos pilotos afirmaron que el coche era imposible de conducir, pero aun así, en pleno secreto, el proyecto fue aprobado y se pretendía que estuviese listo para participar en la temporada 1975. En este punto el rendimiento técnico del Tyrrell no se estaba consumando correctamente, aunque se habían agregado algunos detalles funcionales como las definidas ventanillas laterales que permitían al piloto visualizar los pequeños neumáticos delanteros. Otro de los problemas latentes que se hizo notar rápidamente en sus primeras participaciones fue la incorporación de unos frenos de menor tamaño. Estos se calentaban de una manera más notoria y el diseño frontal del monoplace impedía su correcta refrigeración. Las ruedas delanteras, al tener una diferencia de tamaño tan relevante con respecto a las de atrás, provocaban que girasen



En el diluvio de Japón,

más rápido y esto se traducía en un mayor desgaste.

El reglamento de Fórmula 1 de mediados de la década de los 70 definía que el ancho máximo del spoiler delantero no debía superar el metro y medio. Esto provocaba que en el 100% de los monoplazas los neumáticos sobresaliesen por fuera del área de éste y precisamente uno de los propósitos del P34 era que sus propias ruedas fuesen lo suficientemente reducidas como para mantenerse dentro del área de la aerodinámica frontal. Esto daría lugar a dos ganancias. La primera sería una resistencia más baja en general, mejorando notablemente las velocidades punta del coche. Y la segunda sería limpiar el coeficiente de penetración de las líneas generales para proporcionar un flujo de aire mucho más efectivo hacia el alerón trasero. La parte delantera se tuvo que modificar de forma notable para adaptar la suspensión y la dirección, de forma que únicamente fueron sincronizadas las dos primeras ruedas delanteras con la columna mientras que las posteriores se regirían mediante un sistema solidario.

El Tyrrell P34 con motor Cosworth inmediatamente se convirtió en la estrella de la Fórmula 1.

A finales de septiembre de 1975, el nuevo P34 se exhibió en el Hotel Heathrow Hilton, de Londres. Estaba cubierto por una lona que ocultaba unos aros sobre las ruedas delanteras con el fin de que pareciese un monoplaza corriente y que en ninguna forma extraña

delatase la sorpresa. Cuando fue desvelado causó un gran impacto. De hecho, algunos de los miembros de la audiencia pensaron que aquello era tan solo un truco publicitario. Evidentemente no fue así y el 8 de octubre de 1975, el P34 llegó al Silverstone y tras algunos test a mayores, Tyrrell tomó la decisión de comenzar a construir dos chasis más, aunque en este caso con una distancia entre ejes un poco mayor. Al poco tiempo March, Williams e incluso la escudería Ferrari respondieron construyendo sus propios chasis experimentales de seis ruedas, aunque en este caso todos ellos, a diferencia del P34, adoptarían este concepto en su parte trasera. El Williams FW07D y el FW08B, junto con el March 240, tenían ruedas traseras en tándem, lo que reducía la resistencia aerodinámica aún más.

El Ferrari 312T6 presentaba cuatro ruedas traseras en un solo eje. Esto fue similar a como Auto Unión aumentó la atracción de sus Type D Grand Prix en la década de 1930. Los prolongados test no terminaron de ser fructíferos, de modo que ninguno de estos proyectos llegó a competir oficialmente. Además, en 1983 la FIA prohibió competir a los vehículos de cuatro ruedas motrices y poco más tarde el reglamento de Fórmula 1 exigía el uso exclusivo de cuatro ruedas.

El Tyrrell P34 con motor Cosworth inmediatamente se convirtió en la estrella de la Fórmula 1. Hasta ese momento nadie había visto un coche de carreras de seis ruedas, y la multitud estaba encantada con esta novedad. A Ken Tyrrell, y a sus patrocinadores les encantó la atención que estaban recibiendo y el P34



Jody Schekter no era un fan del P-34 y lo calificó como basura.



Configuración radiador frontal y toma alta.



Con la toma baja.



Mónaco 76 significó la consolidación del P-34 con Schekter segundo y Depailler tercero.

pronto estuvo en las portadas de las revistas de todo el mundo.

A pesar de su potencial técnico, el Tyrrell era complejo de manejar. En primer lugar, era más pesado que un monoplaza tradicional, si bien contenía el doble de material en su sistema de dirección y el doble de neumáticos delanteros. En segundo lugar, a su manejo, que ya era extraño de por sí, había que sumarle que los pilotos no estaban para nada familiarizados con él. En algunas condiciones el subviraje seguía presente, incluso con las cuatro ruedas delanteras sobre el pavi-

mento. Esto se debía a que los neumáticos especiales Goodyear, desarrollados especialmente para este modelo, sencillamente no estaban a la altura. Para arrojar algo más de luz sobre este controvertido diseño, hay que esclarecer que existieron hasta seis versiones diferentes del P34, y dentro de estas, se utilizaron dos nombres clave para catalogarlas. Estas se diferenciaron por las dos temporadas en las que participó, la primera en 1976, a la que correspondía el P34-2, y la de 1977, donde correría el P34-2B. No obstante, incluso llegó a nacer una versión primaria denominada P34-1, que

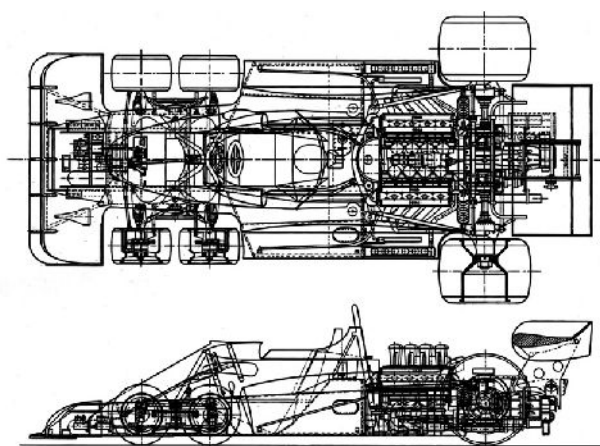


El creador del equipo y máximo responsable Ken Tyrrell.

jamás vería la luz. Sobre aquel concepto, se tenían intenciones de utilizar el motor Renault-Gordini, aunque como he dicho, jamás se materializó.

Las seis versiones del Tyrrell del P34 partían del V1, presentado en el cuarto Gran Premio de España en 1976, con las grandes tomas de aire que sobresalían del motor, a las que denominaron "escalope". Estos anexos desaparecerían en el V2, además de que las aletas traseras reducirían su tamaño, así como su voladizo. El V2 aparecería en la quinta carrera, que correspondía al GP de Bélgica. En esta carrera el coche mostraría una entrada de aire corta y plana, que solo se mantuvo durante dos grandes premios más. En el séptimo evento, el GP de Suecia, el V3 haría aparición sin ninguna entrada de aire. Las canalizaciones eran dirigidas directamente mediante las tuberías de admisión del motor, y este sistema se utilizó durante varios grandes premios.

La V4 equipaba una toma de aire vertical para el último Gran Premio de la temporada, el de Japón, aunque ciertamente este diseño también se utilizó en Silverstone. En este punto, se utilizaron varios diseños en el spoiler delantero, de manera más extensible, más planos, afilados, más bajos y con tomas de aire, así como otros de formas más redondeadas. El V5 llegó con el inicio de la temporada 1977. En esta versión la toma de aire se había eliminado, pero lucía una nueva librea. El V6 finalmente presumía de un carenado que cubría el motor y volvía a modificar las formas de su spoiler fron-



El P34 por dentro.

tal. Correría por primera vez en el GP de España, que suponía la cuarta prueba de la temporada 76, donde irónicamente demostró ser bastante competitivo.

Tanto Jody Scheckter como Patrick Depailler, que entonces eran los pilotos del equipo Tyrrell, habían demostrado que eran capaces de obtener unos resultados sólidos. Depailler se clasificó tercero detrás de James Hunt, y Nicky Lauda, y después de un comienzo lento, estaba en cuarta posición cuando hizo un trompo en la vuelta 25 estrellándose debido a un problema con los frenos. Scheckter comenzó el 14 en la parrilla, y se retiró después de 53 vueltas debido a problemas con el motor.

El siguiente fue el GP de Bélgica, Scheckter terminó cuarto mientras que Depailler se retiró después de que su DFV explotara. En las calles de Monte Carlo, el P34 lograba un doble podio, con Jody y Patrick por detrás del ganador Nicky Lauda.

Después del podio de Mónaco, la primera y única victoria del P34 llegaría en el GP de Suecia. Scheckter y Depailler terminaron primero y segundo, y hasta hoy en día, Scheckter es el único piloto que ha ganado una carrera de Formula 1 con un monopla de 6 ruedas. Al final de la temporada, Jody Scheckter terminó tercero en el campeonato detrás de James Hunt y Nicky Lauda.

"Simplemente no creía en ello, no creía en la teoría, y las pruebas que hicimos fueron erróneas, el coche era una basura"

Tras la victoria de Suecia y otros 4 podios más, los resultados fueron más que considerables, teniendo en cuenta que su compañero Depailler terminó cuarto en la clasificación con 7 podios. El Tyrrell Elf terminaría su temporada de estreno tercero en la clasificación del campeonato, solamente por detrás de Ferrari y McLaren.



La modificación del tren delantero no aportó mejoras en el p34.

Curiosamente, Depailler siempre fue un gran admirador del concepto de las 6 ruedas, mientras que Scheckter, por el contrario, fue especialmente crítico. El piloto sudafricano fue uno de los más fervientes detractores del monopla, al que no dudó en calificar de "basura" cuando dejó el equipo en 1977. "Simplemente no creía en ello, no creía en la teoría, y las pruebas que hicimos fueron erróneas", dijo el campeón del mundo de 1979 a Motorsport Magazine. "Se suponía que se mejoraba la capacidad de frenado. De hecho, era verdad cuando se frenaba en línea recta, pero en cuanto se giraba, los pequeños neumáticos patinaban y había que soltar el pedal, así que no había ninguna ventaja. Y el coche siempre se rompía".

Para la temporada 77 Scheckter fue sustituido por el sueco Ronnie Peterson un piloto estrella muy consolidado en la F 1 por su velocidad. Sin embargo, la temporada sería un auténtico desastre. Peterson registró 10 abandonos en 17 carreras, mientras que Depailler no terminó en 9 de ellas. Aunque el coche seguía siendo competitivo, ni Ken Tyrrell ni Derek Garner sabían que dirección tomar para seguir evolucionando el concepto. El problema del peso era irremediable, y un ensanchamiento del tren delantero para ganar más estabilidad afectaría notablemente al coeficiente de penetración. De esta forma, para la temporada 1978, el P34 quedaría relegado a los libros de historia, y Tyrrell volvió a la configuración de cuatro ruedas para su nuevo modelo.

TYRRELL P 34 RACE RESULTS FOR 1976

Event	Scheckter	Depailler
Jarama	Was not in P34	Qualifies 3rd but retires with fading brakes on lap 26.
Zolder	Qualifies 7th, finishes 7th	Qualifies 4th but retires with engine failure
Monaco	Qualifies 5th, finishes 2nd	Qualifies 4th, finishes 3rd
Anderstorp	Qualifies 1st, finishes 1st	Qualifies 4th, finishes 2nd
Paul Ricard	Qualifies 5th, finishes 6th	Qualifies 3rd, finishes 2nd
Brands Hatch	Qualifies 8th, finishes 2nd	Qualifies 5th, but retires with engine failure
Nurburgring	Qualifies 8th, finishes 2nd, takes fastest lap	Qualifies 3rd, but crashes on lap 1
Osterreichring	Qualifies 10th, but crashes on lap 14 with suspension failure	Qualifies 13th but retires on lap 24 with suspension failure
Zandvoort	Qualifies 8th, finishes 5th	Qualifies 14th, finishes 7th
Monza	Qualifies 2nd, finishes 5th	Qualifies 4th, finishes 6th
Mosport	Qualifies 7th, finishes 4th	Qualifies 4th, finishes 2nd and gets fastest lap
Watkins Glen	Qualifies 2nd, finishes 2nd	DNF
Fuji	Qualifies 5th, but retires with overheating engine	Qualifies 13th, finishes 2nd in torrential rain

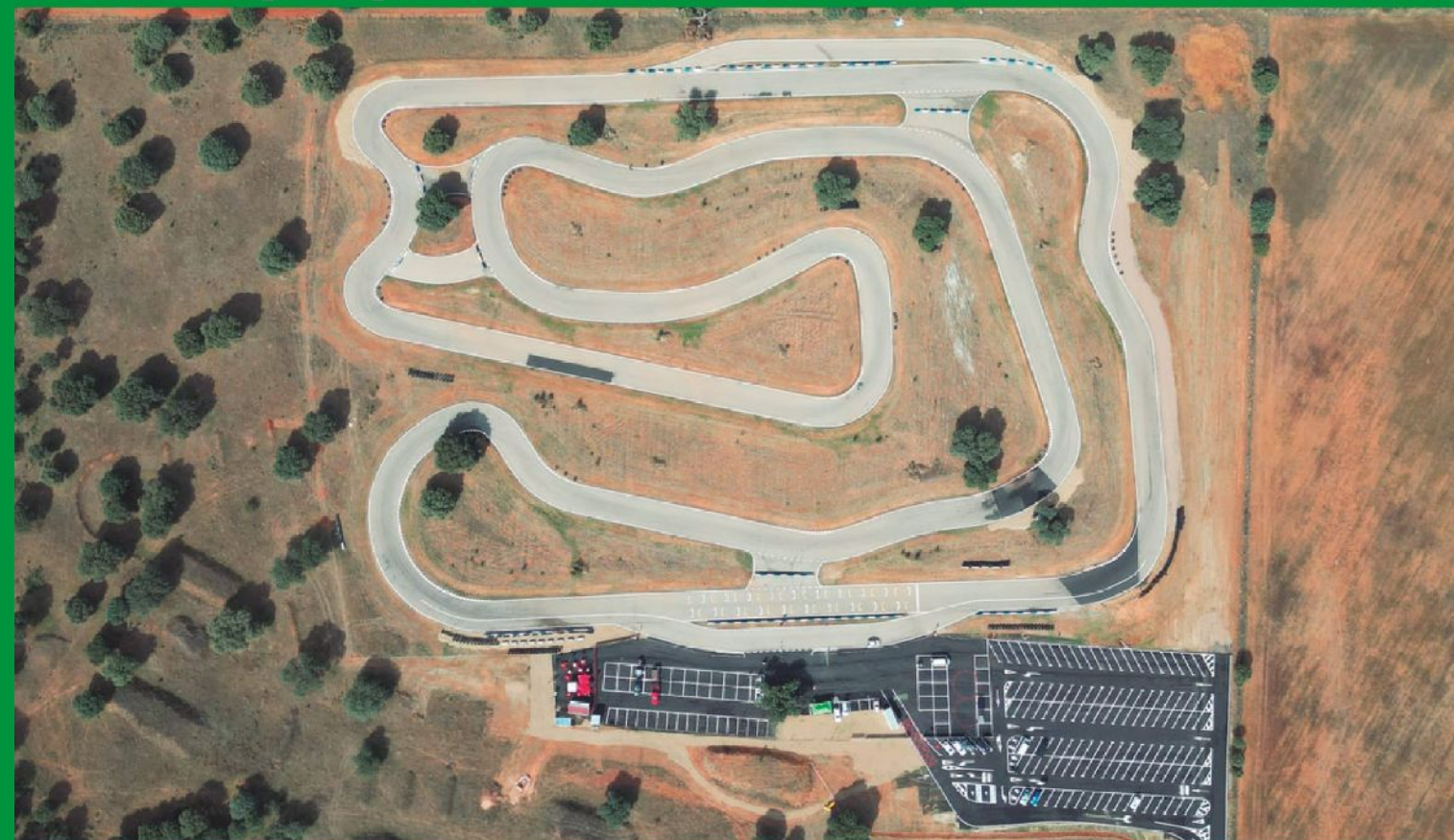
TYRRELL P 34 RACE RESULTS FOR 1977

Event	Scheckter	Depailler
Buenos Aires	Qualifies 14th, spun out on lap 28	Qualifies 3rd, retires on lap 32 with overheating engine
Interlagos	Qualifies 8th, crashed on lap 12	Qualifies 6th, crashed on lap 23
Kyalami	Qualifies 7th, retired on lap 5 with failing fuel pressure	Qualifies 4th, finishes 3rd
Long Beach	Qualifies 10th, retired on lap 5 with fuel line problem	Qualifies 12th, finishes 4th
Jarama	Qualifies 15th, finishes 8th	Qualifies 10th, retires on lap 12 with engine problem
Monaco	Qualifies 4th, retires on lap 10 with brake problem	Qualifies 8th, retires on lap 46 with brake & gearbox problem
Zolder	Qualifies 8th, finishes 3rd	Qualifies 5th, finishes 8th
Anderstorp	Qualifies 10th, retires on lap 7 with ignition problem	Qualifies 6th, finishes 4th
Dijon-Prenois	Qualifies 17th, finishes 12th	Qualifies 12th, crashes on lap 21
Silverstone	Qualifies 10th, retires lap 3 with engine problem	Qualifies 18th, crashes on lap 16 due to failing brakes
Hockenheim	Qualifies 14th, retires lap 42 with engine problem	Qualifies 15th, retires lap 22 with engine problem
Osterreichring	Qualifies 15th, finishes 5th	Qualifies 10th, finishes 13th
Zandvoort	Qualifies 7th, retires on lap 18 with ignition problem	Qualifies 11th, retires lap 31 with engine problem
Monza	Qualifies 12th, finishes 6th	Qualifies 13th, retires lap 24 with engine problem
Watkins Glen	Qualifies 5th, finishes 16th	Qualifies 8th, finishes 14th
Mosport	Qualifies 3rd, retires on lap 34 with fuel leak	Qualifies 6th, finishes 2nd
Fuji	Qualifies 18th, crashes on lap 5	Qualifies 15th, finishes 3rd



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



- 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

Contacta con nosotros

608 476 902

quercusvega.com reservas@quercusvega.com



Pista 4x4
ya disponible





ROGER PENSKE "CAPITÁN AMÉRICA"



Dr. Jesús Garcés

El hombre que cambió el motorsport para siempre

Cuando se habla de dominio en IndyCar, de victorias en las 500 millas de Indianápolis, y de una estructura casi militar en la forma de operar un equipo de carreras, el nombre de Roger Penske es ineludible. Su legado no es sólo el de un empresario exitoso o un dueño de equipo con más campeonatos que nadie, es el de un visionario que redefinió

lo que significa la excelencia en el automovilismo. Desde sus humildes inicios como piloto hasta convertirse en el hombre más influyente en la historia del automovilismo estadounidense, Roger, y Jim Penske han sido sinónimo de éxito, preparación meticulosa, y un estándar de perfección que pocos han logrado alcanzar.



Mark Donohue fue uno de sus pilotos fetiche con el que triunfó en América pero fracasó en Europa.



Jhony Rutherford toda una estrella de la Indy con el McLaren de Penske.



Ayrton Senna probó para Penske pero el proyecto no cuajó.

PERO ESTE DOMINIO NO FUE INMEDIATO
Roger Penske tuvo que construir su imperio desde cero, con victorias legendarias, fracasos dolorosos, proyectos que nunca despegaron y un camino que lo llevó a convertirse no sólo en el dueño del equipo más exitoso de IndyCar, sino también en el propietario del Indianapolis Motor Speedway, el estadio de la velocidad, y de la propia competición las IndyCar Series.

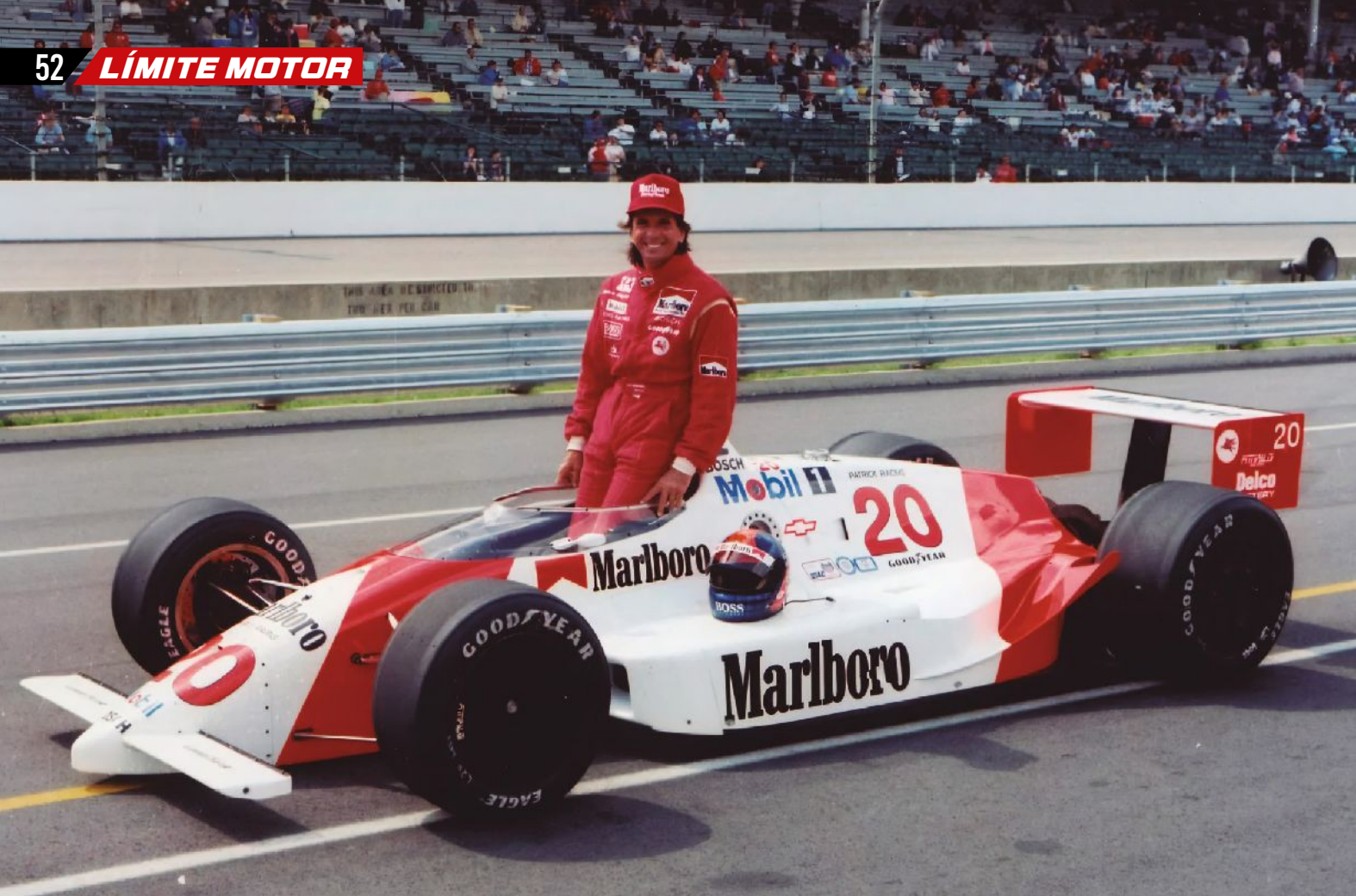
SU HISTORIA NO ES SÓLO LA DE UN EQUIPO DE CARRERAS

Es la historia de cómo una sola persona pudo moldear el automovilismo en América a su imagen y semejanza. Antes de ser el hombre más influyente del Motorsport estadounidense, Roger Penske fue piloto de carreras, compitiendo en diversas categorías

durante los años 50 y 60. A diferencia de muchos empresarios del automovilismo, Penske entendía lo que era estar al volante, sentir la presión de la competencia y tomar decisiones en fracciones de segundo.

Su reputación como piloto ordenado, calculador y meticuloso le ganó respeto en el paddock, pero él sabía que su verdadero destino no era estar al volante, sino dirigiendo un equipo.

Su talento lo llevó a competir en NASCAR, IndyCar y carreras de resistencia, pero su verdadero genio estaba en otro lado, la gestión y la estrategia. Penske tenía una mentalidad distinta. Desde joven, se obsesionó con la organización, la eficiencia y la perfección en cada aspecto de su vida, y



Emo Fittipaldi conquistó la Indy por dos veces, y las 500 millas con Penske.

esto se reflejaba en la forma en que abordaba las carreras.

Su reputación como piloto ordenado, calculador y meticuloso le ganó respeto en el paddock, pero él sabía que su verdadero destino no era estar al volante, sino dirigiendo un equipo. A los 28 años, decidió retirarse como piloto y fundó Penske Racing en 1966, con la visión de crear la escudería más profesional y eficiente que el automovilismo jamás había visto. Desde el primer día, Penske aplicó su filosofía de ejecución impecable, con un enfoque casi militar en la preparación de los autos, el entrenamiento de los mecánicos y la estructura operativa del equipo.

No se trataba solo de ser rápidos en pista, sino de ser los más disciplinados, y organizados en cada aspecto de la competición. Ese nivel de detalle pronto daría frutos. El primer gran paso en la consolidación del equipo fue su debut en las 500 millas de Indianápolis en 1969 con Mark Donahue al volante.

El método Penske, basado en la perfección en cada detalle. Roger Penske no era como otros dueños de equipo pues su mentalidad provenía del mundo empresarial, y dispuesto a todo aplicó dichos principios a su equipo de carreras.

En ese momento, Indianápolis era el pináculo del automovilismo estadounidense, la carrera que todos querían ganar. Aunque no lograron la victoria en su primera aparición, la semilla estaba plantada. En 1972, el Team Penske ganó su primera Indy 500 con Donahue al mando de un McLaren con motor Offenhauser.

Esta victoria marcó el inicio de una era de dominación. Desde los años 70 en adelante, Penske se convirtió en el equipo a batir en la IndyCar. Su éxito no solo se basó en tener buenos autos, y pilotos con talento, sino en una filosofía de gestión, que redefinió el automovilismo estadounidense.

El método Penske, basado en la perfección en cada detalle. Roger Penske no era como otros dueños de equipo pues su mentalidad provenía del mundo empresarial, y dispuesto a todo aplicó dichos principios a su equipo de carreras.

Disciplina, organización absoluta en los talleres, en los circuitos, y en los paddock donde el resto de equipos trabajaban con métodos tradicionales, con un gran grado de improvisación, Penske impuso un nivel de profesionalismo nunca antes visto. Instalaciones de primer nivel, siendo el primero en construir una base de operaciones, que funcionaba como una fábrica de precisión, con talleres inma-



Última victoria en las Indy 500 con Josef Newgarden en 2024.



Penske intentó la aventura de la Fórmula 1, pero no pudo conseguir su objetivo a pesar de los grandes esfuerzos humanos y económicos.



Ni un John Watson en plena forma pudo llevar al Penske al triunfo.

culados, donde imperaba la limpieza, el orden y el control, dotados de herramientas de última tecnología, y un equipo de ingenieros y mecánicos, que operaban con una sincronización perfecta. Innovación constante, siempre atento a las últimas novedades técnicas, desde mejoras aerodinámicas hasta el uso de la tecnología en la gestión de datos, Penske siempre estuvo un paso por delante del resto de equipos.

Este enfoque convirtió a Penske en el equipo dominante de la IndyCar series, con una racha de títulos, y victorias en Indianápolis, que nadie pudo

igualar en décadas. El Team Penske ha logrado más de 600 victorias en múltiples categorías, incluyendo 19 triunfos en las 500 millas de Indianápolis y 17 campeonatos de la IndyCar, más que cualquier otro equipo en la historia. Pilotos legendarios han pasado por el equipo, como Rick Mears, 4 veces ganador de la Indy 500, Emerson Fittipaldi, campeón del InCar, y doble ganador en Indianápolis. Al Unser y Al Unser Jr., figuras icónicas de IndyCar. Helio Castroneves, otro 4 veces ganador en Indianápolis. Joseph Newgarden y Will Power, campeones en la era moderna.



Gil de Ferrán fue otro de los grandes pilotos sudamericanos triunfadores en Indy 500 con el Team Penske.

El nivel de dominio de Penske en IndyCar es y será difícilmente igualable, pero su historia también tiene momentos difíciles. A pesar de su éxito, Penske ha enfrentado fracasos significativos en su historia.

En 1995, su equipo quedó fuera de la Indy 500 en las clasificaciones, un golpe humillante que llevó a una reestructuración total de la organización. El proyecto de Fórmula 1 en los años 70 no tuvo éxito, demostrando que incluso los mejores pueden fallar cuando se enfrentan a desafíos desconocidos. El conflicto entre CART y la IRL en los años 90 dividió el automovilismo estadounidense, y Penske tuvo que tomar decisiones estratégicas que afectaron la presencia de su equipo en las competiciones.

Pero cada fracaso ha sido una lección, y cada vez que Penske no obtuvo la victoria, volvió a levantarse más fuerte. En 2019, Roger Penske dio el paso definitivo para convertirse en el hombre más influyente en el automovilismo estadounidense, compró la IndyCar, y el Indianapolis Motor Speedway. Ya no era solo un equipo exitoso, ahora era el dueño de la serie, y de la pista más importante de los Estados Unidos de América.

Esta adquisición le dio control absoluto sobre el futuro de IndyCar, asegurando que la categoría mantuviera su prestigio, y que continuara evolucionando. Hoy, el Team Penske sigue siendo la referencia absoluta en la IndyCar, con una estructura que ha establecido el estándar de excelencia en el automovilismo.

Roger Penske no solo ha creado un equipo, ha creado una cultura, una forma de trabajar en el equipo, y una metodología de gestión que redefinió la manera de competir, y de ganar carreras.

Su legado no es solo el de haber creado un equipo de carreras dominante, gracias a haber sabido aplicar la filosofía empresarial a la gestión, sino por haber asegurado el futuro de la competición más prestigiosa de los EEUU con la adquisición del templo de la misma el Indianapolis Speedway, como la propia serie, además de ser un hombre que ha invertido su vida en la búsqueda de la perfección. Y en IndyCar, esa perfección tiene un nombre, Penske.

ROGER PENSKE, 61 AÑOS EN BUSCA DE LA VICTORIA EN LE MANS: "¡TENEMOS QUE GANAR!"

Ha conseguido una serie de victorias en algunas de las carreras más legendarias del automovilismo, pero una victoria en Le Mans aún se le escapa a Roger Penske.

Penske declaró en una rueda de prensa de Porsche que la victoria en Le Mans era su objetivo.

Pocas personas llevan tanto tiempo intentando ganar las 24 Horas de Le Mans como Roger Penske.

Ahora, 61 años después de su primer intento en la carrera, con 87 años, dueño de la IndyCar, y del equipo, cree que este es el año en que finalmente podrá saborear el champán de la victoria.

Las señales eran sin duda auspiciosas. En enero, el equipo Penske ganó sus primeras 24 Horas de Daytona en 54 años; el mes pasado, Penske celebró su vigésima victoria en las 500 Millas de Indianápolis con Josef Newgarden.

Ahora, los Porsche de fábrica que Penske Motorsport gestiona, ofrecen al Capitán la oportunidad de llenar un vacío en su impresionante palmarés.

El equipo llegó como uno de los favoritos, y el piloto Kevin Estre consiguió la pole position. Antes de la carrera, Penske declaró que su objetivo ahora era organizar la rueda de prensa de la victoria.

"Tenemos que remontarnos a 60 años atrás, cuando corrí aquí, y el objetivo era ganar esta carrera", declaró Penske.

"La colaboración que hemos desarrollado con Porsche ha sido increíble. Esta pole position que nos consiguió Kevin nos da mucha más energía para ganar esta carrera".

Roger Penske, y Pedro Rodríguez en Le Mans en 1963. Penske corrió un Ferrari 330 en Le Mans con Pedro Rodríguez en 1963, y estuvo en la contienda por la victoria hasta que se rompió una tubería de aceite después de nueve horas. Regresó en 1971 como propietario de un equipo, de nuevo con Ferrari, pero el 512M de Mark Donohue y David Hobbs se retiró por un fallo del motor.

Estuvo alejado de Le Mans durante décadas, acumulando la mayoría de las 20 victorias de su equipo en las 500 Millas de Indianápolis, 17 campeonatos de IndyCar, cuatro campeonatos nacionales de NASCAR y una victoria en Fórmula 1.

Pero, tras haber ganado en carreras legendarias como Daytona, Sebring, Indianápolis y Bathurst, el éxito en Le Mans aún le faltaba.

Corrió con el Porsche 917 en la Can Am en la década de 1970 y, el año pasado, renovó su colaboración con Porsche, gestionando los 936 Hypercar de fábrica. Desde la perspectiva de Porsche, cuanto menos se hable de las 24 Horas de Le Mans del año pasado, mejor.

Pero las perspectivas para el año 2024 eran muy prometedoras. "No presumimos de lo buenos que somos", declaraba Penske. "Creo que es mejor mostrar los resultados como lo hicimos en la clasificación".

Si analizamos la historia de nuestro equipo de carreras, vemos que se remonta a Porsche, al 917. He colaborado con Porsche como concesionario durante muchísimos años. Si pensamos en nuestra capacidad para aprovechar la oportunidad de



Rick Mears triunfador en Indy 500 con Penske en 1988.



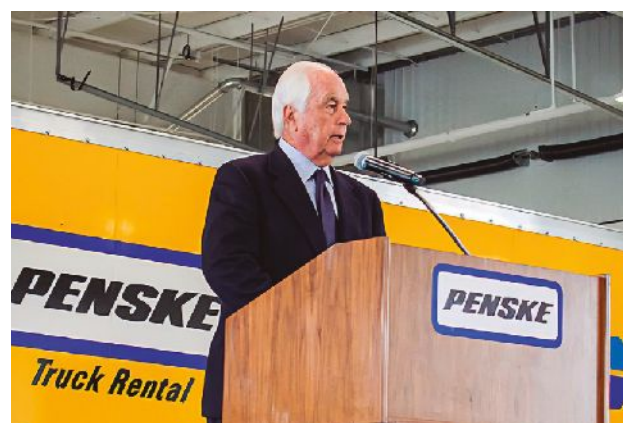
Impresionante el equipo que presentó Penske en las Indy 500 de 2024 en que consiguió su última victoria.



Le Mans representa el gran reto pendiente, y Penske lo afronta con todo, pero se le resiste un año más, quizá 2026 será el año.



Medios y estructura modernos para un equipo de máximo nivel, así es el Penske Team.



Siempre al frente de sus empresas o de su equipo Roger Penske es todo un referente en el motorsport mundial.

ganar en Daytona en 2024 e Indianápolis en 2024, ahora tenemos que ganar Le Mans, y ese es nuestro objetivo.

En una conferencia de prensa, elogió la colaboración de Porsche con Penske, y afirmó que el trabajo del equipo desde la carrera del año pasado podría ser clave.

“Creo que será una cuestión táctica”, declaró Penske. “Creo que tenemos que ser inteligentes. Luchamos muchísimo por la fiabilidad. Para mí, es un objetivo que anhelaba desde hace muchos años. Todos están comprometidos”.

Desgraciadamente las expectativas no se confirmaron pues Ferrari se mostró intratable como lo había sido en la carrera del centenario, y una vez más la gran asignatura pendiente de Roger Pens-

ke continuará siendo sin duda la victoria en las 24 Horas de Le Mans, que año tras año se le escapan. Muy significativa ha sido la edición de este 2025 en el que en una carrera llena de estrategia, y en un sprint final, estuvo en muy cerca de arrebatar el triunfo a un equipo Ferrari, que tras dominar la competición, vió como sus dos coches oficiales perdían la partida frente al Porsche Penske oficial, pues Porsche ha delegado en la organización Penske Racing su equipo oficial, siendo finalmente el coche de AF Corse, equipo privado, y con un excelso Robert Kubica en un antológico relevo de 4 horas, los que conseguían por un escaso margen de 14 segundos la victoria.

Su próximo reto volver a por la victoria en Las 24 Horas de Le Mans 2026.

**DORMIR
EN LA CAMA
ALARGA
LA VIDA.**

**DORMIR
AL VOLANTE
TIENE EL
EFECTO
CONTRARIO.**

El sueño al volante mata.

DE LA ARMUÑA A NÜRBURGRING P2

Matech 2010. Un camino de aprendizaje

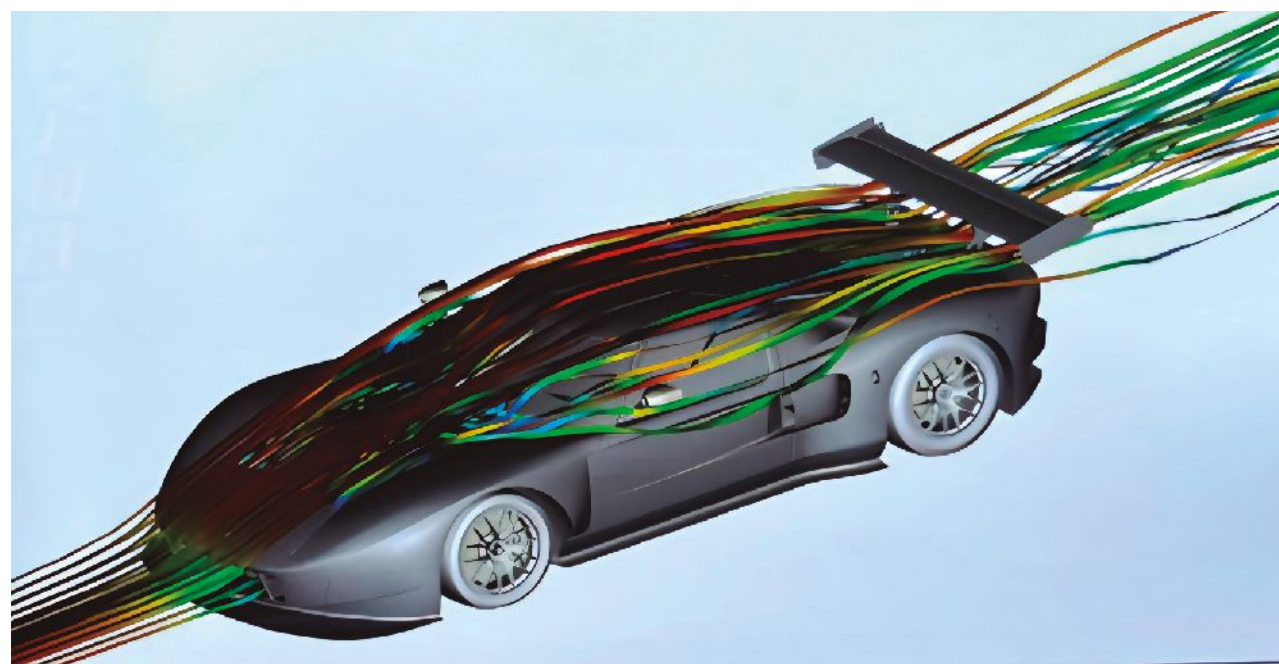
No se puede hablar de la Armuña sin mencionar Aldeaseca, el pueblo donde vivían mis tíos Manuela y Yeyo. Allí pasamos veranos enteros de niños, y fue precisamente en esa época cuando se reforzó mi pasión por los vehículos con motor. Recuerdo como si fuera hoy la primera vez que me senté sobre mi padre, en su Seat 132 con motor Perkins, un taxi que aún hoy es mi favorito: de la primera serie, sin molduras laterales, con aquellos pilotos traseros rectangulares, y las llantas del 1430. Poco después, con apenas siete años, ya conducía yo solo el Peugeot 504 por la era de mis tíos. Me las arreglaba para mirar entre el salpicadero y la parte superior de aquel enorme volante típico de los coches sin dirección asistida.

Fue también en esas tierras donde empecé a ayudar a mis tíos: al amanecer, me ponía al volante del mítico Ebro Super 55, conduciendo por los campos ya cosechados mientras mi tío cargaba las alpacas con la horca y mi tía Manuela las iba ordenando en el

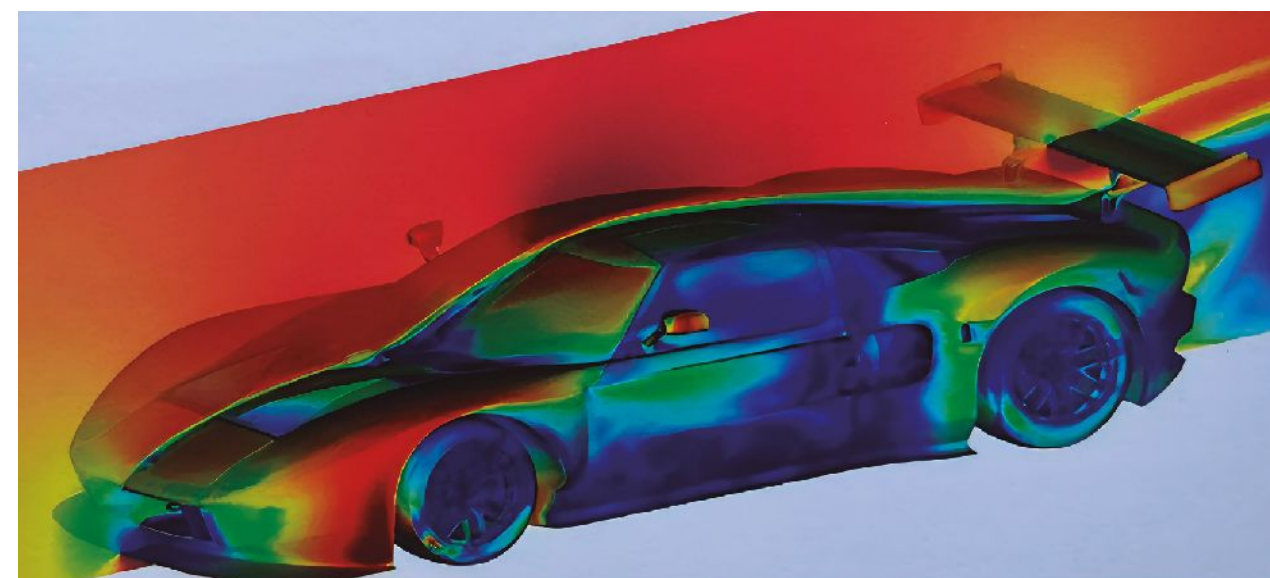
remolque. Éramos pocos niños en el pueblo, así que mis hermanos —Javi, Jorge y yo— nos juntábamos con quienes había: Toni, Paco, y los hermanos Cacho Polo —José Carlos, Tito y Juan Luis—. Tito, por cierto, ya apuntaba maneras con las motos; sabía instintivamente que el reparto de pesos era clave, y se sentaba bien adelantado, como los que saben.

La diferencia con los grandes es que nosotros teníamos menos muñecos, pero lo suplíamos con entusiasmo, con ganas.

Éramos como una película de submarinos: apenas había chicas, salvo cuando, de vez en cuando, aparecían Belén o Esperanza. Nuestra obsesión era clara: lograr que alguien nos dejase dar una vuelta en cualquier vehículo con motor. Nos daba igual qué: tractores, Vespinos, coches, motos... Todo valía. Incluso nos entreteníamos haciendo el puente a los



Estudio de fluidos CFD previo a la definición de la carrocería.



Otra visualización de CFD (distribución de presiones).

tractores, aunque esperamos —con los dedos cruzados— que eso ya haya prescrito.

Durante años, mi madre insistió en que no íbamos a llegar muy lejos. Pero lo cierto es que, por entonces, ya estábamos en Mayen, a casi 2.000 kilómetros de Salamanca. Y para haber llegado en bici —o andando—, no estaba nada mal.

La preparación de 2010 había comenzado en el verano de 2009. Como en los equipos de verdad, se trabajaba con antelación, desde mitad de la temporada anterior. La diferencia con los grandes es que nosotros teníamos menos muñecos, pero lo suplíamos con entusiasmo, con ganas. De esas que no se compran ni se fabrican: se tienen o no se tienen.

Y hablando de todo esto, me viene a la memoria una anécdota curiosa. A finales de 2009, Toyota F1 anunció su retirada de la Fórmula 1. Su base operativa estaba en Colonia, a apenas 80 kilómetros de la sede de Matech. Aquello nos vino de perlas, porque nos permitió fichar a Thomas Mattes como responsable de taller. Ex-Toyota, gran profesional y, además, un auténtico apasionado de los BMW.

En 2010, mientras corríamos en Nürburgring, un grupo de japoneses de Lexus estaba de visita en Alemania, evaluando si tenía sentido entrar en el campeonato de GTs. Thomas les enseñó el box y les explicó con toda naturalidad que corríamos con dos GT1 propios, que habíamos fabricado otros dos para Marc VDS —a los que también dábamos soporte—, y que además manteníamos activos varios GT3 por toda Europa, a los que proveíamos de recambios y asistencia técnica.

Uno de los responsables japoneses, intrigado, le preguntó cuántas personas formaban el equipo. Hay

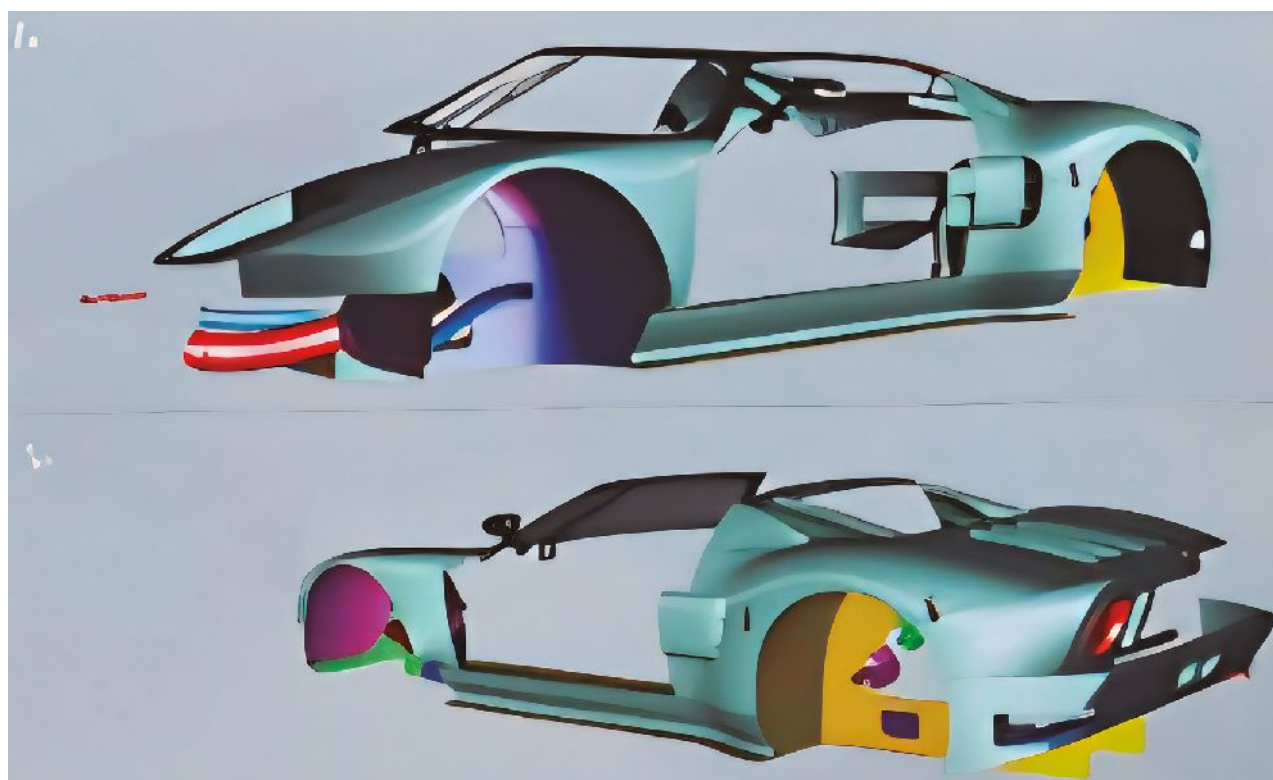
que recordar que Toyota F1 llegó a contar con cerca de mil empleados entre Colonia y Japón, y movía un presupuesto de casi 400 millones de euros al año. No tengo claro si con tantos medios llegaron a ganar 50 carreras o ninguna (ironía off, no ganaron ni una), pero desde luego recursos no les faltaban.

Thomas respondió con total honestidad: "Sixteen" (dieciséis). El japonés asintió con expresión comprensiva, repitiendo: "Sixty" (sesenta). Y Thomas, sin pestañear, aclaró: "No, sixteen. One-six". Entonces, los ojos del japonés, normalmente rasgados, se abrieron como platos, más redondos que los de un personaje de anime. Fue un momento glorioso.

Scalabroni no es solo un ingeniero brillante; es un verdadero Leonardo da Vinci moderno, con una visión global que va mucho más allá de lo puramente técnico.

Con mi amigo Eduardo Giménez como ingeniero jefe en Marc VDS y su recomendación de incorporar a Enrique Scalabroni al equipo, dimos un salto de calidad enorme. También se sumaron al proyecto a tiempo parcial antiguos compañeros de Epsilon Euskadi: Guillermo Pezzetto, Rodrigo Martínez, Pablo Alonso, Andoni Larumbe y Billy (ex Racing Engineering). Un grupo reducido, sí, pero con una entrega y un talento que no se pueden medir en números.

El primer contacto con Enrique Scalabroni fue sencillamente espectacular. Thomas Mutsch —director de operaciones y también piloto de nuestros GT1 y GT3— y yo escuchamos todas sus propuestas con atención antes incluso de hablar de dinero. Fue como abrir un grifo de conocimiento: ideas, soluciones, y



Diseños de la carrocería previos para fabricación.

detalles técnicos que salían a borbotones. Scalabroni no es solo un ingeniero brillante; es un verdadero Leonardo da Vinci moderno, con una visión global que va mucho más allá de lo puramente técnico.

Cuando llegó a Mayen, lo comprobó en persona: no salíamos antes de las 21:45. Y no por disciplina prusiana, sino porque a esa hora solo nos admitían en dos restaurantes del pueblo: uno griego y uno italiano.

Gracias a su llegada, dimos un salto brutal en ingeniería, en imagen y, lo más importante, en resultados. A ello contribuyó también Dale Gage, diseñador de Ford en EE. UU., que había trabajado en el desarrollo del Ford GT de calle de 2005 —la base de nuestro proyecto. Como ocurre con todos los vehículos modernos (y en este caso de forma especialmente compleja), el coche se había desarrollado utilizando múltiples sistemas CAD (programas de diseño asistido por ordenador) y una larga lista de proveedores. Dale fue el encargado de coordinar a todos los equipos y de centralizar la información sobre la carrocería.

Tuvimos la suerte de que nos echara una mano directamente. Se vino unos días a Alemania para ayudarnos, y creo que uno de los motivos que lo convenció fue que le respondíamos los correos que enviaba desde EE. UU. a horas bastante intempestivas para

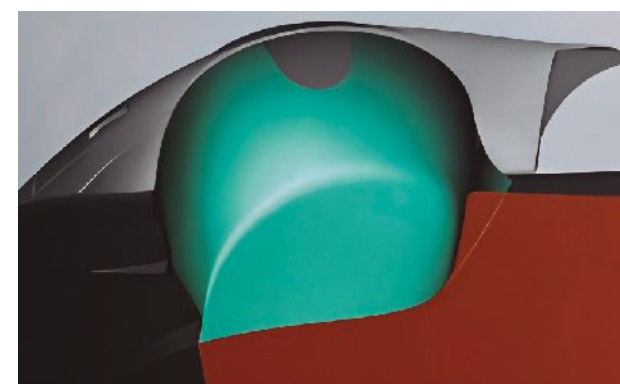
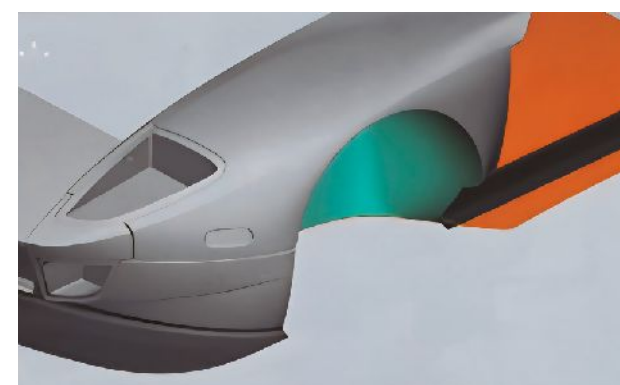
Europa. Claro, él pensaba que nos pillaba madrugando... y la realidad es que seguíamos en la oficina a las 21 o 22 horas. Como buen estadounidense aplicado, valoraba ese nivel de implicación.

Cuando llegó a Mayen, lo comprobó en persona: no salíamos antes de las 21:45. Y no por disciplina prusiana, sino porque a esa hora solo nos admitían en dos restaurantes del pueblo: uno griego y uno italiano.

Dale nos proporcionó el diseño CAD de la piel exterior de la carrocería, el punto de partida para desarrollar el coche. El reglamento nos permitía ensanchar los ejes hasta 150 mm, pero luego exigía volver a unas formas exteriores similares a las originales. La parte trasera de las aletas era crítica: influye mucho en la aerodinámica, ya que es una zona donde se pueden generar turbulencias. Nuestro coche, además, tenía un voladizo trasero muy corto, lo opuesto a los típicos diseños de Le Mans.

Scalabroni jugó un papel clave en ese salto cualitativo.

Los reglamentos de GT buscan permitir ciertas modificaciones sin romper la esencia del coche original, y al mismo tiempo equilibrar prestaciones entre modelos muy distintos. ¿Cómo lo logran? Durante el diseño, se conceden ciertas exenciones (los famosos "waivers", como dicen en la périfda Albión):



Estudio de diseño del paso de rueda.

por ejemplo, permitir un alerón trasero más alto si la forma de la carrocería dificulta el flujo de aire, o modificar la posición del cambio si el coche original es de tracción total y se convierte en propulsión.

Una vez en competición, los organismos como la FIA, ACO o IMSA utilizan el "Balance of Performance" (BoP) para igualar a los distintos coches. Antiguamente bastaba con ajustar el peso mínimo, el tamaño de las bridas de admisión o la capacidad del depósito y el diámetro del restrictor de repostaje, para igualar tiempos en boxes.

Hoy el proceso es mucho más sofisticado: se emplean simuladores de tiempo de vuelta alimentados con datos reales de potencia, mapas aerodinámicos de túnel de viento y, recientemente, hasta se mide el par motor en las transmisiones para calcular cuánta energía llega realmente a las ruedas.

Nosotros logramos algunas exenciones clave gracias a Pierre Caporal, que en aquel momento era el responsable técnico de la FIA, y también a Daniel Perdrix, encargado de los aspectos técnicos para Le Mans. Aquello marcó una diferencia.

Entre 2009 y 2010 el equipo vivió una transformación profunda. La mejora fue notable en todos los aspectos. Martin Bartek, el propietario, decidió que era el momento de dar el salto: participaríamos en el Mundial de GTs y en las 24 Horas de Le Mans. El objetivo estaba claro: consolidarnos como un fabricante de referencia en las distintas categorías de GTs.

Lo primero que llamó la atención fue el aspecto de los coches. Parecían más refinados, más evolucionados. Detrás de esa mejora estética había un cambio de fondo: pasamos de un proceso de fabricación bastante artesanal y con una fuerte dependencia de Heggemann Autosport, a una dinámica mucho más estructurada, propia de los grandes constructores. Fue un paso decisivo.

Scalabroni jugó un papel clave en ese salto cualitativo. Desde el principio defendió que 2100 mm de anchura era demasiado para Le Mans. Lo ideal, según él, era no superar los 2000 mm. Manuel Leal —hoy en la F1— y Jean Vinatier (sí, el mismo de los espectaculares vídeos de rallies con el Renault 8 que se pueden encontrar en YouTube) ya estaban al tanto de nuestras complicaciones con ese límite reglamentario.

Enrique fue quien hizo los primeros bocetos de un morro mucho más redondeado. Ford Alemania nos apoyaba técnicamente desde su fábrica en Colonia, aunque sin aportar presupuesto. Nos escanearon el coche de 2009, evaluaron su carga aerodinámica y resistencia al avance en el túnel de viento y, además, nos dieron acceso a las simulaciones CFD (Computational Fluid Dynamics, o dinámica de fluidos por ordenador) a través de EXA, una empresa con la que colaboraban habitualmente. Como era un recurso prestado, tuvimos que esperar a que nos hicieran un hueco "para becados", así que los resultados llegaron con retraso... pero cuando lo hicieron, confirmaron lo que ya intuíamos: la cabeza de Scalabroni era un túnel de viento andante. Apenas se detectaron un par de detalles menores que se podían optimizar.

Para fabricar las nuevas piezas en fibra de carbono contamos con Capricorn Composite GmbH, una empresa situada en el polígono industrial del Nürburgring. Tuvimos un pequeño malentendido inicial, que acabó en una grata sorpresa. Scalabroni, como Adrian Newey y otros grandes, trabaja a mano. En la reunión con Capricorn nos ofrecieron a una diseñadora, Gerlinde, que supuestamente se encargaría de

“los dibujos”. Pero no era lo que pensábamos: ella no iba a modelar superficies, sino solo a definir las uniones entre piezas. Aquello nos retrasó unos días, hasta que recurrimos a una agencia para que nos enviara un diseñador.

Y ahí tuvimos suerte: llegó Juanjo Espinosa. Un fuera de serie. Incansable y creativo. Se encargó de dar forma en CAD a todas las superficies que Scalabroni le iba indicando y, además, propuso un montón de ideas para el diseño mecánico y estético del coche, pensadas para atraer patrocinadores. Por ejemplo, diseñó unos pasas de rueda ajustados al milímetro, que permitían el máximo movimiento sin riesgo de rozaduras, entre muchas otras mejoras que no se ven, pero que marcan la diferencia.

También hay que destacar a Christoph Werner, con quien años más tarde volví a coincidir en Porsche. Fue clave en múltiples frentes: diseño, ingeniería de pista, análisis de datos e incluso en algo tan aparentemente trivial como la “coreografía” de los pit stops, que ayudó a optimizar de forma espectacular.

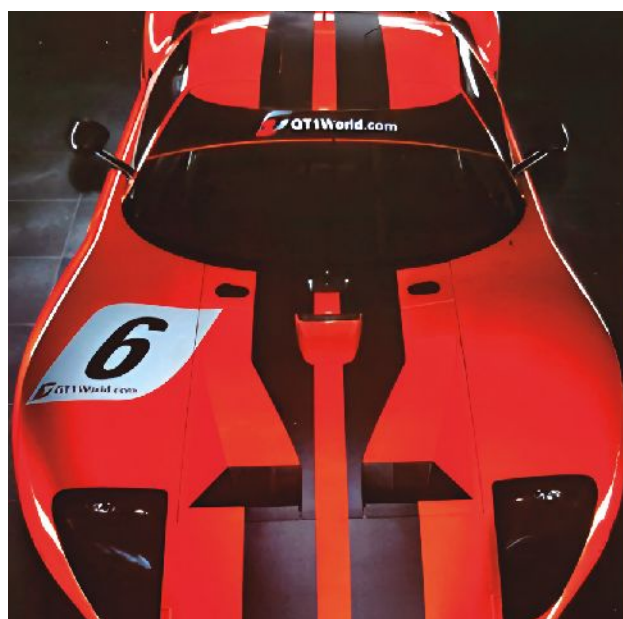
Cuando empezamos, Christoph apenas tenía experiencia en CATIA —el software de diseño asistido por ordenador desarrollado en ese país vecino siempre dispuesto a darnos lecciones... cuando no están en huelga—, pero se puso al día a toda velocidad. Junto con Juanjo, lograron lo que parecía imposible: pasar de un proyecto artesanal a un desarrollo de ingeniería profesional, donde todos los modelos —motor, escape y un sinfín de componentes más— se integraban perfectamente en el conjunto del coche.

Los otros dos grandes saltos de calidad llegaron por parte de los pilotos —de los que hablaremos más adelante— y de todo lo relacionado con la imagen y presentación del equipo: el diseño de boxes, la decoración de los coches, el marketing, el hospitality... Todo ello bajo la dirección de Steve Nesta, que además seguía haciendo fotos espectaculares.

Martin Bartek y Marc van der Straten continuaban apostando por el proyecto, tanto en el Mundial de GTs como en las 24 Horas de Le Mans.

La segunda mitad de 2009 pasó en un suspiro, entre las carreras con los GT1 y GT3 y el diseño del coche de 2010. Teníamos por delante una lista larga de cambios importantes: nuevo motor, de 5.3 litros en lugar de 5.0, nueva centralita Magneti Marelli (obligatoria por reglamento, en lugar de la Bosch), nuevo cambio —Xtrac, reemplazando al Hewland—, carrocería completamente nueva... y un sinfín de detalles más.

Y, de repente, llegaron las vacaciones de Navidad. Era 22 o 23 de diciembre, y yo tenía un vuelo a Madrid desde Düsseldorf, donde iba a encontrarme con



Decoración utilizada para la presentación en París. Sugerí el naranja una noche alineando el coche en Paul Ricard y me sorprendió ver que lo eligieron y lo bien que quedaba.

Frauke. Le apasionaban tanto las carreras como las matemáticas; venía a todas las pruebas que podía, nos hizo un montón de cálculos matemáticos inspirados en el excelente libro de Jorge Segers, *Analysis Techniques for Racecar Data Acquisition* (muy recomendable), y hasta se encargó de la gasolina en las 24 Horas de Spa 2009 con los GT3. Pero también era muy alemana, en el mejor sentido de la palabra: puntualidad estricta, y más aún en fechas con tanta gente de viaje.

Yo tenía previsto ir a trabajar un rato por la mañana y luego coger el tren a Düsseldorf. Me parecía una buena idea arrancar el coche antes de irme, para poder marcharme tranquilo. Pero el resto del equipo no compartía mi entusiasmo. Empezaron con las típicas excusas: “no es necesario”, “ya arrancamos el motor con la nueva centralita en el banco de pruebas”, “la caja de cambios y el diferencial ya se probaron en Inglaterra”...

Aun así, insistí. Aunque era el único que tenía un avión que coger ese día —los demás vivían a menos de 100 km—, logré convencerlos. No fue una imposición, pero quizá ya tenía cierta autoridad moral, o simplemente estaban cansados de discutir. Aun sin mucha convicción, accedieron a arrancar el coche. Imagino que algunos improperios en silencio sí que me dedicaron.

El coche de 2009 llevaba el volante de inercia del motor de calle, enorme. Tan grande que había que recortar el fondo del coche e incluso hacer un cajeadito en la tabla de Jabroc que exige el reglamento GT1. Por si alguien no lo sabe, el Jabroc es una made-



El trabajo de Steven Nesta para mejorar la presentación y el marketing del equipo fue espectacular.

ra densa, curiosamente no flota, con una densidad cercana a 1.25, pensada para resistir impactos. En los GT3, el volante de inercia llegaba a sobresalir por debajo del fondo plano.

Como ingeniero jefe de un proyecto así, uno se pasa mucho tiempo escuchando a expertos que dominan mejor cada área específica. A veces uno se siente como un analfabeto con cargo. Pero también tiene una ventaja: puedes pedir cosas sin tener que justificar cada paso técnico para conseguirlas.

Venía escarmentado de mi etapa en el LMP1 de Epsilon Euskadi, donde los problemas con el motor de arranque fueron una constante.

Así que pedí un volante de inercia más pequeño. ¿Cuánto más pequeño?, “lo más pequeño posible, que no haga falta recortar el fondo plano ni tocar la madera de Jabroc”. Los de Xtrac hablaron con los motoristas, hicieron sus cálculos, y nos fabricaron un volante compacto. Era posible gracias a que usábamos un embrague de carbono de tres discos con apenas 160 mm de diámetro.

Un volante de inercia pequeño y aligerado tiene una ventaja clara: permite que el motor suba de vueltas con más alegría. Además, permite montar una corona para el motor de arranque también de tamaño reducido. Todo sonaba muy bien sobre el papel... hasta que llegó el momento de poner el coche en marcha.

El arranque estaba previsto justo cuando yo tenía que salir hacia Düsseldorf, por si se complicaba algu-

na conexión de tren. Apparentemente era un trámite, algo rápido... pero, como suele pasar, se torció.

Venía escarmentado de mi etapa en el LMP1 de Epsilon Euskadi, donde los problemas con el motor de arranque fueron una constante. Y aunque en los Ford GT3 de Matech en 2009 la cosa fue algo mejor, aún arrastrábamos ciertas limitaciones. Así que para el modelo 2010 propuse montar dos motores de arranque. Los alemanes asintieron sin decir ni palabra. Nunca supe si fue por su gusto por la simetría —algo que valoran mucho— o porque sabían que vengo de un pueblo con cárcel y me habían visto manejar una navaja mariposa con cierta soltura.

Llega el momento: batería auxiliar conectada, como manda el protocolo. Los coches de carreras llevan un cortacorriente general, y un interruptor adicional para el encendido. Como casi todos tienen cárter seco, lo habitual es dar al motor de arranque sin encender el motor, solo para que suba la presión de aceite antes de que las bujías empiecen a producir chispas.

El primer mecánico acciona el pulsador del motor de arranque y... nada. Exactamente lo mismo que cuando alguien me lanza una indirecta evidente esperando que reaccione: ni me inmuta.

“¿Qué parte de ‘una batería enorme conectada directamente al motor de arranque’ no has entendido?”

Probamos de nuevo, con idéntico resultado. Alguien propone medir la corriente en el cable positi-

vo del motor de arranque, aunque todos sabíamos ya qué iba a pasar: la pinza amperimétrica marca fuera de escala. El motor no gira, y la corriente se dispara a niveles absurdos. Demasiado consumo, cero movimiento.

Entonces encontramos una vieja batería Red Top Varley de tamaño industrial. La conectamos directamente al motor de arranque, sin pasar por los circuitos del coche. Y por fin, el motor gira. No solo eso: gira con ganas, a unas 300 rpm. Más tarde descubrí que, en realidad, bastaban unas 180 rpm para arrancar, pero en aquel momento fue una revelación.

Yo ya estaba contra reloj para coger el tren, así que mandé un email urgente a Xtrac explicando la situación: necesitábamos tres baterías, una de ellas de gran capacidad y conectada directamente al motor de arranque, para poder poner el coche en marcha. En resumen: el sistema estándar no servía.

Nos respondieron pronto. Su sugerencia fue que midiéramos la caída de tensión en el desconector de la batería. Y ahí perdí la paciencia. Sin soltar ni una sola palabrota —aunque se oían los golpes de mis dedos en el teclado desde el taller— les escribí: “¿Qué parte de ‘una batería enorme conectada directamente al motor de arranque’ no has entendido?”

La respuesta fue casi cómica: nos recordaron que nosotros habíamos solicitado un volante motor con una corona pequeña. Y eso, precisamente, era lo que nos habían enviado.

Afortunadamente, poco después —nunca sabremos si por iniciativa propia o porque les pitaban los oídos— accedieron a fabricar una corona más grande para probar. Una pieza “provisional”, claro. O como decimos en el mundo de las carreras: *provisional para siempre*.

Esa es la que homologamos. Esa es la que seguimos usando. Las fotos en la ficha de homologación lo dejan claro.

Los demás se fueron tranquilamente a casa, y a mí me tocó lo de siempre: correr, correr y correr para llegar a tiempo a los distintos trenes y acabar apareciendo en el aeropuerto sudado, pero satisfecho por haber cumplido. Eso sí, parece que mi odisea no fue lo bastante convincente para justificar el retraso... Cosas de diferencias culturales.

Entonces se nos ocurrió una solución creativa: bascular el motor hacia adelante, girándolo sobre un eje imaginario que pasara por los centros de las transmisiones.

Steve tenía en mente una presentación espectacular para la prensa en Ronda, en el circuito Asca, coincidiendo con unos entrenamientos en Portimao esa misma semana. Por suerte, no se hizo. Digo por suerte porque rompimos tres motores en dos días. Así que Jürgen y Stefan Kahlke tuvieron que hacer un viaje exprés desde Nürburgring hasta Ronda, cargando con dos motores en una furgoneta y con cara de misión urgente.

Y aquí llega otro giro dramático de los acontecimientos. Al meternos de lleno en el diseño del coche para 2010, detectamos que había margen para bajar el conjunto motor-caja unos 20-25 mm. Eso significaba reducir el centro de gravedad en unos 5 mm, algo que se nota —y mucho— en el crono por vuelta. Pero nos preocupaba que esa ventaja se viera anulada por un ajuste del famoso “balance of performance”: por ejemplo, reduciendo el diámetro de la brida de admisión.

Además, bajar el motor tenía otros inconvenientes. La parte trasera de la caja de cambios quedaba más baja, lo que reducía el ángulo del difusor trasero y, por tanto, perjudicaba la eficiencia aerodinámica. Y las transmisiones trabajaban con mayor ángulo, lo que empeoraba su eficiencia y fiabilidad por el aumento de temperatura en la grasa de los homocinéticos.

Entonces se nos ocurrió una solución creativa: bascular el motor hacia adelante, girándolo sobre un eje imaginario que pasara por los centros de las transmisiones. Así, la parte trasera de la caja quedaba un poco más alta y ganábamos margen para aumentar el ángulo del difusor. Sobre el papel, era una idea fantástica. Pero ya se sabe que el papel, como el Excel, lo aguanta todo.

Como ya contamos, se rompieron dos motores en apenas unos días, todos empezamos a ponernos nerviosos. Nadie sonreía, y eso suele ser mala señal: significa que ya hay quien está pensando en a quién echarle la culpa.

Roush nos informó de que el problema había sido un gripado de los cojinetes axiales del cigüeñal... Y sí, todo apuntaba a que la inclinación del motor —nuestra brillante idea— podía haber contribuido. Aunque ellos lo habían aprobado, nos quedamos más tranquilos al encontrar el correo electrónico con su visto bueno por escrito. El alivio fue inmediato. Siempre es mejor tener respaldo documental cuando las cosas se tuercen.

Pero eso, como dicen, es solo el principio. La temporada 2010 fue apasionante. Aunque eso merece contarse en otro capítulo.

Texto y Fotos José Santos



Alyhu Motor

TLF 652608021

Ctra. Valladolid 171
Pol. Ind. Los villares
Salamanca



Divina Galica en la Carrera de Campeones F1 de Brands Hatch en 1976.

"Mamá había reservado el viaje con la esperanza de que papá [Wladyslaw] pudiera unirse a nosotros", recuerda, "pero no lo hizo. Tenía un problema de corazón y una granja que cuidar en casa, así que no quiso ir. Ella se quedó decepcionada, y fue una pena. Murió dos años después, cuando yo tenía solo seis años, así que, para ser honesta, apenas lo recuerdo. Era polaco. Él y mamá se habían conocido en Londres durante la guerra, cuando él trabajaba para un departamento del MI5, como una especie de espía. Era el segundo marido de mamá. Su primer marido había muerto en la guerra, como tantos otros".

"Así que mi madre no tenía ninguna ambición con respecto a mi esquí, aunque debí de brillar bastante pronto, y nos fuimos de viaje para esquiar todos los años durante varios años después de ese primero, porque cuando tenía 15 años me descubrió Ros Hepworth, que dirigía el club de esquí DHO (solo descenso) en Wengen [Suiza]. Bajo la guía de Ros, comencé a participar en eventos juveniles en Suiza, y gané bastantes, así que cuando tenía 18 años me seleccionaron para entrenar con el equipo olímpico femenino británico de esquí en Val d'Isère [Francia]".

"Al diablo con el miedo. Además, caerse sobre la nieve no duele tanto"

"Hay que tener en cuenta que en aquella época muy pocos británicos esquiaban, y que yo no tenía demasiada competencia. Así que, a los 19 años, me eligieron para competir en los Juegos Olímpicos de Invierno de 1964 en Innsbruck [Austria] y dos años después gané mi primera carrera de descenso para adultos, en Bariloche [Argentina]. En 1968 esquiaba bastante bien. Terminé tercera en dos carreras de descenso del campeonato mundial, en Bad Gastein [Austria], y Chamonix [Francia], algo que las chicas británicas simplemente no hacían en aquella época, y me nombraron capitana del equipo olímpico femenino británico de esquí para los Juegos Olímpicos de Invierno de 1968 en Grenoble [Francia] y de nuevo cuatro años después para los Juegos Olímpicos de Invierno de 1972 celebrados en Sapporo [Japón]. En los Juegos Olímpicos de 1968 quedé octava en el eslalon gigante y séptimo en la misma prueba en 1972. Pero en realidad siempre preferí el descenso al eslalon".

Cumplió 28 años en 1972, cuando pensó que su carrera como esquiadora profesional había terminado (no fue así).

"Me preguntaba qué hacer a continuación: dirigía una tienda de ropa de esquí en Sydney Street [Chelsea, Londres] con Gina Hathorn [una compañera esquiado-



Valentina Iliffe, Carol Blackwood, Gina Hathorn y Galica, Juegos Olímpicos de Invierno de 1972.



Galica terminó 15º en la Carrera de Campeones de 1977 con su Surtees TS19 favorito.

ra profesional] durante un tiempo cuando, de repente, en 1974, John Webb [el famoso y veterano director ejecutivo de Brands Hatch] me invitó a participar en una carrera de celebridades de Ford Escort en Oulton Park. Tenía 30 años y, sinceramente, ni siquiera había visto una carrera de motor antes, y mucho menos competido en una. Pero pensé en intentarlo y, para mi sorpresa, terminé segunda, superada solo por Chay Blyth [el regatista y remero que dio la vuelta al mundo], que estaba participando en su tercera carrera de celebridades de Ford Escort. Si no hubiera tenido esa experiencia, tal vez nunca hubiera pensado en probar suerte en el automovilismo, pero John quedó impresionado, y me inscribió en un curso de capacitación en Brands Hatch. Me encantó y resultó que no se me daba tan mal".

"Empecé a competir, en karts, Fórmula Ford y luego Clubmans, y fue como compañera de equipo de Nick Whiting, en un Ford Escort Special Saloon de Clubmans donde me inicié en las carreras en 1975. Nick era brillante en esos autos, ganó muchísimas carreras en ellos, y su hermano Charlie [que más tarde disfrutaría de una brillante carrera con Brabham y la FIA en Fórmula 1] era nuestro mecánico".



Dr. Jesús Garcés

DIVINA GALICA

LA GENIAL CORREDORA QUE MEZCLÓ LAS PISTAS DE ESQUÍ CON EL ASFALTO DEL GRAN PREMIO



Dr. Félix Pedro Lanciego

Mujer y deportista brillante deslumbró en un mundo de hombres, sacando el máximo de sus innatas cualidades para callar todas las bocas tanto de los varones como de las mujeres, que veían en ella un espejo, que ensombrecía a sus maridos o compañeros hombres.

Divina Galica, una pionera británica tanto en las pistas de esquí como en las de carreras, ha tenido una vida deportiva marcada por la velocidad. Matt Bishop conoce su increíble historia.

Divina Galica nunca tuvo la intención de ser piloto de carreras. Al contrario, el esquí fue su primer entusiasmo deportivo y, en muchos sentidos, sigue siendo su mayor amor deportivo. Nacida en Bushey Heath, Hertfordshire, en una familia de clase media, pero no

especialmente adinerada, en agosto de 1944 (sí, tiene 80 años), "Divi", como siempre la llamaban, se inició en las pistas de esquí a la edad de cuatro años, cuando su madre June llevó a los cuatro mayores de sus seis hijos de vacaciones a Lenk, Suiza.



En 1979, Galica compra un March 792 para competir en el AFX-Aurora Championship. Aquí en Nürburgring.

"Recuerdo mi primera carrera en mojado, que fue en Brands Hatch. 'No te preocupes, tienes neumáticos desgastados', me dijo Nick. Así que entré en Paddock Hill tan rápido como lo había hecho en seco, y me fui directo al muro de neumáticos. Fue un impacto enorme. No me lastimé, pero el auto quedó destrozado. Me agarré al volante y se dobló cuando chocamos contra el muro. Debería haberlo conservado, ya que Stirling [Moss] conservó sus volantes doblados de varios de sus choques".

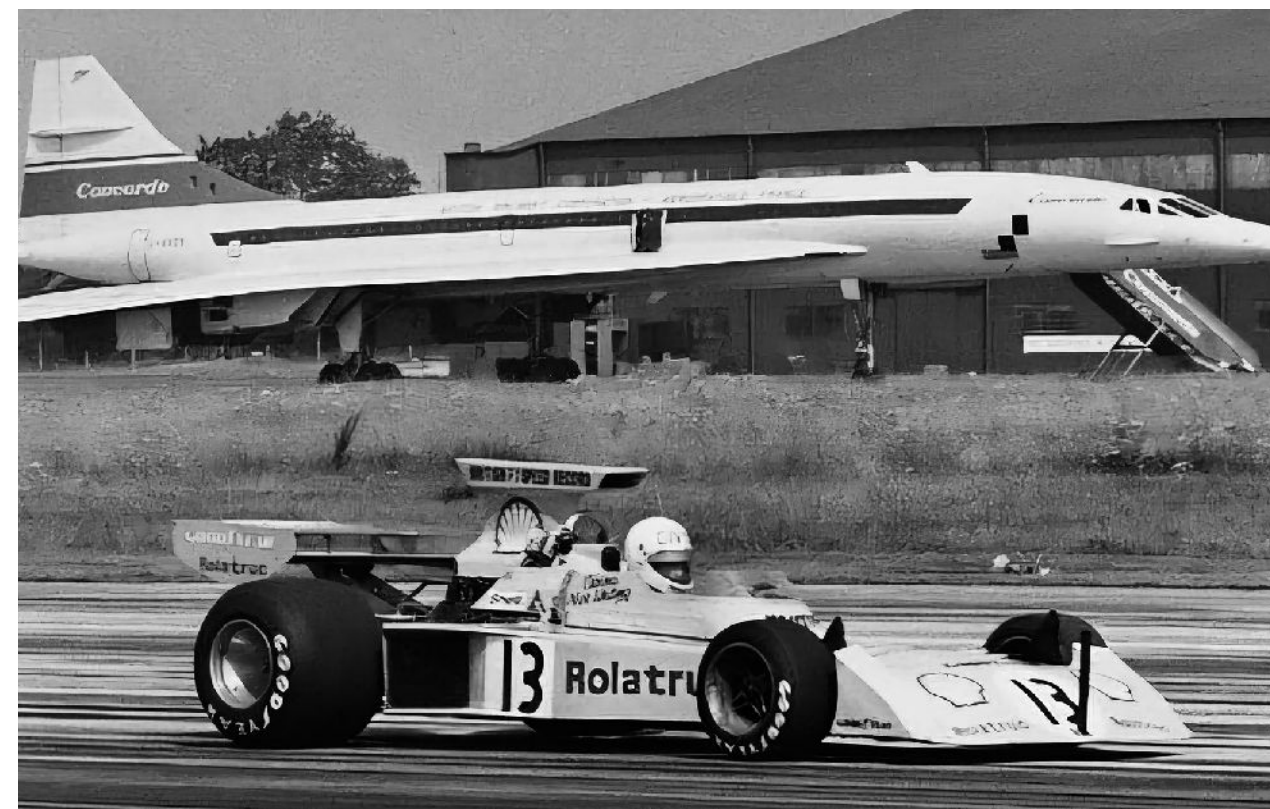
"Nick era encantador, muy amable conmigo, y aprendí mucho de él. Hice dos temporadas de la Shellsport International Series con él en 1976 y 1977, y nos fue bien. El primer año obtuve varios puestos decentes: cuarto en Thruxton y Mallory Park, quinto en Snetterton, sexto en Brands Hatch y Oulton Park, pero nuestro coche era un Surtees TS16 F1 y era complicado de conducir. John me pidió que intentara clasificarlo para el Gran Premio Británico de 1976 en Brands Hatch y, por supuesto, no pude hacerlo. Fue mi primer intento de campeonato mundial de F1 y, como digo, el coche realmente no estaba a la altura".

Una vez más, está siendo modesta. Sí, no logró la clasificación, pero marcó una vuelta de clasificación más de un segundo más rápida que la que había logrado Mike Wilds con su Shadow DN3, y casi dos segundos más rápida que la mejor de Lella Lombardi con su Brabham BT44B.

"Nick era genial, como digo. Antes de cada carrera, se acercaba a mi coche en la parrilla, y me daba un golpecito en el casco. Solía decir que era nuestro golpecito de la suerte".

En 1977, los hermanos Whiting la habían actualizado a un monoplaza Surtees F1 más nuevo, un TS19. "La Shellsport International Series de ese año fue muy divertida. El TS19 era un coche maravilloso, y conseguí cuatro podios en él (en Snetterton, Mallory Park, Donington y Brands Hatch) también logré la vuelta más rápida tanto en Donington como en Brands Hatch. Terminé sexta en el campeonato y lo habría hecho mejor si no hubiera tenido cinco abandonos seguidos. Tony Trimmer lo ganó con bastante facilidad. Sin embargo, casi lo gané en Donington. Hicimos una gran carrera juntos. Ese año también corrí con un Lola T490 en la entonces nueva serie Sports 2000, en la que gané 10 carreras con dicho coche. Terminé segunda en el campeonato, y lo habría ganado si no hubiera tenido que perderme una carrera para competir con el Surtees en la Shellsport International Series".

"Nick era genial, como digo. Antes de cada carrera, se acercaba a mi coche en la parrilla, y me daba un golpecito en el casco. Solía decir que era nuestro golpecito de la suerte. Me sentí destrozada cuando, varios años después [en 1990], fue asesinado. Los hombres que lo



Su velocidad era muy notable para una mujer de su tiempo, y no pasó desapercibida



El lanzamiento de Hesketh en la F1 en 1978 fue en Silverstone, momento en el que Galica era el único piloto del equipo; Lord Hesketh ya no estaba, en sus mejores momentos, económicamente hablando.



Galica durante los entrenamientos del GP de Argentina de 1978 con el Hesketh 308E.

hicieron nunca han sido condenados, incluso ahora, pero fue un asesinato entre bandas. Tengo entendido que un grupo de gánsteres pensó que Nick los había visto haciendo algo ilegal, así que tuvieron que eliminarlo. Enviaron a cinco hombres a su taller, cerca de Brands Hatch, que lo golpearon, lo llevaron a Rainham Marshes [Essex] en el maletero de su coche, luego lo apuñalaron nueve veces y le dispararon dos veces. Su cuerpo no fue encontrado durante semanas. Nos hicimos grandes amigos. Fue increíblemente angustiante. En su funeral lloré a mares. Simplemente terrible".

En 1978, con el patrocinio del fabricante de cámaras Olympus, participó en la carrera de Zandvoort del

Campeonato Británico de Fórmula 1 con su Surtees TS19, y en Thruxton con un McLaren M23, terminando segunda con el Surtees a solo medio segundo del coche similar de Bob Evans, y séptima con el McLaren. A principios de 1978 había tenido otra oportunidad en Pukka F1.

"Peter Hunt, el hermano de James Hunt, decidió convertirse en mi representante. A través de las conexiones de James con Hesketh, llegó a un acuerdo para que corriera con un Hesketh 308E en las dos primeras carreras del Campeonato Mundial de F1 de 1978, en Buenos Aires, y Jacarepaguá. Fui a Easton Neston, la residencia familiar de Lord Hesketh, para



Con Gary Brabham en el '85 en el Thundersports Shrike P15.

echar un vistazo al coche, que estaba pintado con los colores de Olympus. Me dieron medio día de pruebas en Snetterton, donde llovió, luego lo enviaron a Sudamérica.

"Así que, cuando llegué allí, tuve que intentar calificar un auto mediocre, que nunca había conducido en seco, y en dos circuitos desafiantes, que nunca había visto antes. Tenía una caja de cambios de seis velocidades, y el viernes en Argentina me di cuenta de que la palanca de cambios simplemente no entraba. Niki Lauda [que entonces conducía para Brabham] se dio cuenta de que había tenido problemas, y se acercó a hablar conmigo al respecto. 'Dile a tus mecánicos que cambien el cilindro maestro del embrague', me dijo. Así lo hice, y de repente la caja de cambios estaba bien. Pero, después de haber perdido las dos sesiones del viernes por ese problema, de tal manera que el sábado estaba desesperada por recuperar el tiempo perdido".

"Tuve que calificar un coche mediocre, que nunca había conducido en seco en dos circuitos difíciles".

"Al principio de esa sesión, Mario Andretti y Ronnie Peterson, con sus Lotus 78 Wing Cars, me adelantaron en la gran curva de 180 grados a la derecha, Curvón de Sallotto, y vi que no se elevaban al pasar a toda velocidad. Así que en mi siguiente vuelta traté de acelerar a fondo. Fue un error: mi Hesketh ciertamente no tenía el nivel de carga aerodinámica del Lotus, hice un trompo hacia el interior del circuito y el auto se partió en dos contra un poste de los comisarios. Afortunadamente, no me lastimé ni tampoco los comisarios, pero era demasiado tarde para reconstruir el auto para la clasificación".

"Al día siguiente vi la carrera con Marlene Lauda, la entonces esposa de Niki. Niki terminó segundo, y Mario ganó. En un momento dado, Marlene me dijo: 'No te preocupes por no haber clasificado. Niki me dijo que ni siquiera él hubiera podido clasificarse con ese montón de chatarra de Hesketh'. Tampoco pude clasificarme en



Terminada su carrera en los monoplazas probó con los grupo C destacando también en esta especialidad.

Jacarepaguá dos fines de semana después. Ojalá hubiera participado en esas dos carreras con el Surtees TS19. Era un coche mucho mejor que ese viejo Hesketh. Niki tenía razón en eso".

PERO 1978 TERMINÓ CON UN BUEN RESULTADO

"Fred Opert me invitó a Hamilton [Canadá] para competir con un Chevron B39 junto a Keke Rosberg, que tenía un Chevron B45 más nuevo. Estábamos patrocinados por un fabricante de condones, Sheik, y nuestros coches eran de color rosa brillante. Supuse que Fred organizaría, y pagaría mis vuelos, pero, el día antes de que pensara que debía volar, una mujer presa del pánico de Labatt [la cervecería], el patrocinador de la carrera, me llamó para preguntarme si asistiría a su evento de prensa previo al fin de semana. Bueno, era la primera vez que oía hablar de ello. Así que corrí a Heathrow, donde Labatt me había comprado un asiento en el Concorde. Volé a Mach 2 a Nueva York, JFK, desde donde me trasladaron en limusina a LaGuardia, otro aeropuerto de Nueva York, donde un jet privado de Labatt me llevó a Hamilton".

"En el Concorde me había sentado al lado de un hombre encantador, y habíamos bebido un montón de buen vino tinto juntos. Estaba como loca. Casi me había vuelto sobria cuando hice la conferencia de prensa de Labatt. Al día siguiente era la carrera. Terminé quinta en el B39, detrás de Keke [el ganador], Price Cobb, Bobby Rahal y Danny Sullivan".

"En 1979 formé mi propio equipo, con dinero, que había pedido prestado al banco, para participar en el Campeonato Británico de Fórmula 1 Aurora AFX. Compré un March-Hart 792, que era un coche de Fórmula 2 con efecto suelo. No tenía suficiente dinero para completar ninguna de las dos temporadas, pero quedé quinta en Donington en 1979 y sexta en Oulton Park en 1980".

Una vez más, Divi se muestra modesta. Con su coche de F2 de 2 litros sólo fue superada por coches de F1 de 3 litros de fábrica en Donington en 1979, en 1980



Una vuelta en un Ford Cargo para Galica en los años 80.

su March 792 ya estaba un poco viejo para competir con los F1.

"Aparte de Brian Redman, y Niki Lauda, que eran geniales, la mayoría de los pilotos de primera clase fueron bastante amables conmigo durante mi carrera como piloto, pero no los llamaría verdaderos amigos. Para ser honesta, no querían que una mujer les aguara la fiesta, y siempre estaban muy interesados en ganarme. Sus esposas y novias tampoco querían que estuviera cerca. Las chicas eran bastante agradables, pero habrían sido más felices si yo no hubiera estado allí".

He tenido una vida fantástica, maravillosamente privilegiada

"La única serie que hice que era diferente fue la de carreras de camiones, que hice en los años 80, como parte del equipo de Rod Chapman. Esos camiones Ford Cargo grandes y pesados eran geniales, y muy fáciles de conducir. Corrimos por toda Europa con ellos, y gané bastantes premios. Recibía premios en efectivo (dólares estadounidenses) hasta el décimo puesto, así que me fue bastante bien económicamente. Estaban limitados a 100 mph, lo que se controlaba mediante los tacógrafos estándar en las cabinas, pero todos doblaban las agujas para que pudiéramos ir más rápido. Hacíamos fiestas maravillosas por las noches".

Divina había pensado que su carrera de esquí había terminado después de los Juegos Olímpicos de Invierno de 1972. Pero estaba equivocada. A los 47 años fue seleccionada para representar a Gran Bretaña en los Juegos Olímpicos de Invierno de 1992 en Albertville, Francia, y al año siguiente rompió el récord de velocidad femenino británico, alcanzando 124,709 mph. Cuando entró en la cincuentena, después de haber puesto fin a su carrera de esquí, se mudó a los Estados Unidos, donde ha vivido des-

de entonces. Participó en algunas carreras de motor más, una de ellas en una ronda de la Barber Pro Series en la que participó el actual director ejecutivo de McLaren Racing, Zak Brown, simplemente porque necesitaba el dinero, antes de reinventarse como entrenadora de pilotos, primero para la Skip Barber Racing School y luego para la Bertil Roos Racing School.

Ahora jubilada y viviendo con su gato Ginger en una autocaravana en Sebring, Florida, ¿extraña el Reino Unido?

"Sí, extraño a mis viejos amigos y extraño los bonitos pueblecitos. Pero no he ido desde 2019, antes del Covid. Para ser honesta, ni siquiera he actualizado mi pasaporte, así que tengo derecho a residir en los EE. UU., pero no puedo viajar al extranjero. De hecho, ahora me duelen demasiado la espalda, y las rodillas para los vuelos largos (como resultado de las lesiones que sufrí al esquiar, y al competir en carreras de coches), así que supongo que es posible que nunca vuelva a ver mi tierra natal".

"Este año empecé a sentirme vieja. Antes me encantaba correr, y jugar al tenis, pero, aunque todavía camino mucho, ya no puedo correr ni jugar al tenis. Al principio eso me molestó, pero ahora me he adaptado. Hay que hacerlo. Aun así, echo de menos [hace una pausa mientras busca la palabra justa] la emoción. Sí, la emoción. La echo de menos".

Pero ¿hay algo en la lista de cosas por hacer de Divi que aún deba ser descubierto?

Se ríe y dice: "He tenido una vida fantástica, maravillosamente privilegiada, y no me arrepiento en absoluto. Pero sí, hay tres cosas en mi lista de deseos. La primera es que me gustaría subir al sendero de los Apalaches en Connecticut, que solía visitar con regularidad en el pasado. Me encantaba correr allí. Ahora podría caminar hasta allí. Sería maravilloso, porque es un lugar realmente hermoso. La segunda es que me encantaría ir a esquiar una última vez. ¿Y la tercera? Bueno, probablemente te reirás, pero soy una gran fan de Lewis Hamilton. La forma en que afrontó los obstáculos en su camino para hacer lo que ha hecho, como hombre negro, fue y es increíble, y, como mujer que tuvo que enfrentar diferentes obstáculos, lo considero un alma gemela y, sí, una inspiración. Es un piloto brillante y una persona maravillosa. Nunca lo he conocido, pero me encantaría hacerlo. Sería un honor incluso estrecharle la mano".

Hoy 'Divi' vive en Florida, con el sueño de conocer a su héroe de la F1...



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





Rally Rías Baixas 2019. Peugeot 309 Gti. Copi Borja Rozada.

ENTREVISTA A MANUEL MUNIENTE



Dr. Jesús Garcés

Fotos: Jesús Garcés / Aymamí Foto Racing / Manuel Muniente

Manuel Muniente un campeón discreto, que está de vuelta para alegría de todos los aficionados

Mi objetivo siempre fue ser piloto profesional, y tuve la suerte de empezar de muy joven.

Hoy tenemos una cita super interesante con uno de los grandes volantistas de los rallyes españoles, todo y que en estos momentos está disputando una categoría, vamos a decir, poco seguida desgraciadamente, pero muy interesante, muy reñida, muy disputada como es el Campeonato de España de Rallies* para Vehículos Históricos.

Campeón de España de rallies de tierra, piloto oficial de Peugeot, un historial tremendo de participaciones en pruebas de todo tipo, incluso en el Campeonato del Mundo, un volantista nato, y una persona especialmente querida por la relación que tuvo con el que os comenta hace años con el equipo universitario de carreras. Hablamos de Manuel Muniente.

LM- ¿Qué tal Manuel cómo estás?

MM- Hola, buenas tardes, Jesús. Pues muy bien, muy bien, aquí recuperándonos de la última carrera.

LM- *Muy bien, en primer lugar, enhorabuena por la victoria en el Rally de Avilés, ya casi, matemáticamente podríamos decir que has renovado el Campeonato de España.*

MM- Bueno, matemáticamente no, porque este año se contemplan dos campeonatos, uno que es el Campeonato, digamos, pre-2000, que es donde estaba ubicado en mi coche, que se retienen cinco resultados. Nosotros como en el primer Rally Costa Brava tuvimos un problema mecánico, no pudimos acabar, pues hemos hecho cuatro rallies restantes, con lo cual todavía quedan dos, y todavía matemáticamente no podemos



Rally Avilés 1999. Copi Diego Vallejo.

cantar victoria, deberíamos rematar en estas dos últimas pruebas que restan. Y después, paralelamente, se ha hecho este año un Campeonato absoluto, que engloba todas las categorías y todos los campeonatos, que en este puntual también retienen los siete resultados.

Entonces, al haber pinchado, digamos, en la primera prueba, pues nos obliga a todos los pilotos que tenemos aspiraciones, pues a hacer prácticamente todo el campeonato. Ahora vamos líderes en el Campeonato, después de esta última prueba de Avilés, y afrontaremos el Rally de Tenerife y después, si Dios quiere, el de Coruña, en Rías Altas. Recuerdo que cuando compartíamos carreras en el equipo FMC-UCAV, teníamos siempre, como diría yo, esa incógnita de que el Campeonato era como un poco corto.



Rally Rías Baixas 1999. Copi Diego Vallejo..

“Teniendo en cuenta que el 100% de pilotos que hacemos el Campeonato de Históricos, pues no somos profesionales, creo que es una muy buena opción para estar en forma, disputar un Campeonato oficial, y al final no deja de ser un Campeonato de España”

LM- *¿Notas que ha mejorado la participación, el nivel de tus oponentes, y el nivel de las mecánicas? ¿Cómo lo ves ahora el Campeonato de Históricos?*

MM- Bueno, sí, se han ido buscando fórmulas para tener mayor participación, más vehículos, más pilotos, se buscan fórmulas para poder mejorar tanto la participación de pilotos, y también dar cabida a nuevos vehículos, en diferentes categorías.

Desde hace dos años en que se estableció la categoría pre-2000, para coches ya homologados antes del 2000, en el cual estamos compitiendo. En lo que

al nivel del Campeonato, pues bueno, es variopinto, y hay pilotos que van a buen ritmo, que dan un cierto nivel al Campeonato, y bueno, poco a poco se van estudiando fórmulas de cara a tener más repercusión, aunque no cabe duda que el Campeonato actual de velocidad de vehículos modernos, pues es otra dimensión, no cabe ninguna duda, pero teniendo en cuenta que el 100% de pilotos que hacemos el Campeonato de Históricos, pues no somos profesionales, creo que es una muy buena opción para estar en forma, disputar un Campeonato oficial, y al final no deja de ser un Campeonato de España.

“Yo creo, que no cabe duda, que aporta mucho más un piloto que entienda la mecánica, que sepa en todo momento como funcionan los sistemas, que al menos se pueda aproximar, y tener soluciones o ideas o experiencias de cara a poder mejorar los vehículos”



Rallye Internacional A Coruña 1999. Copi Diego Vallejo.



Rallye Cales de Palafrugell 2024 Costa Brava 1996. Seat León Cupra GR.N. Copi Nicolás del Corral.



Rallye RACE Tierra Gijón 1991. Seat Marbella Copa. Copi Javier Muniente.

LM- Exacto, leía hace poco en un, vamos a decir, un artículo sobre tu persona, que desde pequeño siempre había soñado en ser piloto profesional, y de hecho toda tu trayectoria, cuando comenzaste como piloto con tu hermano, iba encaminado en esa dirección, cuando por fin conseguiste un volante oficial, ¿cuál fue tu sensación, de haber conseguido ya tu sueño o de haber empezado de alguna forma a vivir tu sueño?

MM- Pues el haber empezado, sí de haber empezado, efectivamente, de haber logrado un sueño, pero de haberlo comenzado también, ¿por qué? Porque debían llegar los resultados, ¿no? Siempre, bueno, uno es joven y quiere dedicarse a ese sueño de tratar de ser profesional y bueno, cuando te pichan, digamos, como primer piloto, como fue mi caso, pues decidí dedicarme al 100% en esta nueva trayectoria de mi vida. Yo soy nacido en Barcelo-

na, me desplazé a Madrid para estar más integrado con todo el equipo, y poder aprender y aportar las máximas ideas, y experiencias que yo también había tenido, y a partir de entonces, pues, se abre otra dimensión de lo que es correr, de lo que es entregarte al máximo desde el primer metro y, sobre todo, estar con ojo avizor, y aprender muchísimas cosas, ¿no? Efectivamente, el sueño es, o era en este caso, poder optar a hacer algunas pruebas del Campeonato del Mundo o incluso establecerte en el Campeonato del Mundo.

Hicimos algunas carreras a nivel privado para coger experiencia, pero desgraciadamente el Campeonato del Mundo, como sabéis, aparte de la experiencia, necesitas muchos recursos, y estar un par o tres de años como mínimo para aprender un poco, a conocer lo que es el Campeonato. Hicimos algunas carreras para



Rallye Internacional Corte Inglés 1996. Peugeot 106 Rallye GrA. Copi Joan Ibáñez.

coger experiencia, que me sirvieron también para poder afrontar también el Campeonato Nacional de España, y la verdad que contento con los resultados, y con mi palmarés hasta la fecha de hoy.

Después las cosas cambian, pues bueno, ya no te dedicas profesionalmente, y retomas de alguna manera la competición de una forma u otra, como hicimos con el equipo de la universidad de Ávila

LM- Has hecho un comentario sobre el que me gustaría profundizar. Cuando has dicho que querías aportar al equipo tu opinión, tus sensaciones, porque tú comenzaste desde un punto de vista técnico en una empresa, como ingeniero. Es decir, que es algo que recordarás, pues cuando trabajábamos juntos, nuestro compañero Torcu lo requería, ¿no? Tú nos dabas la opinión de qué debíamos hacer en el coche para mejorarlo. ¿Tú piensas que la formación de un piloto tiene que ir más allá de lo que es puramente capacidad de conducción, es decir, capacidad de ir rápido, y debe tener también un conocimiento de lo que es dinámica del vehículo, cómo funciona, cómo mejorarlo o crees que son cosas independientes?

MM- Yo creo, que no cabe duda, que aporta mucho más un piloto que entienda la mecánica, que sepa en todo momento como funcionan los sis-

temas, que al menos se pueda aproximar, y tener soluciones o ideas o experiencias de cara a poder mejorar los vehículos.

De hecho, os he mostrado en el transcurso de la competición a nivel internacional que hay gente, pilotos muy buenos y hay otros pilotos muy buenos que además mejoran y fiabilizan los coches, etcétera. Yo creo que es importante. Yo tuve la suerte de poder estar en I+D durante ocho años, participando en el desarrollo de los coches en el departamento de experimentación chasis, donde homologábamos un montón de piezas, neumáticos, suspensiones, etcétera, y podíamos desarrollar la puesta a punto de un coche desde el origen, que es bastante más complicado, que un coche de competición, a priori, y había cosas que entendías, y que posteriormente podías aplicar.

El comportamiento, de lo que es una barra estabilizadora, un muelle, las alturas, mil cosas que puedes aplicar a la competición, y viceversa también. Muchas cosas que en la competición podías haber aprendido, experiencias que podías aplicar también en todo ese transcurso de periodo de tiempo que estuve corriendo como piloto privado, pues también podía aportar alguna idea a lo que era la



Rally RACE Madrid 1992. Volkswagen Golf GTI 16v.GrA. Copi Javier Muniente.

experimentación de la serie. Lo que ha sucedido aquí creo que es muy importante.

“Después también obtenías algún premio, que hoy en día no los hay. El premio por los resultados también existía, de cara a la escudería, con lo cual todavía te podías llevar algún dinero a casa”

LM- Después del desarrollo que tuviste por las copas de promoción, entraste en una de las copas por antonomasia que era la Peugeot, “el Desafío”. Y el premio del desafío era un volante oficial. ¿Cómo fue la llegada a un equipo oficial, y cómo viviste ese periodo de tiempo? ¿Nos puedes explicar un poquito cómo se desarrollaban las actividades? ¿Qué tenía realmente de oficial estar en un equipo oficial?

MM- Bueno pues para mí fue una alegría brutal porque pasar de estar en el Desafío, digamos que el campeonato te permitía, y perdona que haga un paréntesis antes con el desafío porque creo que es interesante también, por aquel entonces había una serie de premios en metálico que te permitía ir, digamos, solventando los gastos de consumo de neumáticos, gastos de competición, porque hacíamos muchos rallies, unos en Canarias, hacías el Ca-

taluña-Costa Brava que eran tres días de carrera en el mundial, etc. Entonces claro, al ganar el desafío, y tener la opción de poder entrar como segundo piloto en el equipo Peugeot, pues bueno, al menos ya no tenías que gastar dinero. Eso, por un lado, era un respiro, digamos, una situación nueva para mí, y tenía que aprovecharlo.

Entonces traté de aprender al máximo, y estar en ojo avizor. Tampoco era un equipo que pudiera tener unos recursos ilimitados a nivel de consumos, de pruebas y tal. Bueno, hicimos unas pruebas previas a lo que era la primera carrera, yo recuerdo que era el Rally del Corte Inglés del Campeonato de Europa, y bueno, me adapté rápidamente al coche.

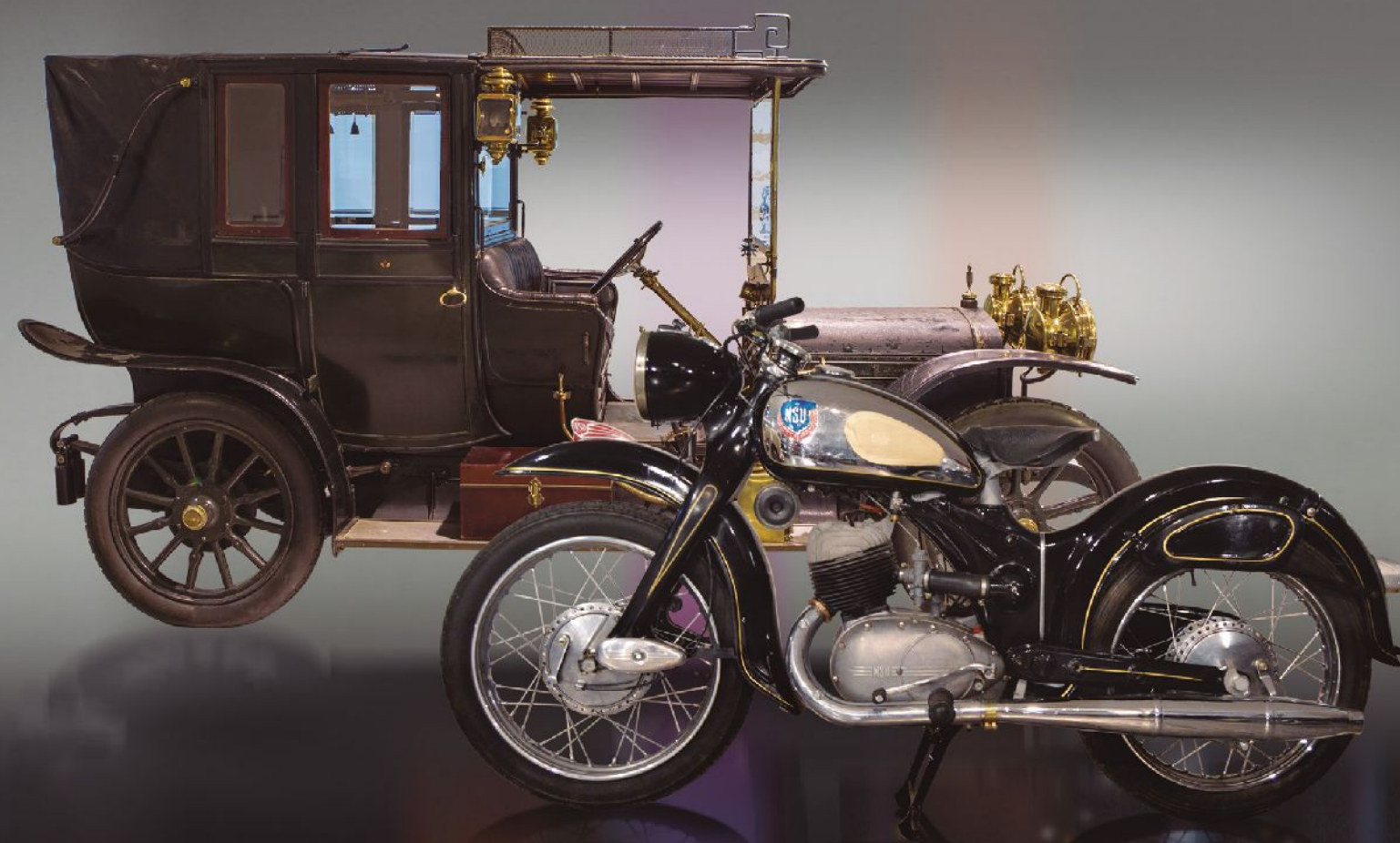
Y la verdad que fue un gran año para nosotros, un año importante porque nos colocamos muy arriba de cara incluso a luchar por el podio del Campeonato de España absoluto, a pesar de ser un 1.300 cc, ya que, gracias a su fiabilidad, ibas acabando carreras e ibas sumando muy buenos resultados con muy poquitas averías o casi ninguna. Pensando siempre en no tener un golpe importante porque no estaba bien visto, lógicamente, en ningún equipo tener golpes fuertes estaba bien visto, y así lo hice. Entonces, creo que di una buena imagen para

MHHA

MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA

Fundación Gómez Planche

20 aniversario



MÁS
que un.....
MUSEO

www.museoautomocion.com



ser un primer año, y lo pasamos bien.

Hicimos amigos, Y una buena relación con todos los miembros del equipo, y sobre todo por mi disciplina en el trabajo. La verdad es que hicimos todo el campeonato que estaba programado para el equipo oficial. Estábamos integrados dentro del equipo, y recuerdo las dos primeras carreras que eran el Corte Inglés en Las Palmas, y después el Villa de Adeje en Tenerife, un rally, que yo desconocía pues era nuevo para mí. Después hacías el Costa Brava del Campeonato del Mundo, y después todo el resto de las pruebas, que venían dentro del panorama nacional. Digo que para mí estuvo bien, muy bien, porque de entrada no gastabas ni un duro, y competías con los mejores pilotos con los mejores coches del momento.

Después también obtenías algún premio, que hoy en día no los hay. El premio por los resultados también existía, de cara a la escudería, con lo cual todavía te podías llevar algún dinero a casa. Pero lo importante era coger experiencia, y poner en práctica un poco lo que habíamos aprendido hasta ese momento.

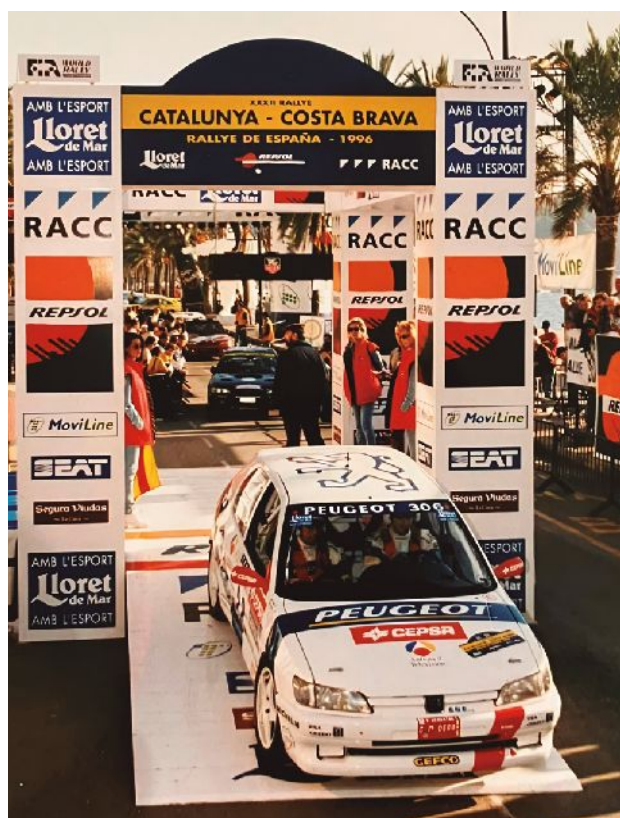
Pensar que yo en asfalto tenía muy poquitas carreras, porque empecé a correr en asfalto cuando realicé el desafío Peugeot. Debuté en el Príncipe de Asturias, pues entonces era Príncipe, no Princesa como ahora, en el año 1993, cuando conseguí ganar el Desafío, y llevaba muy pocas carreras de asfalto.

Mi mayor experiencia era en el Campeonato de Tierra, y en un coche del desafío, que era un coche de Grupo N, no era positivo aplicar ese tipo de conducción con lo cual tuve que modificar un poquito mi forma de pilotar, y tratar de conducir un coche de Grupo N lo más fino posible. Después, al pasar al Grupo A, ya empezabas a aplicar cosas que más o menos ya conocías de la tierra. En principio fue un año bueno.

LM- *¿Cómo fue el paso ya a un vehículo con tantos caballos como el 106 Maxi?*

MM- Bueno, yo después de ese año de correr con el 106, no había un programa para poder continuar con el equipo. Pero sí buscaron una alternativa, que era correr el Campeonato de Levante con un 306 que había sido de Jaime Azcona el año anterior, un 306 F2 Grupo A, el cual era un coche fantástico para poder aprender, y seguir en el entorno de Peugeot España haciendo esta actividad en la Comunidad Valenciana. Consiguiendo acabar prácticamente todas las carreras en las cuales participé.

A final de ese año, tuve la oportunidad de pro-



Rallye Catalunya Costa Brava 1996. Peugeot 306 S16 Gr.A. Copi Joan Ibáñez.

bar el 306 Maxi. Me ofrecieron hacer unos pequeños test para ver si podía acoplarme rápidamente al coche para tratar de hacer la última prueba del Campeonato de España, que era el Rally de la Comunidad de Madrid. Era un coche de test con una configuración nueva para mí, desde luego, porque era un coche nuevo, que a priori se había desestimado, tenía un cambio de 7 velocidades, etc.

Bueno, yo lo probé, y la verdad es que me encantó. Salimos al Rally de Madrid, y la verdad fue muy bien. El año siguiente decidieron ficharme como primer piloto, y ahí entré con la responsabilidad de ser el número uno del equipo, y tratar de hacer el Campeonato lo mejor posible, luchando de tú a tú con las otras marcas que estaban entonces, que eran Citroën, Renault y Ford. Esa era la idea, desde luego un año de aprendizaje. Al final, el balance que haces de este vehículo que realmente es un vehículo mítico, y que creo modestamente, que a lo mejor está muy encumbrado, no sé si excesivamente o no, pero sé que está muy encumbrado en la opinión de los aficionados.

LM- *¿Cuál es tu opinión sobre este vehículo, y si lo has podido contrastar con otros? Y te lo pregunto porque tu punto de vista técnico es muy importante, no solamente la sensación. ¿Cómo lo ves?*

MM- Bueno, pues yo creo que era un gran coche.



Rally Suecia 1999. Peugeot 106 kit car 8v. Copi Diego Vallejo. Mavis Sport.

Un coche que se desarrolló, en Peugeot desde cero, lógicamente, y con la directriz de poder ser un coche muy rápido en asfalto, y así fue. Un coche, con una tecnología muy avanzada para el momento y, bueno, de hecho, así fue, pues en carreras de asfalto del Campeonato del Mundo había tramos en que ganaban a los WRC, luchando codo a codo con ellos. Y era un coche con el que podías optar a ganar a un World Rally Car de entonces incluso al scratch, pues los WRC eran coches más desarrollados para la tierra.

Bueno, creo que se hizo un gran trabajo. Se aprovechó el reglamento, que puso encima de la mesa de la FIA para poder dar cabida a otras marcas que no seguían el campeonato, y que podían entrar con esta nueva categoría. De hecho, hubo varias marcas que aprovecharon la oportunidad de poder desarrollar un coche de dos ruedas motrices, con una especificación muy concreta, y poder así sorprender a la competencia luchando de tú a tú con los WRC.

Para mí era algo novedoso, y una gran oportunidad para conducir esos coches, pero creo que son coches que están encumbrados, quizás merecidamente porque son muy espectaculares y, de hecho, creo que hace dos años, incluso Sebastián Loeb, con todas las reservas, pues es un gran campeón,

y no tiene que demostrar nada a nadie, en el Rally Mont Blanc estaba luchando por ganar el rally, con coches actuales demostrando la validez de estos coches, pues han pasado 25 años o incluso más. Entonces, no cabe duda de que eran coches muy rápidos, y que hoy en día un coche de estos todavía podría dar alguna sorpresa, en algún rally de asfalto, no digo para ganar un campeonato nacional, pero sí para hacer, desde luego, una muy buena campaña, seguro.

Un piloto que estuviera en forma, y un coche más actualizado a nivel suspensión, neumáticos, y electrónica, estoy seguro de que daría un gran espectáculo, y era una opción no muy cara para entonces, no era un coche WRC, que costaba muchísimo más dinero, pero su rendimiento estaba a un gran nivel.

“Hicimos el rally de Finlandia también con otro Mitsubishi de Grupo N del equipo Race Rent, en este proyecto nos ayudó Antonio Zanini para poder gestionar el acuerdo, y poder ir a correr a Finlandia”

LM- *Al final conseguiste, con un vehículo de este tipo, un campeonato de España.*

MM- Bueno, no, campeonato absoluto no lo lle-



Rally Costa Daurada Histórico 2024. BMW M3 GR.A. Equipo Dago. Copi Diego R.Louzao.

gamos a ganar nunca, nosotros ganamos algunas carreras, yo estuve dos años al máximo con el 306 Grupo A, sí es cierto que tuvimos bastantes averías mecánicas, no te tengo porqué engañar, lo que imposibilitó la lucha por el campeonato absoluto.

El segundo año cuando mejor te encontrabas, porque lógicamente era un coche que tenía más de 300 caballos, con 900 y pocos kilos, tenías que adaptarte, el segundo año a priori era el año importante para poder luchar, sobre todo con el equipo Citroën. Pero nosotros tuvimos malos resultados debido a las averías, digamos que es un coche que estaba pensado para hacer pruebas en el campeonato del mundo, y que aquí en España a veces el primer día se paraba, por lo cual no tenías ninguna opción para ganar el campeonato. Pero bueno, fueron dos años interesantes, tengo buenos recuerdos, y buenas sensaciones, aprendí muchísimo a nivel de conducción, y de poner el punto del coche, recuerdo que desarrollamos una suspensión nueva aquí en España, que al principio no era nada fácil, pero funcionaba muy bien, y el coche iba francamente bien.

Incluso recuerdo en un rally de Cataluña, que corríamos contra el equipo oficial, al que ganábamos

a un tramo, y estábamos por encima de ellos, con lo cual muy bien, muy bien, muy contento.

LM- Después tuviste experiencias en el Mundial, aunque fueron, vamos a decir, esporádicas. ¿Cómo era el Mundial de aquellos años en los que tú corrías? ¿Era tan profesionalizado como es ahora o tenía otras características? ¿Cómo lo viste?

MM- No, era tan profesionalizado como lo es ahora. En España solamente estaba Carlos Sainz, que corría el Mundial, y empezaba a salir Luis Climent. El mío era un programa limitado corriendo en la categoría Grupo N. Entonces, nosotros hicimos alguna carrera en España para la que teníamos presupuesto, y la posibilidad de correr con un equipo oficial, pues es un sueño para un piloto, además de correr en tu país con una marca, poder hacer alguna carrera a nivel internacional. Gracias a eso encontramos alguna ayuda, algún patrocinio para poder solventar el tema de recursos a nivel internacional, y podíamos así hacer algo muy discretito.

Hicimos el rally de Suecia con el equipo Mavisa, entonces estaba Pedro Padrós, y Sergi Pérez. Hicimos el rally con mucha ilusión con un 106 kit car. Posteriormente hicimos el rally de Portugal con un Mitsubishi, que montamos aquí en España, también



Rally Villa de Llanes 1999. Copi Diego Vallejo.

en Grupo N e hicimos el rally de Finlandia también con otro Mitsubishi de Grupo N del equipo Race Rent, en este proyecto nos ayudó Antonio Zanini para poder gestionar el acuerdo, y poder ir a correr a Finlandia.

Fuimos al Costa Brava también en España con el Mitsubishi, es decir, hicimos pocas carreras, pero bien preparados, y sobre todo coges muchísima experiencia, y mucho ritmo. Es otra dimensión lógicamente correr en el Mundial, que era muy profesional también. Estando Carlos Sainz, y Luis Climent haciendo el campeonato de Grupo N cuando salías al mundial tenías bastante repercusión en España, y los medios te seguían, y bueno, la gente simpatizaba.

“Yo he oído muchas anécdotas de pilotos de Campeonato del Mundo, de botellas de whisky, de puros habanos, y cosas de estas que ahora te chocan muchísimo. Simplemente yo te puedo hablar de mi experiencia”

LM- ¿Notaste un cambio cualitativo en tu nivel de conducción después de hacer estos rallies cuando volviste a correr en España?

MM- Sí, desde luego, no cabe duda. Normalmente los rallies que yo hice eran muy rápidos.

Yo recuerdo, por ejemplo, haber hecho en agosto el rally de Finlandia, el Mil Lagos con un coche de Grupo N, y como son tramos tan rápidos, vas muy

lanzado, y cogías mucho ritmo. Después hicimos el rally de Príncipe de Asturias con el 306 Maxi, que a priori es un coche muy rápido en asfalto. Después de haber hecho el rally de Finlandia, te dabas cuenta de que, por el trazado, la orografía del rally de Príncipe de Asturias este es mucho más lento, y encima al estar delicado por el agua, parecía que ibas muy lento. Con las salidas al extranjero te ponías en forma, y cogías mucho ritmo.

LM- A nivel de preparación física, en los años en que tú corriste como oficial, ¿este era un detalle que también cuidabais a fondo como ahora?

MM- Yo he oído muchas anécdotas de pilotos de Campeonato del Mundo, de botellas de whisky, de puros habanos, y cosas de estas que ahora te chocan muchísimo. Simplemente yo te puedo hablar de mi experiencia.

Desde el momento en que uno quiere ser profesional, tiene que hacer las cosas bien, dejar su trabajo, pedir una excedencia, y me viene a Madrid para poder aportar cosas, solo faltaba que no te cuidases físicamente. En mi caso, dentro de la estructura de Peugeot, los pilotos que he conocido se han cuidado, y yo también hacía lo mismo. No es que fueras un atleta, ni mucho menos, pero sí que hacías tus mantenimientos, te cuidabas con la dieta, y el ejercicio, etc...

Estabas fuerte, también es cierto que tienes veintipocos años, y todo es más cómodo, y más fácil.



Rally Silleda 2025. Porsche 911 Yacar. Copi Diego R. Louzao.

Pero es cierto que, en este deporte, cuanto mejor estés físicamente, la cabeza te funciona mejor, y puedes estar mucho más centrado. Yo creo que estar bien físicamente te ayuda a que mentalmente también lo estés, y por consiguiente que estés más fuerte en general.

LM- *Ahora que has vuelto a la competición al primer nivel, ¿tu sensación personal es de haber recuperado un tiempo perdido, de comenzar una etapa nueva? ¿Cuál es tu sensación ahora mismo cuando afrontas una carrera? ¿Cuál es tu horizonte en esta nueva etapa?*

MM- Yo creo que siempre he pensado en volver, y siempre he estado con el gusanillo. Pienso, que si no el 100% de pilotos que no corren lo sienten así, yo tenía en mente tratar de volver algún día para hacer un campeonato, que yo pudiera seguir naturalmente, y que no me supusiera un problema por el tema presupuestario, etcétera, y que pudiera hacerlo con una cierta comodidad, y por eso elegimos este Campeonato de España de Velocidad para Vehículos Históricos. (CERVH)

¿Cuáles son mis metas? El año pasado ganamos el campeonato (2023), este año lo tenemos bastante bien encarrilado (2024), así que vamos a ver si realmente podemos rematar o no. No lo sé, pero personalmente me lo paso muy bien. Creo que ha sido mi afición toda mi vida, y me encuentro muy a gusto.

Simplemente preparar la carrera, hacer los reconocimientos, tener unas buenas notas, tener un buen copiloto como tengo en estos momentos, poder compartir estos momentos de éxito, es fantástico. Este fin de semana estaba Antonio Zanini en el Rally de Avilés después de haberlo ganado hace 40 años. Yo lo veía como un niño pequeño, junto con Josep Autet firmando autógrafos. Es una vida dedicada a la competición, no es comparable con mi vida, no quiero decir eso, pero cuando yo veo a Antonio Zanini que le invitan a un rally que está allí, y aunque no va a participar, pero la gente le aclama, le pide autógrafos y tal, pues es lógico, y normal que se sienta satisfecho. De igual manera que para mí, ganar una prueba, como hice el sábado, es

una satisfacción pues me veo que estoy en forma, y creo que hago las cosas más o menos bien.

Seguro que se puede hacer mejor o de otra manera, pero de momento está funcionando, y creo que también doy un impulso al campeonato de históricos lo cual sin duda siempre le viene muy bien, porque lo hemos corrido juntos (se refiere al entrevistador y a la temporada 2019 y a la 2020), y sabemos que en más de una ocasión se desmerece o desmerece a la gente el hecho de hablar de históricos, pues parece que estamos hablando de cuatro abuelos dando vueltas por las carreteras. Siempre hemos comentado, que se va deprisa, y a veces hay que medir también las fuerzas porque las mecánicas tienen 25 años, pero las preparaciones y la competitividad es muy alta.

LM- *Casi todos los pilotos que yo he conocido en el CERVH un día u otro nombran el Campeonato de Europa de Históricos. ¿Cómo verías tú esta posibilidad de hacer el campeonato de Europa de Históricos?*

MM- Complicado por el tema del tiempo, y presupuesto, está claro. Pero sí, sería el siguiente paso.

Sinceramente, en España tenemos dos rallies que son excepcionales, que son el Costa Brava, que es una maravilla de rally, por lo que a mí me toca sobre todo por correr en casa, y por hacer tramos en los cuales había corrido, y que son exactamente iguales o prácticamente iguales a la época en que los disputé, y además viene la creme de la creme a nivel internacional, a correr el rally. Y después tenemos el rally de Asturias que también es un rally muy complicado, en el cual también hay un gran nivel con las carreteras muy complicadas, y por lo tanto muy exigentes para el pilotaje, y para las mecánicas.

En esas pruebas es donde a priori yo quería hacer o tratar de hacer un buen resultado, y se me ha cruzado un poquito este año otra vez, sobre todo en el Costa Brava, pero bueno, plantear el Campeonato de Europa, sí, yo creo que es un campeonato también muy bien pensado. Pero bueno, se necesita prácticamente estar al cien por cien, y quizás al no ser profesional, y no tener mucho tiempo para poder hacer ese campeonato, difícil de realizar. A mí se me escapa un poquito en esos momentos. Creo que el campeonato de España lo puedo más o menos manejar, y creo que es cómodo, insisto, hablamos de un campeonato que a priori no hay nadie profesional, pero en el que hay muy buenos coches, buenas preparaciones, muy buenos pilotos, y estar ahí en la pomada para mí es interesante, no aspiro a mucho más. De hecho, hemos comparado algunos tiempos de tramo que se han hecho igual

que en tramos de velocidad con vehículos modernos, y sorprende ver los tiempos que hacemos. Es decir, que si realmente pusiésemos comparar estaríamos muy muy arriba, y resultaría sorprendente para muchos.

LM- *Sin duda siempre como sabes te he comentado que tenías mucha velocidad, y que se notaba. No es por barrer para casa, pero sí, a veces por eso te comentaba que medir un poco el nivel de velocidad que imprimes a tu carrera teniendo en cuenta la mecánica, eso, que tienen 25 años, pues, creo que es un factor importante desde el punto de vista estratégico. Te quería preguntar si has contactado con alguna marca para hacer este tipo de campeonato.*

MM- Sí, lógicamente yo al ser plantilla de SEAT, y Cupra, pues desde el principio de Cupra e inicialmente quise hacer algo lógicamente con la marca SEAT porque tiene grandes productos para el Campeonato de España históricos como para poder correr, y para poder ganar, y tiene una estructura muy grande para poder optar al Campeonato. No pudo ser, en principio, y por eso decidí buscar un coche a nivel privado que fuera fiable, sobre todo, precisamente por lo que comentas que en la época que estuvimos con el 309 ya era un coche más delicado, potencialmente muy rápido, y tenía averías, que impedían obtener mejores resultados. Entonces me hablaron del potencial, y la fiabilidad del BMW y bueno, probé un coche parecido, y me gustó, y la verdad que estoy con el equipo Dago, que me ha echado la mano muy importante para poder afrontar el Campeonato, y toda la estructura para correr con ellos, me lo ha puesto muy fácil, y la verdad que me siento muy a gusto.

Y por otro lado me preguntabas, efectivamente después de haber ganado el Campeonato con BMW el año pasado pues tratamos de hablar con la dirección de BMW para intentar tener algún soporte para este año, pero tampoco pudo ser con lo cual lo intentaremos una vez más este año a ver si había alguna manera de poder tener algún soporte ya que creo que estamos haciendo muy buena campaña, y que el coche sobre todo se siente muy bien. Está ganando pruebas, está teniendo portadas de periódicos, etcétera y que eso también para una marca creo que tiene su repercusión también en las redes sociales, etcétera. Quiero comentar también que hemos tenido el apoyo de Pirelli, que nos suministra un material de primera línea, y tenemos soporte técnico para las carreras como en Avilés donde montamos un neumático muy blando que nos funcionó muy bien, y después European Privilege,

que nos ayudó desde el año pasado también a nivel de recursos para poder afrontar el Campeonato.

También realizamos acciones a nivel local con algún concesionario, en este caso con Autosa en Asturias, que cada vez que vamos nos ayuda también, y poco a poco vamos trampeando con algún soporte local para poder afrontar gastos de las carreras que no son pocos, aunque sea Campeonato Histórico, lógicamente ya solo ponerlo en marcha pues ya tienes unos gastos fijos importantes.

LM- *Y a nivel personal, ¿cómo consigues encontrar un equilibrio entre trabajo, hobby, familia? ¿Cómo te lo organizas?*

MM- Sí, la verdad es que es un tetri que tratamos de hacer lo mejor posible, la verdad que tengo un responsable en la marca, que me permite hacer esto, y tengo una cierta flexibilidad, siempre a cuenta de días de vacaciones lógicamente, pero sí es cierto que nos organizamos internamente, y después con la familia pues también, o sea que en principio tengo el máximo apoyo para poder compaginarlo todo, y por eso lo estoy haciendo. Es decir que en principio no distorsiono ni en el trabajo ni en casa.

LM- *¿Es valorado por la gente que tienes alrededor esta dedicación tuya al deporte de alto nivel, y los éxi-*

tos que consigues? ¿Tú notas una cierta valoración, cierto respeto?

MM- Yo creo que sí, pienso que es interesante, no hay que olvidar que nosotros hacemos coches, y está bien que cada empleado tenga sus hobbies, y así tiene que ser, pero si sus hobbies además son los coches pues oye, mejor que mejor, yo creo que sí que es interesante, que desde fuera debería estar valorado una persona, un empleado que se dedique a poner en práctica sus inquietudes en el mundo de la automoción, yo creo que sí, es interesante. Y la lástima es no poder correr con un SEAT o un Cupra porque insisto, tienen material, y coches que podrían hacer lo mismo o mejor que el coche con el que estoy corriendo. Pero no descarto que algún día pueda tener alguna conversación positiva y poder atacar algún campeonato con SEAT, me encantaría.

Manuel Muniente todo un piloto, que ha sobrevivido a una época en que rozó la gloria en un equipo oficial al más alto nivel, y que ha vuelto, y se ha consolidado como un ganador, que siempre lo fue, pero que en el CERVA ha encontrado un campo adecuado para poder desarrollar toda su potencialidad y su velocidad.

RUEDAVILA

DriverTM

center

NEUMÁTICOS Y SERVICIOS

calle ciudad de Santiago de Compostela s/n,
05004 Ávila
Telf : 920219856



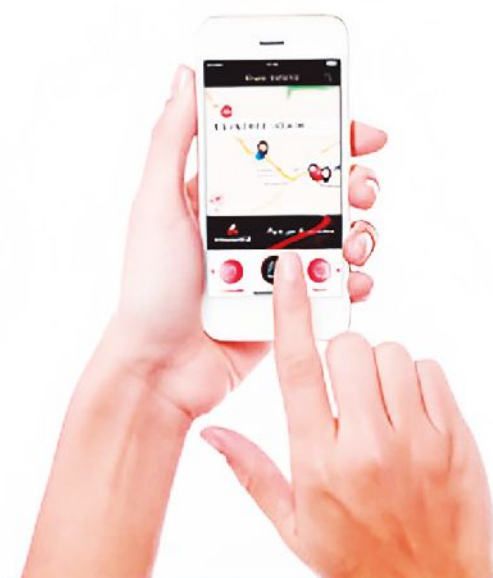
LEX DOMUS

— 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.

EL MUNDO EN MINIATURA

Los coches de Carlos Reutemann

@racing collector



Dr. Félix Pedro Lanciego



Brabham BT 42 Mónaco 1973 - Villa Models



Brabham BT 45 Martini Racing presentación True Scale



Brabham BT 45 Alfa Romeo GP. Brasil 76



Ferrari 312 T2 B Japón 77



Ferrari 312 T3 1978 Quartzo Models



Martini Lotus 1979 Altaya F1



Williams FW 07 B USA 1981 Tenariv kit 19



Casco 1980 Carlos Reutemann Spark



Williams FW 07 B USA 1981 Minichamps



Fiat 131 Abarth Rally Codasur 1980 P3 colección WRC



Ferrari 312 PB 24 H de Le Mans 1973 Team T Kits



Porsche 917 base Brumm realizado por Félix Pedro Lanciego

LÍMITE MOTOR THE NEXT



Gabriela Jilková
La niña que volvió de la playa convertida en piloto de carreras



Brabham GP
La magia de Gordon Murray



Andrés Altaba
De Teruel a Indycar



Jarama Classic 2025
Una fórmula de éxito



Mille Miglia 1955
Una obra de arte de Mercedes con Moss y Jenkins



24 Horas de Le Mans 1955
Una tragedia con misterio





LÍDERES
EN DISTRIBUCIÓN
DE NEUMÁTICOS

www.grupoandres.com

**PASIÓN,
VISIÓN Y
COMPROMISO!**

