

# LÍMITE MOTOR.es

Motorsport Magazine  
Vehículos deportivos y de competición

ISSN 1886-3590



**10 € SOLO SUSCRIPCIÓN Nº 7**  
IMPUESTOS INCLUIDOS  
GRATUITA EN FORMATO DIGITAL



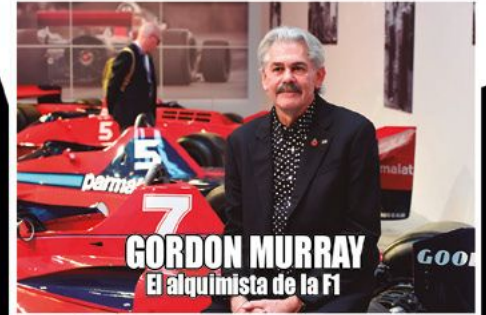
**GABRIELA JÍLKOVÁ**  
La niña que volvió de la playa convertida en piloto de carreras



**KTM EXPERIENCE**



**MILLE MIGLIA 1955**  
Una obra de arte de Mercedes Mossy Jenkins



**GORDON MURRAY**  
El alquimista de la F1



**ESPECIAL  
PRIMER ANIVERSARIO  
140 PÁGINAS**

**VOLVO 850 ESTATE**  
Un familiar de carreras



**ANDRÉS ALTABA**  
Un aragonés en la Indy car



**GUSTAVO TRELLES**  
Un mago llegado de Uruguay



**TOKIO VERSUS TURÍN**

# SALÓN DE COMPETICIÓN DE ASTURIAS 2026 7-8 FEBRERO

RECINTO FERIAL LUIS ADARO · DE 10 A 20H. GIJÓN



## JAPAN SÁBADO 7 FEST



## EDITORIAL

### Vivir el automovilismo desde dentro

**H**ay pasiones que solo se comprenden cuando se viven desde dentro. El automovilismo es una de ellas. Desde la grada o detrás de una valla, el rugido de los motores, el olor a gasolina y el brillo del asfalto ya consiguen acelerarnos el pulso. Pero nada se compara a la sensación de estar al volante, sintiendo cómo el coche responde a nuestras órdenes, cómo cada curva se convierte en un desafío personal y cada recta en una liberación de adrenalina.

A menudo se piensa que competir está reservado a unos pocos privilegiados, a grandes presupuestos o a coches de ensueño. Nada más lejos de la realidad. El automovilismo es mucho más amplio y diverso de lo que solemos imaginar. Las **federaciones territoriales** ofrecen campeonatos y copas accesibles, pensadas precisamente para que los aficionados puedan dar el salto desde las gradas a la pista, desde el sueño a la experiencia real. También existen las **tandas abiertas**, donde por un coste moderado cualquiera puede probar su coche en un circuito, aprender, mejorar y sentir lo que de verdad significa rodar rápido y seguro.

No hacen falta muchos caballos para disfrutar. La historia del motor está llena de ejemplos que lo demuestran: la **Copa Panda** o la **Copa Marbella** en los rallyes, o las copas **Citroën AX**, **Saxo** o **Hyundai Getz** en los circuitos. Competiciones humildes, con coches modestos, pero con un ambiente y una emoción que muchos campeonatos profesionales envidiarían. En esas copas se aprendía el verdadero significado de la palabra "competir": superarse a uno mismo, mejorar cada vuelta, y vivir intensamente cada segundo al volante.

En un tiempo en el que todo parece mediado por pantallas y simuladores, merece la pena reivindicar la **experiencia auténtica** del automovilismo. No importa la edad ni el nivel de experiencia: siempre hay una forma de empezar, un campeonato cercano, una tanda en la que dar el primer paso. Y ese primer paso puede cambiarlo todo.

Desde *Límite Motor* queremos animar a nuestros lectores a **vivir el automovilismo en primera persona**, a descubrir la emoción que hay en pilotar, aunque sea una sola vez en la vida, un coche preparado para la competición. Porque no hay descripción que iguale a la vivencia de escuchar el semáforo apagarse, sentir el latido del motor y saber que, por unos instantes, eres parte de ese mundo que tantas veces has admirado.

**El automovilismo no solo se contempla... se vive.**

**LÍMITE MOTOR**.es

AÑO I. Nº 7 - 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.

Cámara Gijón

Apuntamiento de Gijón/Nisón

Gijón Convention Bureau

MOTORVISION.es FAPA

DESGLACER OVIEDO

LA CHALGA PRO



Coches Aescala

CLASICA ASTUR cohesclasicosasturias.com

INFO: ESCANEAME



CAJA RURAL DE ASTURIAS



AÑO I - Nº 7 - 2025


**REDACCIÓN:**  
 Carlos Álvarez Sindrín  
 Editor

 Dr. Jesús Garcés  
 Coordinador Contenidos

 Daniel Domínguez  
 Redactor, piloto probador

**COLABORADORES:**  
 - David Rodríguez Sánchez  
 - Félix Pedro Lanciego  
 - José Santos  
 - Jordi Camp  
 - Mauricio Gallardo  
 «Damon» (Argentina)  
 - Prensa Rally Costa Brava  
 - CPV SE Media

**FOTOGRAFÍA:**  
 - Jesús Garcés  
 - Jordi Camp  
 - Antonio Maldonado  
 - Enric Conangla  
 - Prensa Rally Costa Brava  
 - CPV SE Media  
 - Pinterest  
 - Otros

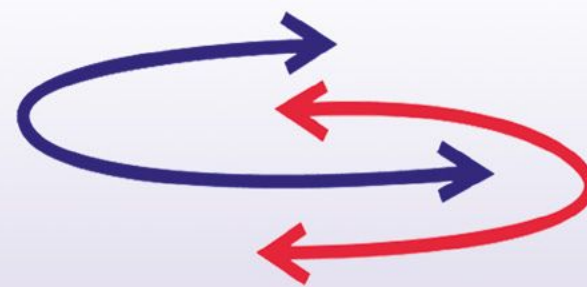
**CONTACTO:**  
 Limitemotor.magazine@gmail.com

**WEB SITE:**  
 www.limitemotor.es

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


## CONTENIDO

<b>EDITORIAL</b>	<b>3</b>
<b>EL MUSEO NOS HABLA</b>	<b>6</b>
<b>KTM EXPERIENCE</b>	<b>16</b>
<b>1955 MILLE MIGLIA LA MAGIA DE MOSS Y MERCEDES</b>	<b>21</b>
<b>JARAMA CLASSIC 2025</b>	<b>44</b>
<b>CLAY REGAZZONI ANIVERSARIO</b>	<b>50</b>
<b>ANDRÉS ALTABA: UN ESPAÑOL EN LA POLE DE INDY 500</b>	<b>60</b>
<b>DE LA ARMUÑA A NURBURGRING P-3</b>	<b>66</b>
<b>GUSTAVO TRELLES. DE URUGUAY AL MUNDIAL DE RALLYES</b>	<b>74</b>
<b>COSTA BRAVA EL 73 RALLY KH-7</b>	<b>88</b>
<b>VOLVO 850 ESTATE</b>	<b>96</b>
<b>GABRIELA JILKOVA DE NIÑA A PILOTO</b>	<b>102</b>
<b>GORDON MURRAY EL ALQUIMISTA DE LA F1</b>	<b>112</b>
<b>ASÍ ERA EL BRABHAM BT46B EN BUSCA DEL GRIMAL</b>	<b>118</b>
<b>CUANDO TOKIO QUISO SER TURIN P-1</b>	<b>127</b>
<b>MUNDO EN MINIATURA</b>	<b>136</b>
<b>MONTMELÓ 24 HORAS 2025</b>	<b>137</b>



# 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-Aumento de la calidad de trabajo para nuestros empleados.**

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


**916.68.15.06**
**INFO@GRUMANSI.COM**



sino que también impulsa el turismo especial, atrayendo cada año a miles de visitantes que encuentran en Salamanca mucho más que historia y letras.

El espacio expositivo del MHAS se ubica al sur de la ciudad, junto al río Tormes entre los dos principales accesos más emblemáticos de la capital Charra, el puente Enrique Estevan y el Puente Romano. Un antiguo edificio industrial del siglo XIX, totalmente rehabilitado, conocido como "la Fabrica de la luz" es el encargado de custodiar, en sus más de 4.000 m<sup>2</sup>, verdaderas joyas de la historia del automóvil y ofrecer al visitante magníficas vistas de una ciudad Patrimonio de la Humanidad.

El MHAS exhibe y reúne uno de los mejores acervos de automóviles de Europa, confeccionados y diseñados en el siglo XX y XXI, procedentes de importantes colecciones existentes en España, entre las que destacan la inicial, de la Familia Gómez Planche, el Ayuntamiento de Salamanca y la colección nacional de la Dirección General de Tráfico, así como las de distintos particulares, instituciones y mecenas de ámbito nacional e internacional.

Visita obligada para los aficionados al mundo de la automoción y cualquier otro público curioso, cuenta con más de 140 joyas en exposición permanente, así como otros objetos relacionados con el ámbito que nos ocupa; en definitiva, un espacio que conjuga memoria histórica, nostalgia, tradición, modernidad y futuro.

# MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA

## EN DEFENSA DEL PATRIMONIO AUTOMOVILÍSTICO DE ESPAÑA

**S**alamanca, refugio de cultura y conocimiento, gracias a su legado académico y tradición cultural, ha sido durante siglos un emblema de cultura y turismo. Pero más allá de sus fachadas doradas y su universidad centenaria, la ciudad también ha sabido hacerse un hueco en el mapa de la auto-

moción española. Desde 2002, con la apertura del Museo de Historia de la Automoción de Salamanca (MHAS), este espacio singular ha ampliado sus objetivos, convirtiéndose en un referente nacional. Integrado en la red de museos de Castilla y León, el MHAS no solo preserva la memoria del automóvil,





El equipo humano y técnico, alma de este centro cultural, en los últimos años, ha querido dar un paso adelante y ser referente en la implantación de proyectos innovadores y sociales destinados a sus usuarios. Tal es así, que el museo cuenta con las últimas herramientas pensadas y diseñadas para personas con sensibilidades diversas, logrando mejorar la visita a sus instalaciones.

Utiliza para ello medios tecnológicos avanzados en su época, cuyo nacimiento tuvo lugar en el seno del ámbito de la automoción, como el código QR. A través de este método el museo ofrece información en distintas lenguas (Inglés, Portugués, Francés y Chino), para brindar un servicio cultural amplio a todos los usuarios procedentes de distintos países. Con esta misma herramienta también se ofrecen distintos videos adaptados para distintos colectivos y sus necesidades diarias dentro de un museo, de tal forma que puedan desenvolverse de forma autónoma e independiente.

Otros medios con más de un siglo de historia ayudan a las personas con sensibilidad visual a acceder a la información en lenguaje braille, un sistema de lectoescritura táctil, que junto con la posibilidad de tocar las piezas expuestas (con el acompañamiento de personal adecuadamente preparado), les ayudará a comprender, de forma idónea, la exposición y la historia de la automoción.



### CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

El Museo de Historia de la Automoción de Salamanca (MHAS) se ha consolidado, desde su fundación, como un referente cultural y documental en el ámbito de la automoción en España. A lo largo de los años, ha sabido evolucionar y adaptarse a las nuevas realidades del sector, proyectando su influencia más allá de las fronteras. En este proceso de crecimiento, uno de los grandes pilares ha sido su Centro de Documentación, una estructura estratégica dedicada a la preservación, estudio y difusión de la historia del automóvil.

Desde el año 2025, este centro cuenta con un valor añadido incalculable gracias a la donación de Amalia López Mazoy, esposa del investigador y apasionado del motor Ramón Roca Maseda. Este gesto ha permitido ampliar notablemente los fondos documentales y bibliográficos disponibles.

*Un Centro de Documentación único en España*

El Centro de Documentación del MHAS no es simplemente una biblioteca ni un depósito de archivos: se trata de un espacio vivo, dinámico, que facilita el acceso al conocimiento y contribuye ac-

tivamente a las actividades del museo. Su objetivo va mucho más allá de la simple conservación. Está concebido como un núcleo de gestión integral de la información, al servicio tanto del museo como de investigadores, coleccionistas y aficionados.

Los números hablan por sí solos. El centro alberga **más de 30.000 ejemplares de revistas especializadas**, abarcando **alrededor de 600 títulos procedentes de múltiples países**, lo que permite obtener una visión internacional y comparada de la evolución del sector. A esto se suman **más de 8.500 documentos técnicos entre manuales, catálogos, folletos publicitarios y documentación técnica de vehículos**, que permiten rastrear la historia de la automoción desde múltiples perspectivas. Una **biblioteca auxiliar** complementa estos fondos, facilitando el trabajo de consulta e investigación.

Gracias a esta vasta documentación, el centro **nuestro de contenidos históricos y técnicos** las exposiciones temporales y permanentes del MHAS, proporcionando la contextualización imprescindible para comprender cada pieza mostrada. Además, desempeña una labor destacada en la **generación de contenido para redes sociales**, difundiendo la



labor diaria del museo, sus descubrimientos y nuevas adquisiciones.

Durante la última década, el Centro de Documentación ha asumido un papel protagonista en el ámbito de la automoción, actuando como un nexo entre la institución y el creciente colectivo de entusiastas de los vehículos clásicos. Uno de los servicios más valorados que presta es la certificación de vehículos históricos en la comunidad autónoma de Castilla y León, una actividad poco habitual en un museo, pero que ha sido acogida con entusiasmo por su enorme valor práctico y patrimonial.

Este servicio, inicialmente de carácter regional, ha traspasado las fronteras autonómicas, convirtiéndose en un punto de referencia a nivel nacional. El centro recibe consultas de todo el país, tanto de particulares como de instituciones, relacionadas con la matriculación de vehículos históricos, homologaciones, verificaciones técnicas, documentación de procedencia, y otros muchos trámites que afectan a la conservación del patrimonio automovilístico.

Gracias a esta labor, el MHAS se ha consolidado como un centro cultural privilegiado para las inquietudes del sector, identificando con precisión los retos que afronta el patrimonio automovilístico español en sus aspectos normativos, legales y técnicos. Esto ha llevado al centro a desempeñar una función de asesoría y consulta técnica, brindando orientación con rigor documental a quien lo solicite, siempre con un objetivo claro: conservar nuestra historia sobre ruedas.

### EL MHAS EN EUROPA

El Museo de Historia de la Automoción de Salamanca en estos últimos años ha cuidado con esmero sus relaciones con otras entidades culturales nacionales e internacionales del ámbito de la automoción, destacando las mantenidas con entidades de nuestro país vecino Portugal, gran aficionado al vehículo clásico y con el que el MHAS mantiene una estrecha relación, para organizar diversas actividades transfronterizas. Pero, además, gracias a la imagen institucional y profesional de su equipo técnico, han sido muchos particulares que han decidido colaborar con la institución. Un ejemplo destacado es la donación realizada desde Suiza por Christophe Ricard, quien, de forma totalmente desinteresada, ha contribuido a afianzar al MHAS como un referente museístico en Europa y como una institución de confianza para la preservación y exhibición del patrimonio automovilístico internacional. Este gesto no solo enriquece la colección del museo, sino que refuerza su papel dentro de una red de colaboración internacional comprometida con la historia del automóvil.

### MOTOR DE EXPOSICIONES Y ACTIVIDADES CULTURALES: EXPOSICIÓN ACTUAL

El MHAS como símbolo de la cultura en la ciudad de Salamanca desempeña un papel fundamental en el diseño y producción propia de exposiciones temporales y actividades. Desde la concepción inicial de la muestra, pasando por la selección de las piezas, hasta la elaboración de textos explicativos, la investiga-

ción histórica y la coordinación técnica con coleccionistas, el centro está presente en todas las fases del proceso expositivo.

Cada exposición del museo se convierte así en una muestra viva del trabajo de su equipo técnico. Las piezas expuestas no solo brillan por su valor técnico o estético, sino por el rigor con el que se presentan, gracias a la documentación que alberga el centro. En este proceso, el papel de los coleccionistas privados que colaboran con el MHAS resulta fundamental, ya que aportan no solo sus vehículos, sino también historias, archivos personales, y un conocimiento profundo que enriquece las narrativas expositivas.

Su última producción y que permanece abierta al público hasta septiembre de 2025 es 'Mercedes: la estrella' un homenaje a la marca alemana que reúne una veintena de vehículos y que se podrá visitar durante todo el verano. Una oportunidad inmejorable para acudir al museo y acercarse a la historia de una firma de leyenda.

La exposición se articula en torno a la historia del siglo XX, abordada desde la perspectiva de la fabricación de los distintos modelos de Mercedes-Benz. Su recorrido comienza con el inicio oficial de la marca, fechado el 29 de enero de 1886, cuando Karl Benz patentó en Berlín su vehículo propulsado por un motor de combustión interna (patente DRP 37435). Este acontecimiento marcó el nacimiento de la industria automovilística tal como la conocemos hoy, y está reconocido por la UNESCO dentro del programa 'Memoria del mundo'.

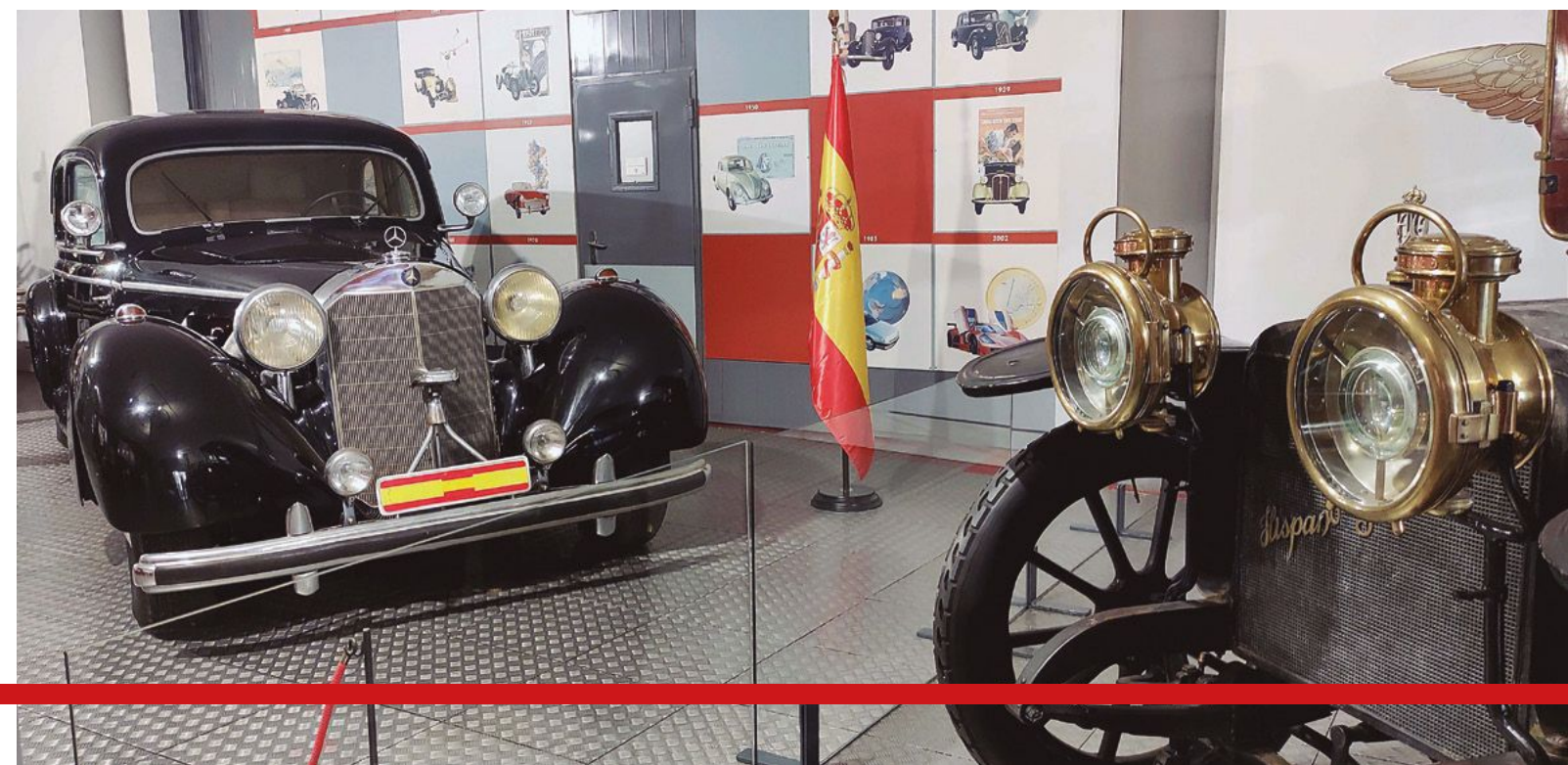
Una parte fundamental de esta historia se exhibe en el MHAS a través de una réplica fiel y detallada del triciclo original de Benz, construida con los mismos materiales y especificaciones técnicas que el vehícu-

lo original: un motor monocilíndrico de 954 cc que producía 0,75 CV y alcanzaba una velocidad máxima de 16 km/h. Esta pieza única ofrece a los visitantes la oportunidad de viajar en el tiempo y conocer, de cerca, el origen de una revolución tecnológica que cambió la movilidad en el mundo.

El recorrido expositivo también resalta la historia conjunta de dos visionarios, Karl Benz y Gottlieb Daimler, cuyos caminos separados confluyeron en la creación de uno de los grandes grupos automovilísticos del siglo XX: Daimler-Benz AG, fundado en 1926. Desde sus humildes inicios, ambos ingenieros impulsaron avances técnicos y "artísticos" que consolidaron la reputación de Mercedes-Benz como sinónimo de calidad, lujo y excelencia técnica.

La muestra incluye una selección de vehículos que ilustran la evolución de la marca y sus hitos más relevantes. Los visitantes podrán admirar desde modelos históricos como el Mercedes Simplex de 1903, reconocido por su innovación y elegancia, hasta vehículos de la década de los años 30 y 40, como el Tipo 320, el 170 V y la imponente 770 Limousine, símbolo de lujo y sofisticación de su época. Asimismo, se podrán ver unidades emblemáticas de las décadas posteriores, entre ellos el Mercedes-Benz 220 de 1953, el Unimog de 1955, el 230 SL de 1963, y modelos que marcaron un antes y un después en la historia del automóvil, como el 300 SL y el 450 SEL, que, aún hoy, son admirados por su diseño y prestaciones.

Entre las colecciones reunidas destacan aportaciones de diversos particulares y entidades, incluyendo la Fundación Real Automóvil Club de España (RACE), el Ayuntamiento de Salamanca, la DGT, el Parque y Centro de Mantenimiento de Vehículos Ruedas N°



1 de Torrejón de Ardoz y Mercedes-Benz España, así como distintos coleccionistas privados de Salamanca, Valladolid, Zamora y Madrid, que han permitido mostrar estos vehículos en un espacio que combina historia, tecnología y diseño del automóvil.

### Vehículos expuestos

#### SALA DE EXPOSICIONES TEMPORALES

**Triciclo Benz (1886)** Réplica/Colección Mercedes-Benz SAU

**Mercedes Simplex**/Colección Fundación Real Automóvil Club de España (RACE)

**Mercedes-Benz 320**/MHAS-FGP- Colección Ayuntamiento de Salamanca

**Mercedes-Benz 170 V**/Colección Agustín Casado de la Nava

**Mercedes-Benz 770 Limousine**/Colección Parque y Centro de Mantenimiento de Vehículos Ruedas Nº 1 (Torrejón de Ardoz).

**Mercedes-Benz 220**/Colección Julián Hernández Benito

**Mercedes-Benz Unimog**/MHAS-FGP/Colección Gómez Planche

**Mercedes-Benz 300 C**/Colección Miguel Ángel Llorente Muñoz

**Mercedes-Benz 230 SL**/Colección José Luis Pariente Cuadrado

**Mercedes-Benz 450 SEL**/MHAS-FGP/Colección Dirección General de Tráfico

**Mercedes-Benz 300 SI**/MHAS-FGP/Colección José Pérez Martínez

**Mercedes-Benz 300 SL**/Colección Luis Daniel Beltrán Mateos

**Mercedes-Benz 300 GD Station Wagon**/Colección Marta Díez Santos

#### PRIMERA PLANTA

**Mercedes-Benz 190 Dc**/Colección David Sánchez Hernández

**Mercedes-Benz 250 S**/Colección Alberto y Juan Silverio

**Mercedes-Benz 300 D**/Colección Talleres Loima

**Mercedes Benz AMG GT S**/Colección Jorge Luis Flores García

**Mercedes-Benz Clase A 250 E** (Adarsa Salamanca)

**Mercedes-Benz CLA 250 E** (Adarsa Salamanca)

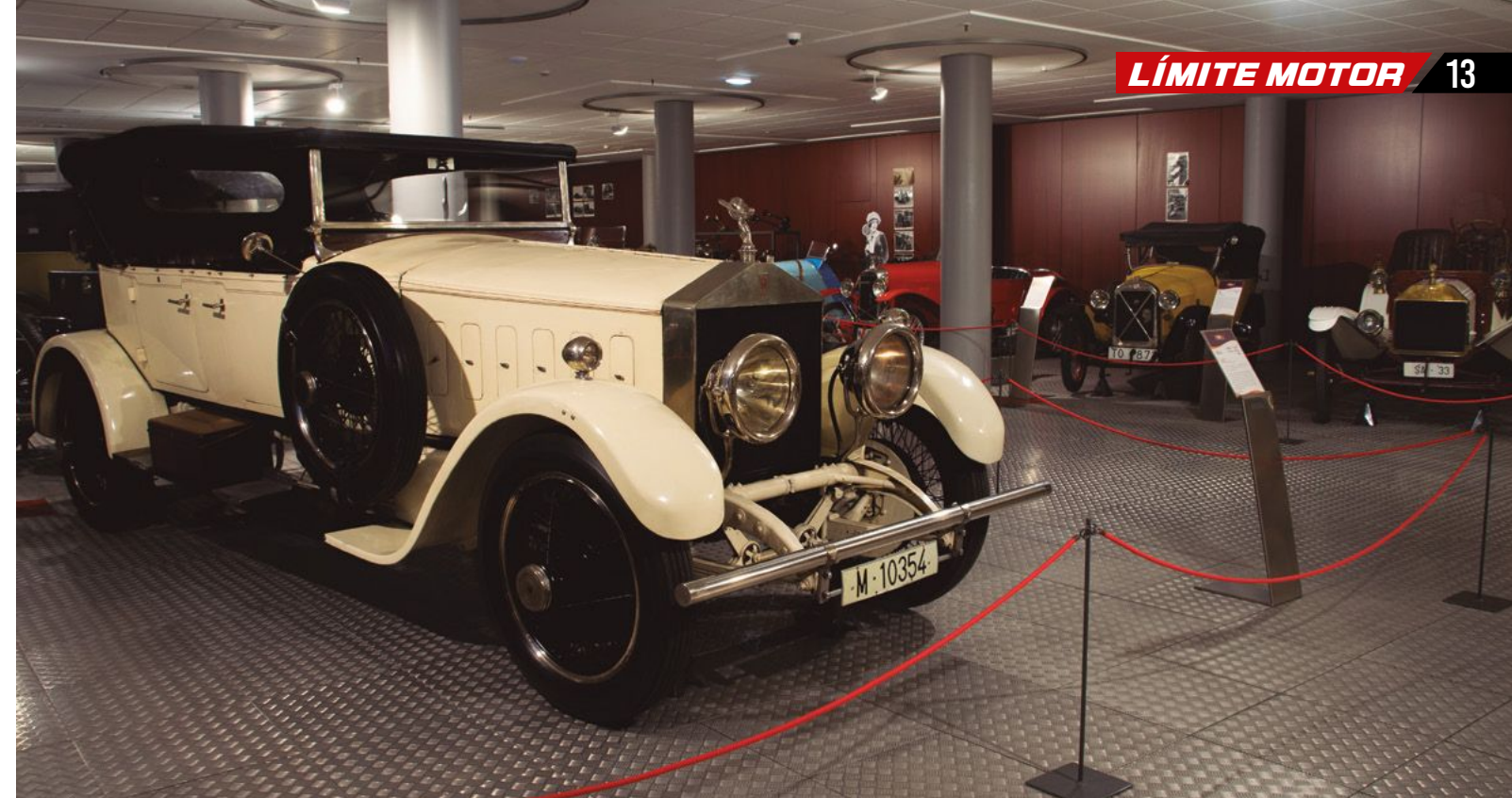
#### EXPOSICIÓN PERMANENTE MHAS

**Mercedes-Benz 560 SEL**/Colección MUNCYT

**Mercedes-Benz 180**/MHAS- FGP

#### EL SERVICIO TÉCNICO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS MHAS

El Museo de Historia de la Automoción de Salamanca (MHAS), desde el año 2009 y hasta 2025, desempeñó una labor fundamental en la preservación del valor histórico de estos vehículos. Bajo la tutela de la Junta de Castilla y León, se convirtió en un referente en la emisión de informes técnicos que garantizaban la autenticidad y singularidad de au-



tomóviles de todas las épocas. Durante este tiempo, el museo logró catalogar cerca de un millar de vehículos, desde modelos populares que marcaron la vida cotidiana de generaciones, hasta auténticas joyas de colección y piezas únicas consideradas verdaderas obras de arte de la automoción.

La misión del laboratorio MHAS fue certificar, tras un proceso exhaustivo, la autenticidad de cada vehículo, así como determinar sus características técnicas, posibles limitaciones y condiciones de seguridad. Con este trabajo se contribuía tanto a la conservación del patrimonio automovilístico como a la seguridad vial, ofreciendo a los coleccionistas y propietarios un servicio público de calidad.

El proceso de catalogación comenzaba con la elaboración de un borrador de ficha técnica, donde se recogían datos esenciales para la pre-inspección. Posteriormente, se realizaba la identificación del vehículo a partir de su número de bastidor, motor o placas, comparando la información con la documentación oficial. También se procedía a la toma de medidas, peso y registro de elementos técnicos como bastidor, suspensión, transmisión, neumáticos, motorización, alumbrado y equipamiento. Al final de esta etapa, se documentaba el estado estético del vehículo mediante un completo reportaje fotográfico.

En una segunda fase, los datos obtenidos eran contrastados con la información del Centro de Documentación del MHAS y, en caso de no disponer de todos los antecedentes, se recurría a espe-

cialistas y entidades externas. Tras este trabajo de investigación, el equipo técnico y documentalista elaboraban un informe de autenticidad en el que se establecían las observaciones necesarias para las inspecciones de la ITV. Dicho informe era esencial para garantizar que el vehículo cumpliera con los requisitos de seguridad exigidos, a la vez que reconocía su valor histórico.

Una vez finalizado el expediente, el laboratorio del museo remitía toda la documentación (informe, ficha técnica reducida, fotografías y bibliografía) a la Dirección General de Industria de la Junta de Castilla y León. A partir de esta resolución, el propietario podía completar la matriculación como vehículo histórico en la ITV y, posteriormente, en la Jefatura Provincial de Tráfico, obteniendo así la tarjeta de inspección técnica y el permiso de circulación con matrícula especial.

Gracias a este trabajo, el MHAS consolidó más de quince años de experiencia, siendo una institución pública de apoyo a todos los propietarios y coleccionistas que deseaban conservar el valor histórico de sus vehículos.

Hoy, tras la publicación del Real Decreto 892/2024 sobre vehículos históricos, el MHAS trabaja para acreditarse como servicio técnico a nivel nacional, con el objetivo de continuar prestando un servicio de calidad, riguroso y asequible. Su propósito es seguir acompañando a la comunidad de coleccionistas y aficionados, garantizando la preservación y puesta en valor de un patrimonio automovilístico que forma parte de nuestra memoria cultural.





#### EL MHAS HOY

En definitiva, el Museo de Historia de la Automoción de Salamanca es un centro cultural en continua expansión y desarrollo, que ha logrado grandes avances en el sector museístico y cultural en estos últimos años, diseñando un formato específico e innovador para los visitantes, turistas y aficionados del mundo de la automoción.

El MHAS mantiene y mejora su objetivo primordial para los próximos años de continuar siendo el ejemplo y centro de referencia nacional en la investigación y conservación de uno de los elementos históricos más importantes del desarrollo humano: el patrimonio automovilístico y su industria. Así mismo, conservar el título de centro singular y modelico para aquellas entidades e instituciones encargadas de custodiar la historia documental que pretenden evitar la destrucción de la memoria del principal invento y medio de transporte del siglo XX y XXI.

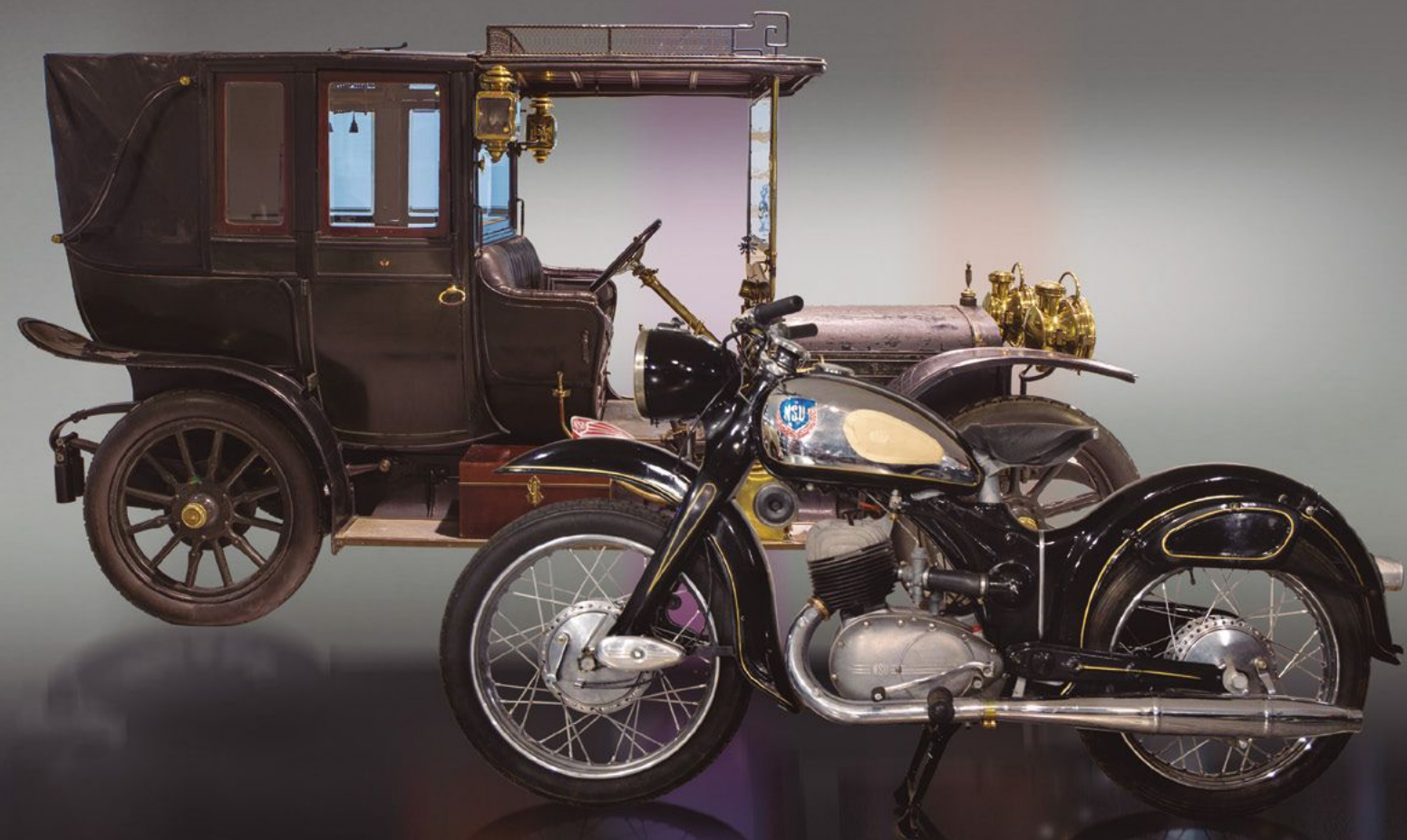
Luis Miguel Mata Pérez  
 Director-gerente de la Fundación Gómez Planche  
 (MHAS)  
 Fotos MHAS

# MHSA

MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA

Fundación Gómez Planche

20 aniversario



MÁS  
 que un.....  
 MUSEO

[www.museoautomocion.com](http://www.museoautomocion.com)





Salir a pista es ponerse en modo competición y al nivel que estuvimos rodando se evidenció su efectividad y el alto nivel de pilotaje de su propietario Luis Ruiz Viñes.

## DESDE EL HABITÁCULO

# KTM X-BOW, SENSACIONES A RAS DE PISTA



Daniel Domínguez  
(periodista)  
Textos y fotos

**El X-Bow es un automóvil deportivo ligero y radical, diseñado para ofrecer grandes sensaciones, esas que emocionan... por pilotaje.**

El fabricante KTM es conocido por sus motocicletas y aplicó su experiencia en ligereza y rendimiento al diseño KTM X-Bow, logrando un automóvil mestizo entre deportivo de raza y carrera-cliente, es un coche muy bajo, nuestra cabeza no llega a los 90 cm de altura. Se accede a él sacando su volante extraíble, que alberga los distintas informaciones en su botonería, idónea para una conducción más eficiente y concentrada, y sin necesidad de abrir la puertas, puesto que no las posee, carece de techo y parabrisas, hechos que redoblan la sensación de velocidad, capaz de abordar determinadas curvas rápidas por

encima de los 210 km/h, como así fue en la pronunciada curva de final de recta del circuito de Navarra.

La ligereza de su construcción lo diferencia de los automóviles deportivos convencionales. Es un biplaza de diseño minimalista y estructura abierta, que porta mecánica Audi, turbo de 4 cilindros, fiable y de respuesta muy eficaz con muy buenos bajos; unida a su evidente ligereza para ganar en efectividad.

**Aunque está homologado para carretera, sus prestaciones y radical diseño está destinado claramente al circuito**



KTM un sueño para ser disfrutado.

Su enfoque, principalmente está destinado al rendimiento en circuito, aunque también está homologado para circular por carretera. Su peso es extremadamente ligero 790 kg, y gracias a su chasis y suspensiones de fibra de carbono, y sus contenidas medidas de 3,77 metros de largo y 1,914 ancho, le proporcionan agilidad y maniobrabilidad. y junto a su proverbial mecánica ofrece una vertiginosa aceleración, destinada a una conducción deportiva... muy de competición, comprometida y eficaz.

### EN QUIEN CONFIAR

Luis Ruiz Viñes, su propietario, sabe disfrutarlo en las carreteras más sinuosas y en circuito, conoce muy bien sus reacciones, maneja con soltura las relaciones de cambio, sabe apurar frenadas al límite y abordar con solvencia los trazados lentos, y las curvas rápidas las hace a fondo; tiene la experiencia y bagaje necesario para rodar con maestría y seguridad. Así que estábamos en una posición idónea para disfrutar y evidenciar las impresionantes prestaciones de este "bólide" de calle destinado a las pistas.

### DESDE SU COCKPIT

Acceder a su "cockpit" emociona, y evidencia que los KTM X-Bow prometen desde fuera lo que se vive desde dentro. La efectividad en circuito lo certifican sus cronos, capaz de marcar unos tiempos que le ad-



El KTM en acción resulta impresionante, acorde con su prestaciones y sus capacidades de aceleración, frenada y paso por curva.



*Es un biplaza destinado a ser disfrutado en circuito, y su potencial deja claro para que está diseñado.*

judicaría una buena clasificación en parrilla de salida para alcanzar una buena posición en carrera.

**El KTM X-Bow es un deportivo único que ha sabido combinar la experiencia del motociclismo y el automovilismo al más alto nivel de ingeniería**

Su atractivo va por dentro y por fuera. Es casi como un fórmula por la posición trasera de su mecánica Audi. Su habitáculo biplaza de bajísima altura al

suelo obliga a llegar hasta su baquet dejándose caer como si fuera un fórmula, una vez dentro se aprecia su ergonomía que te envuelve con su arnés de seis o cuatro puntos de anclaje, en este caso cuatro, por aquello de ser más cómodo y menos complicado, y también suficientemente seguro. Da la sensación de que se estuviera rozando el suelo, también hay que asimilar el efecto de ir con sus ruedas sin carenar a la altura de la vista y con los pies pegados a ellas. Su pilotaje carece de cualquier tipo de asistencia, ya sea en frenos, dirección, y con cambio manual; sientes que estas en otro tipo de automóvil. Sorprende que lleve matrícula; dado que no tiene nada que ver con las sensaciones que te pueda dar cualquier otro coche por muy deportivo que sea.

#### SUS CREDENCIALES

Su aceleración te pega al baquet, sientes su "patada" de 3,5 segundos de 0 a 100 km/h. El complemento de su ligereza 790 kg es su chasis de carbono desarrollado por Dallara de 84 kg. Vives y palpitas la sensación de velocidad, superando los 250 km hora con soltura, sentado a menos de 9 cm del suelo. Su magistral respuesta le viene de su ágil mecánica, Audi

### Especificaciones Técnicas

- Engine: 2.0-liter Audi TFSI.
- Horsepower: 300 hp @ 6,400 rpm.
- Torque: 420 Nm @ 3,200 rpm.
- Transmission: 6-speed manual.
- Drivetrain: Rear-wheel drive.
- Weight: 790 kg (without fuel).
- Top Speed: 231 km/h.
- 0-100 km/h: Not specified, but a rapid acceleration is expected.



*Su ambivalencia es un logro que sólo puede venir del los departamentos de competición más selectivos, y cuesta creer que se pueda circular por carretera abierta.*

S3 turbo de 2 litros que entrega 390 CV a 7.500 rpm con su caja manual de 6 velocidades. Teniendo en cuenta su disfrute, y más en circuito, el consumo importa poco y está en torno a los 15 litros a los 100 km.

Y para estar en tiempos de competición, sólo hay que bajar presiones y ponerse un casco, eso sí, cerrado, el viento es fortísimo al igual que sus sensaciones a lo largo de todo el circuito, tanto en recta como en curva lenta o rápida con sus comprometidas frenadas, es decir, todo un reto a superar.

**Su discutible belleza lo deja en buen lugar por originalidad y prestaciones, pasando a ser un automóvil "precioso", raro y poco visto**

Desde Limite Motor le damos las gracias a Luis Ruiz Viñes por su generosa predisposición, que no dudo ponerse a nuestra disposición como piloto probador, y lo felicitamos por su nivel de pilotaje a los mandos de su impresionante KTM X-Bow.

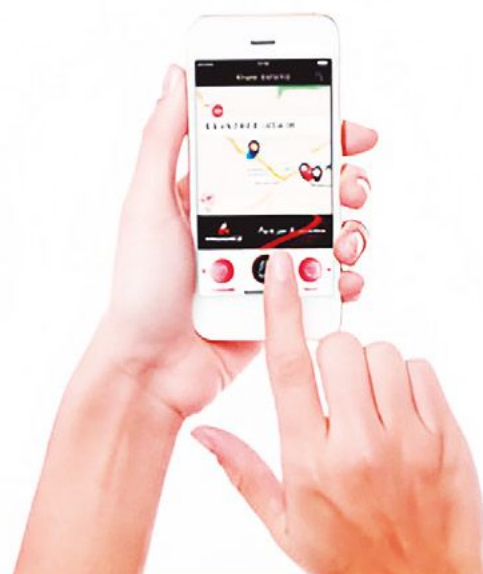


**LEX DOMUS**  
— ABOGADOS —

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

lexdomusabogados.com  
Tels: 639436223 - 619849430

**APP  
VALCARCE**



Descárgala ahora!

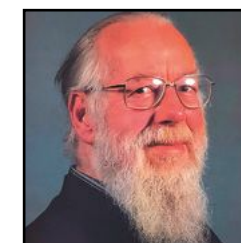
**TODO LO  
QUE NECESITAS  
SABER  
AL ALCANCE  
DE TU MANO**

- 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.

## 1955 INOLVIDABLE MILLE MIGLIA

**El periodista que vivió en primera fila la mayor exhibición de pilotaje del campeón sin corona Stirling Moss, y creando la figura del copiloto moderno**



Dennie Jenkins

Así narró Dennie Jenkins la historia de las Mille Miglia de 1955, carrera que será recordada por generaciones de aficionados al motorsport como la más disputada de todos los tiempos en que esta increíble carrera se disputó por tierras italianas en condiciones impensables para nuestros días. Valentía, sabiduría, e ignorancia del riesgo fueron claves para que el dúo inglés rompiera el maleficio de la mítica carrera italiana.

El 1 de mayo de 1955, año fatídico para el motorsport mundial como veremos en el número 8 de Límite Motor, se hizo historia en el automovilismo: Stirling Moss ganó la Mille Miglia de 1.600 km, la primera vez en veintidós años que un piloto británico lo conseguía, y tuve el gran privilegio de sentarme a su lado durante esta épica carrera.

Pero volvamos al principio: esta victoria no fue una casualidad, sino el resultado de semanas, incluso meses, de preparación y planificación. Mi en-

tusiasmo por la Mille Miglia se remonta a muchos años atrás, entre otras razones porque está permitido llevar un pasajero, ya que este evento es para todo tipo de coches de calle, desde berlinas familiares hasta coches de carreras/deportivos de Gran Premio. Desde que experimenté por primera vez el atractivo de la Mille Miglia como competidor el año pasado, con George Abecassis con el H.W.M., ya comencé a hacer planes para la carrera de 1955. Mis lectores habituales recordarán que el año pasa-





Jenkinson y Moss e la presvia a tomar la salida.

do me entusiasmé con un pequeño juego de dados privado que Moss me regaló en un Maserati, y en aquel momento le comenté mi deseo de volver a correr la Mille Miglia.

En septiembre, mientras conversábamos con el piloto estadounidense John Fitch, decidimos que la única manera de que un no italiano ganara la Mille Miglia era aplicando la ciencia. En aquel entonces, él aspiraba a formar parte del equipo oficial de Mercedes-Benz para el evento, y mantuvimos largas conversaciones sobre cómo el piloto podría usar a un pasajero como cerebro mecánico, para liberarse de la responsabilidad de aprenderse el circuito. Al comprender que la carrera abarca más de 1.600 kilómetros de carreteras italianas comunes y sin preparar, con la única concesión de que se elimina todo el tráfico de las carreteras durante la carrera, y que el paso por los pueblos estaba bordeado de fardos de paja, se comprenderá que la tarea de una sola persona de aprenderse cada curva, cada viraje, pendiente, montículo, colina, y paso a nivel es casi imposible. Incluso los mejores pilotos italianos, como Taruffi, Maglioli, Castellotti, etc., solo conocen a la perfección tramos del recorrido, y deben concentrarse constantemente en recordar qué les espera en la siguiente curva o en la siguiente ladera.

Durante el último invierno, como es bien sabido, Moss se unió al equipo Mercedes-Benz y la empresa decidió que Fitch no podría pilotar para ellos en la

Mille Miglia, aunque sí estaría en el equipo para Le Mans, así que todos nuestros planes parecían estar en el aire. Entonces, justo antes de Navidad, Moss me llamó para invitarme a ser su pasajero en la Mille Miglia en un Mercedes-Benz 300SLR, invitación que acepté de inmediato, ya que John Fitch, con gran deportividad, había aceptado que sería una buena idea intentar vencer a los italianos con Moss como piloto.

Cuando me reuní con Moss a principios del año nuevo para hablar del evento, ya tenía un plan de acción definido. Durante el almuerzo, hablamos y pudimos comprobar que teníamos planes muy similares: usar al pasajero como un segundo cerebro para la navegación. Al poner en común nuestros conocimientos e ideas, cubrimos rápidamente gran parte del trabajo preliminar. De cuatro Mille Miglia anteriores con Jaguar, Moss había recopilado una buena cantidad de notas sobre pasos a nivel con baches, laderas ciegas, curvas peligrosas, etc., y como yo conocía a la perfección ciertos tramos del recorrido, todo este conocimiento plasmado en papel representaba aproximadamente el 25% del circuito.

**Incluso los mejores pilotos italianos, como Taruffi, Maglioli, Castellotti, etc., solo conocen a la perfección tramos del recorrido**



Moss y Jenkins a punto de afrontar el gran reto.

A principios de febrero, Mercedes-Benz estaba listo para empezar a practicar. La primera prueba consistía en una prueba del prototipo 300SLR. Una descripción de las dos vueltas que completamos, incluyendo un accidente en el que el coche quedó destrozado, apareció en la revista March Motor Sport. Mientras hacía estas pruebas, tomé abundantes notas, algunas bastante chinas por intentar escribir a 240 km/h. Pero cuando parábamos a comer o a pasar la noche, nos pasábamos el tiempo comentando las carreteras que habíamos recorrido y transcribiendo mis notas. Nos concentrábamos en los lugares donde podríamos averiar el coche, como pasos de ferrocarril con muchos baches, desniveles repentinos, superficies en mal estado, vías de tranvía, etc. Luego registrábamos todas las curvas difíciles, clasificándolas como "atrevidas", "peligrosas" y "muy peligrosas", indicando cada una con una señal con la mano. Después, registrábamos las superficies resbaladizas con otra señal, y a medida que avanzábamos, Moss indicaba su interpretación de las condiciones, mientras yo señalaba el lugar con un kilómetro, más o menos. Nuestra tarea se vio facilitada enormemente por el hecho de que en las carreteras italianas hay un hito kilométrico en cada kilómetro, y están numerados con enormes cifras negras, de cara al tráfico que viene en sentido contrario.

**"Moss dijo que bajaría la velocidad a 257 km/h, ya que, aunque esos 16 km/h no influirían en un accidente si yo hubiera cometido un error, ¡le tranquilizaban psicológicamente!"**

Además de todos los puntos del circuito donde un error podría significar un accidente, y hay cientos, también registramos todas las rectas largas y todos los lugares por los que podíamos circular a máxima velocidad incluso con visibilidad reducida, y de nuevo comprobamos que había docenas de puntos así. Durante todo este trabajo preliminar, Moss me insistió en todo momento en la importancia de no cometer errores, como indicar que una curva debía ir a fondo cuando en realidad iba seguida de una curva cerrada a la izquierda. Le dije que no se preocupara, que cualquier accidente que tuviera me involucraría también, ya que estaría a su lado hasta el final de la carrera. Después de nuestra primera sesión de entrenamientos, ordenamos todas nuestras notas, y las pasamos a máquina para que se mantuvieran en orden, y antes de volver a salir de Inglaterra pasé horas con un amigo, comprobando contrastando, y repasando la lista completa muchas veces, hasta que finalmente estuve totalmente seguro de que no había errores. En nuestra segunda visita a Italia para dar más vueltas al circuito, nos centramos en los detalles, califican-



Así de completo o espartano era el cockpit del Mercedes 300 SLR.

do algunas curvas como menos difíciles, y otras como mucho más difíciles, sobre todo porque ahora que conocíamos el camino sobre el papel, llegamos a muchos puntos mucho más rápido que antes al reconocer la ruta. En otra vuelta, recorrí todo el recorrido identificando puntos de referencia con todo lujo de detalles que pudiera ver sin importar las condiciones, ya fuera con sol o lloviendo a cántaros. Para este trabajo, el Mercedes-Benz 220A berlina de Moss nos resultó muy útil, ya que circulaba a una velocidad de cruce de 137 km/h y, al mismo tiempo, podíamos hablar de cualquier detalle.

“Moss dijo que bajaría la velocidad a 257 km/h, ya que, aunque esos 16 km/h no influirían en un accidente si yo hubiera cometido un error, ¡le tranquilizaban psicológicamente!” Nuestro plan estaba a punto de completarse; teníamos diecisiete páginas de notas, y Moss tenía la suficiente confianza en mí como para hacerme unas curvas ciegas a 145-160 km/h, creyéndome cuando le dije que el camino seguía recto; aunque admitió abiertamente, que no estaba seguro de si haría lo mismo a 275 km/h en la carrera, por muy seguro que yo estuviera.

Durante todo este entrenamiento, mantuvimos un registro minucioso de nuestro tiempo de carrera, y velocidades promedio, y algunos eran realmente indecentes, y ciertamente no para publicar.

El objetivo era descubrir en qué tramos de las 1000 millas bajaba la media general, y dónde podíamos recuperar tiempo. Nuestros diversos promedios en el 220A, el 300SL y el 300SLR nos proporcionaron una perspectiva extremadamente interesante sobre cómo se podía ganar o perder la carrera.

Nuestro segundo entrenamiento terminó con otro accidente, esta vez con un coupé 300SL destrozado, pues los camiones del ejército italiano te cruzan la proa sin previo aviso, igual que los ingleses. Bastante desanimados, anticipamos la ira del jefe de equipo, Neubauer, cuando informamos de este segundo accidente, pero su única preocupación era que no sufriéramos daños personales; el coche accidentado no tenía importancia; estas cosas le pasan a todo el mundo y, en cualquier caso, su único interés era ganar la Mille Miglia, costase lo que costase.

Al salir de Italia para un breve respiro, ambos nos preocupamos por cada detalle, desde el coche, la ruta, las señales manuales (ya que no podíamos conversar en el 300SLR), cualquier emergencia que pudiera surgir, cualquier momento para ahorrar segundos, detalles de nuestra propia comodidad, que evitaran la fatiga, etc. Vivíamos la Mille Miglia día tras día, sin dejar ninguna idea por probar. Lo mejor de todo era que Daimler-Benz hacía exacta-

mente lo mismo en el aspecto mecánico, supervisado por los ingenieros Uhlenhaut, Kosteletzky y Werner, mientras que el departamento de competición trabajaba sin descanso, y Neubauer se ocupaba de cada detalle de la organización de la carrera en Italia. Estábamos poniendo todo nuestro esfuerzo en esta carrera, sabiendo que era insignificante comparado con el de la fábrica.

Después de Pascua, fuimos a Brescia para nuestra tercera, y última sesión de entrenamientos. El departamento técnico, con Kling y Herrmann, ya había preparado una sesión adicional. Durante su periodo de prácticas, habían sometido a una dura prueba el prototipo a lo largo del tramo de Roma a Florencia, ya que esta parte de la ruta era la más difícil. Hay pocas rectas, pero el coche promediaba casi 160 km/h en todo momento, con el chasis sometido a tensiones desde todos los ángulos posibles, y como el depósito de gasolina de 200 litros estaría lleno al salir de Roma, esta parte de la ruta sería la más probable para una avería.

---

**Impresionamos a los mecánicos de Mercedes-Benz al cambiar una rueda trasera en 1 minuto y 25 segundos desde que paramos el coche hasta que volvimos a arrancar**

---

Una semana antes del evento, fuimos a Stuttgart para probar el coche real que íbamos a usar en la

carrera, y también hicimos varias vueltas al rápido circuito de Hockenheim, las cuales nos convencieron de que teníamos un magnífico deportivo de 3 litros, con el motor de inyección de ocho cilindros que proporcionaba más de 290 CV con gasolina normal, y el coche estaba configurado para alcanzar una velocidad máxima de 274 km/h. A las 7.500 revoluciones máximas, aunque no nos dieron un límite máximo. En este SLR, los asientos estaban hechos a medida, cortados y cosidos como un sastre haría un traje, mientras que cada detalle del habitáculo recibía nuestra atención personalizada, y todo se modificaba a nuestro gusto sin rechistar. Cuando finalmente salimos del departamento de carreras a las 17:00 del martes 26 de abril, teníamos la grata sensación de haber dejado una organización que no conocía límites a los esfuerzos que haría para que pudiéramos empezar la Mille Miglia con todo lo necesario para conseguir la victoria.

Al día siguiente volamos a Brescia y cuando fuimos al taller por la tarde, los coches ya estaban allí, después de haber sido conducidos en los rápidos camiones de transporte durante la noche. Ahora estábamos satisfechos con casi todo lo que podíamos imaginar; habíamos practicado el cambio de ruedas una, y otra vez, en caso de que tuviéramos problemas con los neumáticos, y debo añadir que impresionamos a los mecánicos de Mercedes-Benz al cambiar una rueda trasera en 1 minuto y 25 se-



Fangio tomando la salida sin copiloto toda una referencia.



*El paso por los pueblos italianos no estaba exento de riesgo, pero la estrategia de los británicos fue definitiva.*

gundos desde que paramos el coche hasta que volvimos a arrancar, incluyendo sacar las herramientas y la rueda de repuesto del maletero y volver a colocar todo. Habíamos practicado la instalación de las pantallas aerodinámicas temporales de aluminio que iban delante de la pantalla de plexiglás en caso de que se rompiera el parabrisas delantero con una piedra; los ingenieros de Mercedes-Benz recordaban cómo Hermann Lang casi se asfixió a 274 km/h en Donington Park en 1938 cuando se le rompió el parabrisas. Habíamos probado el cambio de bujías; Habíamos estudiado los detalles de las tuberías de inyección, las bombas de gasolina, varias partes importantes del sistema de cableado, y el funcionamiento de los cierres del capó. Nos dieron llaves de contacto de repuesto, y nos mostraron dónde guardar varias de repuesto pequeñas por si nos parábamos en la carretera con algún pequeño problema. Al final de la semana, nos sentíamos plenamente seguros de poder dar lo mejor de nosotros mismos en esta durísima carrera, que duraría más de 10 horas en todas las condiciones de carretera conocidas, por montañas y ciudades, a lo largo de 1600 kilómetros.

El viernes anterior a la carrera, hicimos una última prueba en la cercana Autostrada para probar algunas modificaciones en el parabrisas y mejorar el flujo de aire a los lados del habitáculo. Moss también probó un nuevo mecanismo instalado en el cambio de marchas que le impedía cambiar de segunda a quinta. La compuerta de cambios está expuesta: la primera marcha está adelantada a la izquierda, la

segunda en el centro, la tercera en el centro, la cuarta en la parte trasera derecha y la quinta en la delantera derecha. Acostumbrado a las cajas de cuatro velocidades, Moss a veces pasaba de segunda a quinta posición, y cuando se lo comunicó a los ingenieros, el departamento de competición se puso manos a la obra: diseñó, dibujó y fabricó un mecanismo de enlace totalmente infalible que encajaba en la parte superior de la puerta y que lo impedía. Lo mencionó el martes por la tarde y el viernes por la mañana llegaron las nuevas piezas a Brescia, y estaba probando el mecanismo antes de comer; a esa velocidad funciona un auténtico departamento de competición.

Durante la semana anterior a la carrera, me había estado acostando y levantando muy temprano, un cambio radical en mi vida habitual, pues levantarme de repente a las 6 de la mañana me da una sensación de desolación hasta bien pasada la media mañana. Moss había estado empleando tácticas similares, así que cuando bajamos a la salida a las 6:30 de la mañana del 1 de mayo, ambos nos sentíamos preparados para cualquier cosa.

Durante toda la semana anterior, un auténtico sol italiano había brillado en el cielo todos los días y los informes nos aseguraban que el día de la carrera sería seco y caluroso, así que preveíamos velocidades muy altas. Tenía una lista con los números de todos nuestros rivales más serios, así como de muchos de nuestros amigos en coches más lentos, y también los tiempos récord existentes en cada punto de control del circuito, para

que tuviéramos una idea de cómo íbamos. Habíamos calculado en privado una media de 145 km/h, 3 km/h por encima del récord de Marzotto, siempre que el coche fuera bien y las carreteras estuvieran secas. Mercedes-Benz no nos dio órdenes, dejando la gestión de la carrera enteramente en manos de cada piloto, pero insistiendo en que el coche fuera llevado de vuelta a Brescia si era humanamente posible. Moss y yo habíamos pactado que mantendríamos el coche en marcha todo lo posible, tras haber decidido en los entrenamientos en qué momento podíamos dejar que el motor explotara y aun así avanzar por inercia hasta la meta, y cuántos kilómetros estábamos dispuestos a forzar hasta la meta o hasta un control. En Rávena, Pescara, Roma, Florencia y Bolonia había boxes de Mercedes-Benz, con repuestos, cambio de neumáticos por si empezaba a llover, comida, bebida y asistencia de todo tipo, ya que en esta carrera no hay reglas complicadas sobre trabajos en el coche ni asistencia externa; es una carrera de todos contra todos.

**“Si no acelerábamos de inmediato, era muy probable que la situación se pusiera un poco emocionante, por no decir peligrosa”.**

La enorme participación había empezado a salir de Brescia la noche anterior a las 21:00, mientras dormíamos plácidamente, con los coches saliendo a la una. Intervalos, y no fue hasta las 6:55 a.m. del domingo que partieron los primeros deportivos de más de 2000 cc. Este grupo fue el que despertó mayor interés, pues entre los 34 participantes se encontraba el ganador indiscutible de la carrera, aunque no se podían pasar por alto muchos Maserati de 2 litros y Oscas y Porsches más pequeños. Las posiciones de salida se sortearon previamente y las más importantes para nosotros fueron: Fangio 658, Kling 701, Collins (Aston Martin) 702, Herrmann 704, Maglioli (Ferrari) 705; Luego salió un grupo de coches más lentos, y luego Carini (Ferrari) 714, Scotti (Ferrari) 718, Pinzero (Ferrari) 720, y luego nosotros a las 7.22 a.m. No había esperanza de



*Sergio\_Sighinolfi\_tampoco pudo con los británicos.*

ver a nuestros compañeros de equipo, porque salieron demasiado antes que nosotros, al igual que Maglioli, pero esperábamos alcanzar a Carini antes del final. Nuestra gran preocupación no eran tanto los de delante, sino los de detrás, pues les seguían Castellotti (Ferrari 4,4 litros) 723, Sighinolfi (Ferrari 3,7 litros) 724, Paulo Marzotto (Ferrari 3,7 litros) 725, Bordoni (Gordini 3 litros) 726, Perdisa (Maserati 3 litros) 727 y, finalmente, el rival más peligroso de todos, ese maestro de la táctica, Taruffi (Ferrari 3,7 litros) 728. Con todos estos Ferraris oficiales detrás de nosotros, no podíamos demorarnos en las primeras etapas, ya que Castellotti podía alcanzarnos, y Sighinolfi probablemente nos adelantaría usando los terraplenes de hierba, siendo ese tipo de piloto, y Marzotto no se detendría ante nada para batir a los coches alemanes, así que si no apretábamos de inmediato había una buena posibilidad de que los dados se pusieran un poco emocionantes, no para digamos peligroso, en las primeras 200 millas.

Neubauer estuvo siempre presente en la salida, advirtiéndome a Moss que acelerara a fondo al salir de la rampa, ya que Herrmann casi había fallado la salida. También nos aseguró que podíamos tomar la bajada al final de la rampa sin preocuparnos por quedarnos en tierra. Los mecánicos habían calentado el motor y lo subieron a la plataforma de salida

para evitar sobrecargar el embrague monodisco, uno de los puntos débiles del 300SLR. La tarjeta de ruta, que teníamos que sellar en los distintos controles del circuito, estaba firmemente sujeta a una placa y ya colocada en su soporte especial. La placa estaba sujeta con una cuerda a una de mis agarraderas para evitar perderla en la emoción de cualquier emergencia. Ambos nos acomodamos en nuestros asientos, Moss se puso las gafas protectoras y le mostré una nota en la parte superior de mi dispositivo de rodillos, advirtiéndole que no frenara con fuerza en la primera curva, ya que los tambores bimetálicos necesitaban una aplicación suave para calentarse después de dos días parados.

Treinta segundos antes de las 7:22 a. m., arrancó el motor. Los tubos de escape laterales arrojaron una nube de humo sobre el motor de arranque y sobre Sig. Castegnato y el Conde Maggi, los dos hombres detrás de este gran evento. Al caer la bandera a cuadros, partimos con un ímpetu de aceleración y alcanzamos el máximo de revoluciones, en primera, segunda y tercera marchas, abriéndonos paso entre la multitud que se apiñaba a los lados de la carretera. Si no hubiéramos recorrido ya tres veces esa misma carretera en un SLR en medio del denso tráfico matutino, me habría asustado muchísimo, pero ahora, con la carretera despejada por



*Gilberte Thirion una de las pocas mujeres presentes en la prueba.*



**Alyhu Motor**

TLF 652608021

Ctra. Valladolid 171  
Pol. Ind. Los villares  
Salamanca



*Moss y Jenkins en plena acción.*

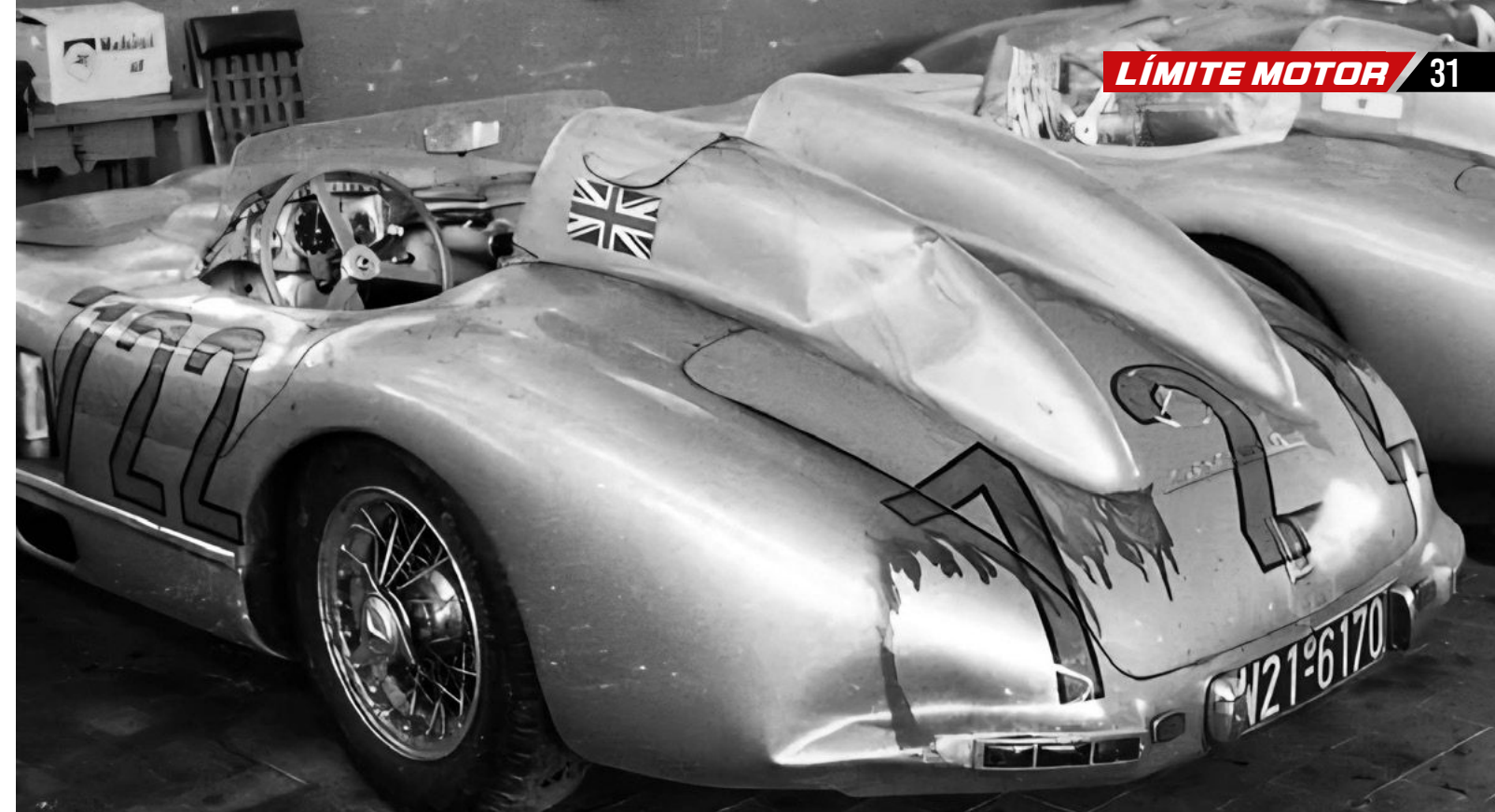
delante, pensé que Moss podría realmente disfrutar de una conducción sin interrupciones. Teníamos el sol brillando de lleno en nuestros ojos, lo que dificultaba la navegación, pero había escrito las notas una y otra vez, y repasado la ruta en mi imaginación tantas veces que casi la sabía de memoria, y una de las primeras señales fue tomar una suave curva en S a través de un pueblo a todo gas en cuarta marcha, y mientras Moss hacía esto, siendo incapaz de ver la carretera a más de 100 yardas por delante, me concentré en la tarea, confiando en que nuestro método científico de igualar la capacidad de los italianos en las carreras en carretera abierta iba a funcionar.

En ningún momento antes de la carrera consideramos ponernos en cabeza, pues esperábamos que Fangio marcara el ritmo, con Kling decidido a ganar a toda costa, así que buscábamos el tercer puesto y superar a todos los Ferrari. Apenas 16 kilómetros después de la salida, vimos una mancha roja delante de nosotros y pronto nos adelantamos en una curva a la izquierda. Era la 720. Pinzero, ya que la 721 no podía salir. A mi derecha había un pequeño asidero y un botón de la bocina; por cierto, el volante estaba a la izquierda de la cabina, y este botón no solo hacía sonar la bocina, sino que también encendía las luces, de modo que mientras yo hacía sonar la bocina, Moss preparaba el coche para adelantar a los demás competidores. Le daba las indicaciones de dirección con la mano izquierda, así que, entre girar el rodillo del mapa y darle caramelos a Moss,

no había un momento aburrido. El coche iba realmente bien, y en las rectas a Verona llevábamos 7.500 km/h en la marcha más alta, una velocidad de 274 km/h, o lo más cerca posible de 274 km/h. En algunas de estas largas rectas, nuestro sistema de navegación nos pagaba generosamente, pues podíamos mantener 274 km/h en curvas cerradas, incluso al adelantar a coches más lentos, con Moss seguro de que solo tenía que concentrarse en mantener el coche en la carretera y circular lo más rápido posible. Esto en sí mismo era más que suficiente, pero permanecía sentado en su habitual postura relajada, sin hacer ningún esfuerzo aparente, hasta que llegaron a algunas curvas donde la velocidad a la que controlaba los derrapes, girando el volante de derecha a izquierda y viceversa, demostraba que sus magníficos reflejos y juicio estaban en su mejor momento.

Esto por sí solo era más que suficiente, pero él estaba sentado en su relajada posición habitual, sin hacer ningún esfuerzo aparente, hasta que llegó a algunas curvas en las que la velocidad con la que controlaba los derrapes, girando el volante de derecha a izquierda y viceversa, demostró que sus magníficos reflejos y juicio estaban en la cima de su forma.

A toda velocidad, parecía que pasábamos la mayor parte del tiempo entre Verona y Vicenza adelantando Austin-Healeys que no debían de ir a mucho más de 185 km/h. Con luces intermitentes, bocina-



*La batalla fue muy intensa.*

zos y un gesto de la mano, los adelantábamos como si estuvieran de gira. Al acercarnos a Padua, Moss señaló hacia atrás y miró a su alrededor para ver un Ferrari que se acercaba rápidamente. Con una mueca de disgusto, nos dimos cuenta de que era Castellotti. El Mercedes-Benz lo daba todo, y Moss conducía con fuerza, pero sin arriesgarse, dejando que el coche derrapara justo en las curvas. Al entrar en la calle principal de Padua a 240 km/h, frenamos en la curva en ángulo recto del final, y de repente me di cuenta de que Moss empezaba a manipular el volante con furia, pues llegábamos a la curva demasiado rápido y parecía dudoso que pudiéramos frenar a tiempo. Me quedé fascinado, observando a Moss esforzarse por mantener el control, y me intrigaba tanto seguir cada acción suya y vivir cada centímetro del camino con él, que olvidé por completo el miedo. Con las ruedas casi a punto de bloquear, mantuvo el coche recto hasta la última fracción de segundo, sin intentar tomar la curva, porque eso habría significado un trompo completo y entonces cualquier cosa podía pasar. Justo cuando parecía que íbamos a chocar de frente contra los fardos de paja, Moss redujo la velocidad lo suficiente como para arriesgarse a soltar los frenos e intentar tomar la curva, y mientras la parte delantera del coche se deslizaba sobre la carretera seca, chocamos contra los fardos con la parte delantera izquierda, rebotamos hacia el centro de la carretera y, cuando el coche ya iba en la dirección correcta, Moss puso la

marcha más corta y aceleró de nuevo.

Durante todo este tiempo, Castellotti nos seguía de cerca, y mientras rebotábamos contra los fardos, nos adelantó, sonriendo por encima del hombro. Al salir tras él, le di a Moss una pequeña palmada en agradecimiento por mostrarme cómo actúa un gran piloto en una situación difícil.

**“Estaba tan intrigado por seguir cada acción de Moss que olvidé por completo el miedo”.**

A través de Padua, seguimos al Ferrari de 4.4 litros y al acelerar no pudimos mantenerlo, pero el italiano conducía como un loco, derrapando en todas las curvas, usando las aceras y los bordes sueltos de la carretera. En una curva a izquierdas particularmente peligrosa a las afueras de la ciudad, advertí a Moss y luego observé a Castellotti ajustar su Ferrari, con las ruedas delanteras subvirando al máximo, la interior despegada del suelo y la goma desprendiéndose de los neumáticos traseros, dejando grandes marcas en la carretera. Esto sí que era automovilismo desde la mejor posición posible, y a mi lado había un joven tranquilo y sereno que seguía al Ferrari a una distancia prudencial, listo para cualquier emergencia. Al salir del pueblo, nos incorporamos a un tramo increíblemente rápido, recto durante muchos kilómetros, y arrancamos junto al Ferrari en la marcha más corta, pero por mucho que se esforzara el Mercedes-Benz, el coche rojo se alejó de

nosotros, y una vez más Moss y yo intercambiamos miradas de desconcierto. Para cuando alcanzamos la velocidad máxima, el Ferrari nos llevaba más de 200 metros de ventaja, pero luego se mantuvo allí, sin alterar la diferencia en toda la recta. En el corte final, ganamos considerablemente, tanto por saber exactamente cuándo se aproximaba la siguiente curva a izquierdas como por unos frenos ligeramente superiores. Acelerar a fondo nos permitió mantener el Ferrari a la vista, y luego, al acercarnos a un pequeño pueblo, vimos a Castellotti adelantar a otro Ferrari, y nos dimos cuenta de que tendríamos que seguirlo por las calles hasta tener espacio para adelantar. Era el número 714, Carini, tan pronto, y esto animó a Moss a rodear el Ferrari por fuera, en una curva a la derecha, confiando, por mis señales, en que la carretera no giraría repentinamente a la izquierda. Este breve retraso había permitido a Castellotti alejarse de nosotros, pero no lo perdimos del todo de vista, y tras saludar a Peter Collins, que se había averiado junto a la carretera antes de Rovigo, entramos en el pueblo a una velocidad increíble. Cruzamos la plaza, donde en los entrenamientos habíamos tenido que rodear la isla; de costado, dejamos la última curva a la derecha del pueblo, con las ruedas delanteras a tope y el acelerador a fondo. Castellotti estaba a la vista una vez más, pero

en carretera abierta conducía tan cerca del límite que en cada curva usaba la grava y el asfalto áspero de los bordes. Esto levantó una enorme nube de polvo, y nunca supimos con certeza si al entrar en ella encontraríamos el Ferrari de lado, cruzado en la carretera, o rebotando contra los terraplenes y los árboles, pues un método de navegación científica no podía afrontar este tipo de peligro. Sabiamente, Moss aminoró un poco la marcha y el Ferrari se adelantó lo suficiente como para que las nubes de polvo se asentaran.

Por la nueva carretera junto al río Po, adelantamos a Lance Macklin en su Austin-Healey, y nos saludó con la mano. Luego cruzamos Ferrara, pasamos por debajo del puente del ferrocarril, cruzamos los semáforos, recorrimos las calles principales y salimos a la carretera a Rávena. A lo largo del camino, vimos señales de gente sufriendo incidentes de lo más tremendos: marcas negras de ruedas bloqueadas que formaban dibujos extraños en la carretera, y muchas veces, en las curvas que habíamos señalado como peligrosas o peligrosas, nos topamos con coches de turismo destrozados y doblados junto a la carretera, indicio inequívoco de que no habíamos errado en la clasificación de la curva. Hacia Ravenna, la carretera es muy sinuosa y ahora podía admirar la maestría de Moss, que conducía con una firmeza de "nueve déci-

mas", especialmente en las curvas abiertas que veía y en las que conocía. La forma en que controlaba el coche con el acelerador y el volante mucho después de que las cuatro ruedas hubieran llegado al punto de arranque era una auténtica delicia, y difícil de describir con un simple bolígrafo y papel. Al acercarme al control de Ravenna, cogí el tablero de ruta de su soporte y lo levanté para que Moss lo viera, indicando que teníamos que parar allí para recibir el sello oficial. Luego, mientras frenábamos hacia la pancarta de "CONTROLLO" al otro lado de la carretera y la línea a cuadros blancos y negros de la carretera, entre banderas ondeantes y numerosos oficiales, extendí el brazo derecho bien fuera del coche para indicarles de qué lado queríamos que estuviera el oficial con el sello. Sujetando el tablero a un lado de la cabina, cruzamos la línea de control, ¡zas!, sonó el sello de goma, y partimos sin detenernos. Justo después del control había una fila de boxes y allí estaba 723, el Ferrari de Castellotti, cambiando neumáticos, lo cual no era sorprendente dado su forma de conducir.

---

**"Durante todo el camino había señales de gente sufriendo incidentes de lo más tremendos".**

---

Con un grito de "¡Castellotti!", Moss aceleró a fondo en la siguiente curva y serpenteamos por las

calles de Rávena, casi chocando con un arco en el proceso, para luego salir a la rápida y sinuosa carretera hacia Forlì. Nuestro tiempo hasta Rávena había sido muy superior al anterior récord, pero Castellotti se nos había adelantado y no teníamos ni idea de cómo lo estaban haciendo Taruffi y los que venían detrás. Moss mantuvo el ritmo con renovado vigor y cruzamos Forlì, saludando al taller que rescató el SL que chocamos en los entrenamientos, bajamos por la sinuosa carretera hacia Rimini y saludamos de nuevo a la estación de servicio Alfa-Romeo que se encargó del SLR que se rompió el motor. No pude evitar pensar que, sin duda, habíamos dejado huella en el circuito durante los entrenamientos. Desde la salida, el sol naciente nos había dado en los ojos y, ahora, con los continuos efectos de la "G" lateral en mi cuerpo, mi estómago empezaba a resentirse y, junto con el calor de la caja de cambios junto a mi nalga izquierda, los gases del motor y el nauseabundo olor a pastillas de freno de los frenos interiores, me gritó "¡basta!". Lo poco que había desayunado se fue por la borda, junto con mis gafas, pues cometí el fatal error de girar la cabeza a 240 km/h con las gafas puestas. Por suerte, tenía un par de repuesto y no había tiempo para preocuparse por las protestas del estómago, ya que nos estábamos acercando a Pesaro, donde había una curva cerrada a la derecha.



Enzo Ferrari y Piero Taruffi.



Cada pueblo o ciudad mostraba su calor al paso de los participantes.



*Dennis prepara la prueba con sus mecánicos.*

Ahora, el tranquilo y azul mar Adriático aparecía a nuestra izquierda y recorriamos las largas rectas costeras, sorteando curvas cerradas y puentes igualmente ciegos a toda velocidad. Me reí entre dientes al darme cuenta de que Moss no levantaba el pie como había amenazado. Empezábamos a adelantar a los coches anteriores con mucha frecuencia, entre ellos algunos Maserati de 2 litros que circulaban a una velocidad terriblemente lenta, un par de Triumph TR2 en convoy y varias berlinas, con aún numerosas señales de velocidad: un Giulietta destrozado a la derecha, un Fiat de 1100 cc a la izquierda, un Ferrari cupé casi irreconocible y un Renault hecho una bola. En Ancona, la afluencia de público estuvo perfectamente controlada, con barreras que los mantenían a raya en las aceras, y pudimos aprovechar todo el ancho de la carretera en todas partes. Subiendo la empinada cuesta que salía del pueblo, adelantamos a toda velocidad a más competidores de turismos que se habían marchado de madrugada mientras aún dormíamos. Durante todo este tiempo, no habíamos visto rastro de ninguno de nuestros rivales más cercanos. Habíamos adelantado al último Austin-Healey, conducido por Abecassis, bastante atrás, y ningún Ferrari había aparecido en nuestro retrovisor.

Había un largo trecho hasta el siguiente control, en Pescara, y nos pusimos a navegar a máxima ve-

locidad. El coche no daba la menor impresión de lo rápido que iba, hasta que adelantamos a otro competidor, que sabía que debía ir a 177 km/h, o cuando miré de reojo los árboles y setos que pasaban a toda velocidad. Era media mañana y el sol estaba muy por encima de nosotros, pero aún nos daba en la cara y hacía que la cabina estuviera extremadamente caliente, a pesar de tener todas las rejillas de ventilación completamente abiertas. Atravesamos los polvorientos y sucios pueblos del Adriático, y en todo momento le hacía a Moss las invaluable señales con la mano que le quitaban el esfuerzo de recordar la ruta, aunque todavía no admite la tensión mental que sufría al convencerse de que no cometía ningún error en mi navegación a 274 km/h. En una recta, bordeada de árboles, habíamos marcado un bache en la carretera como "a fondo" solo si la carretera estaba seca. Así era, así que di la señal correspondiente y, con 7500 rpm en quinta marcha en el tacómetro, despegamos, pues nos habíamos equivocado al calcular la gravedad de la joroba. Durante un tiempo considerable, el masaje vibratorio que se siente al conducir un 300 SLR a esa velocidad cesó de repente, y tuvimos tiempo de mirarnos con asombro antes de aterrizar de nuevo. Incluso si hubiéramos estado en el aire solo un segundo, habríamos recorrido unos 60 metros, y calculé la "duración del vuelo" en algo más de un segundo. La carretera

era completamente recta y el Mercedes-Benz aterrizó perfectamente en cuatro puntos. Agradecido, felicité al conductor por no mover el volante ni un centímetro, porque ese habría sido nuestro fin. "Vi un brazo uniformado intentando apagar el motor". Con el calor del sol y las largas rectas, nos habíamos ido quedando en un estado de estupor complaciente, pero este pequeño "momento" nos devolvió a la realidad y estábamos en plena acción cuando nos acercamos a Pescara. Cruzamos el paso a nivel, mucho más rápido que nunca en los entrenamientos, y el coche patinó por la carretera, con las cuatro ruedas derrapando. Estaba seguro de que íbamos a destrozarnos algunos surtidores de gasolina junto a la carretera, pero de alguna manera "el chico" recuperó el control y simplemente rozamos unas balas de paja antes de frenar bruscamente para detenernos para el segundo control de velocidad. Al acercarme a este punto, no solo le mostré la tarjeta de ruta al conductor, sino que también señalé el depósito de combustible, pues allí debíamos repostar por primera vez. Sin embargo, era demasiado tarde; Moss ya estaba señalando el depósito para decirme lo mismo. Justo después de la línea de control, vimos al ingeniero Werner con una bandera azul con la estrella de Mercedes-Benz, y al detenernos, todo sucedió a la vez. Cargaron unos 70 litros de combustible de un tanque de gravedad, justo lo

suficiente para llegar a nuestra parada principal en Roma. Limpiaron el parabrisas, ya que estaba lleno de moscas muertas. Una mano me dio una rodaja de naranja y un plátano pelado, mientras que otra sostenía una pequeña hoja de papel. Alguien más revisaba los neumáticos y Moss seguía con el motor en marcha. En el papel estaba escrito: «Taruffi, Moss 15 segundos, Herrman, Kling, Fangio» y sus tiempos. Acababa de gritar «segundo, 15 segundos por detrás de Taruffi» cuando vi un brazo uniformado intentando apagar el motor. Reconocí un brazo policial que interfería y le di un golpe seco, y al hacerlo, Moss crujió en la marcha más corta y aceleramos a toda velocidad. ¡Lo que me había parecido una eternidad fueron solo 28 segundos!

Cruzamos el puente, giramos bruscamente a la derecha y luego subimos por una de las curvas laterales de Pescara hacia la estación, donde debíamos girar de nuevo a la derecha. Había un Gordini azul justo al doblar la esquina y entonces vi que nos estábamos pasando y, con las ruedas bloqueadas, nos deslizamos de frente, chocando contra las balas de paja. Apenas tuve tiempo de esperar que no hubiera nada sólido detrás del muro de balas cuando el aire estaba lleno de paja volando y estábamos en la acera. Moss metió rápidamente la marcha corta y, sin detenerse, condujo por la acera, detrás de las balas, hasta que pudo rebotar contra el bordillo y



*Stirling-Moss-and-Denis-Jenkinson-celebran, no sin esfuerzo, la victoria histórica en las Mille Miglia 1955.*



*La salida de la prueba fue tumultuosa dado el éxito del evento.*

continuar su camino, adelantando al Gordini en el proceso. Mientras subíamos de marcha en la larga recta que salía de Pescara, no perdí de vista el indicador de temperatura del agua, pues ese ruido metálico sin duda arrugó el frontal del coche, y puede que haya dañado el radiador o llenado la entrada de paja, pero todo parecía ir bien; la temperatura se mantenía constante. Siguiéron tres curvas completamente ciegas en rápida sucesión, y las tomamos a toda velocidad, con un efecto similar al de una curva cerrada en una feria. Luego, serpenteamos y serpenteamos por el valle árido entre las laderas rocosas de las montañas, hasta Popoli, donde un puente Bailey aún sirve para cruzar un río. En este valle, vi la extraña imagen de unos cincuenta monjes con hábitos, con calvas relucientes, de pie sobre un alto montículo y saludándonos al pasar con un ruido capaz de despertar al mismísimo diablo.

Ascendimos a las montañas, deslizándonos por las horquillas con esa hermosa técnica de Moss que describí hace dos meses en Motor Sport, y luego, a lo largo de la peculiar meseta desierta en lo alto de las montañas, mantuvimos la velocidad máxima durante muchos kilómetros, para luego tomar una carretera sinuosa y llena de curvas hacia Aquila, donde, subiendo por la calle principal, nos encargamos del control mientras seguíamos en marcha.

Desde luego, no perdíamos segundos en ningún momento y Moss conducía de forma magnífica, siempre al límite de adherencia, y la mayoría de las veces por encima, con ese margen de seguridad que se alcanza justo antes de un accidente si no se tiene la destreza de Moss, o esos pocos metros de terror momentáneo que se experimentan sobre el hielo justo antes de caer en la cuneta. Esta maestría en el manejo no era casualidad, lo hacía deliberadamente; sus sentidos y reflejos excepcionales le permitían acercarse mucho más al límite absoluto que el piloto promedio y mucho más allá de las posibilidades de mortales normales como tú o yo. Moss conducía de forma magnífica, siempre al límite de adherencia, y la mayoría de las veces por encima.

De camino a Roma, chocamos con un paso a nivel que en el SL había sido simplemente irregular y en el 220A7 liso. El golpe resultante nos lanzó de los asientos a la corriente de aire, y con un estrépito volvimos a caer, casi fracturándonos la columna vertebral. Sin embargo, la suspensión del Mercedes-Benz lo absorbió todo sin protestar y no tuvimos la sensación de que algo hubiera tocado fondo con demasiada fuerza. Este tipo de cosas ya nos había ocurrido tres o cuatro veces, pues nuestra anotación de ruta no era infalible, y parecía increíble que nada se rompiera en el coche cada vez. Aun-

que ocasionalmente veíamos un tren pasar a toda velocidad a lo lejos, nunca nos topamos con ningún paso a nivel cerrado, aunque si lo hubiéramos hecho, teníamos una solución. En los entrenamientos, intentamos levantar la barrera (las barreras italianas son dos postes largos que bajan sobre la carretera) y descubrimos que la holgura de los cables de accionamiento era suficiente para que el coche pasara por debajo, para gran disgusto del encargado del cruce. Sin embargo, esto no ocurrió y, al llegar al control de Roma, tuvimos una carrera bastante libre. Nos alegramos enormemente de haber adelantado a Maglioli poco después de Rieti, quien sufría una lesión en el brazo sufrida en los entrenamientos y con un coche que no iba bien. Con una sonrisa, nos dimos cuenta de que uno de nuestros rivales invisibles ya estaba eliminado, pero aún teníamos a Taruffi detrás en la carretera, y sin duda muy por delante en tiempo, ya que todo ese terreno era de su agrado. Al bajar de las montañas, habíamos adelantado a Musso con un Maserati de 2 litros y, como habíamos calculado, era improbable que lo alcanzáramos si íbamos a una velocidad media de 145 km/h. Durante toda la carrera nos dimos cuenta de que debíamos estar marcando un fantástico récord de velocidad, pero como Taruffi había estado liderando en Pescara, su promedio debía ser aún más alto.

Los últimos diez kilómetros hasta el control de Roma fueron una auténtica pesadilla; no había curvas que necesitaran señales, y normalmente habríamos ido a 240-257 km/h, pero la multitud de espectadores era tan densa que no podíamos ver la carretera, y al estar la superficie bacheada, Moss no se atrevió a superar los 210 km/h, pues apenas había espacio para dos coches en fila. Parecía que toda Roma estaba viendo la carrera, ajenos al peligro de un coche de carreras a alta velocidad. Mientras yo tocaba la bocina y encendía las luces, Moss hacía un viraje brusco, lo que hizo que los que estaban al borde del abismo retrocedieran precipitadamente, dándonos así un poco más de espacio. El último kilómetro hasta el control estuvo mejor organizado y pude mostrarle a Moss la tarjeta de control, señalar hacia atrás el depósito de combustible y también el disco de fibra conectado a la columna de dirección, que había que presionar en este control. ¡Bang!, sonó el timbre y entramos en boxes de Mercedes-Benz y apagamos el motor. Era nuestra primera parada de verdad desde que salimos de Brescia hacia casi tres horas y media, y nuestra velocidad media hasta ese momento era de 172 km/h, mientras que la media hasta Pescara había sido de 190 km/h, debido al tramo de montaña que la hacía descender desde allí hasta Roma.

Al parar, Moss saltó para hacer sus necesidades. Sentí que el coche se elevaba sobre los gatos y oy



*Moss y Jenkins atravesando la meta en Brescia.*

cómo aflojaban las tuercas del buje trasero. Limpiaron el parabrisas y me cayó una agradable lluvia de agua encima, pues tenía mucho calor, estaba muy cansado, muy sucio, grasiento y sudoroso, y debí de tener un aspecto horrible para los espectadores. Estaban llenando el depósito de gasolina, alguien me dio un vaso de agua mineral y una naranja, y me ofreció una bandeja de sándwiches y pasteles, pero me sentía incapaz de comer nada más firme que una rodaja de naranja. Una mano apareció frente a mí con una hoja de papel, la agarré y leí: «Moss, Taruffi, Herrman, Kling, Fangio». Los tiempos indicaban que llevábamos casi dos minutos de ventaja. El coche dio un golpe al bajarlo de los gatos, y con un salto ágil, Moss volvió al volante. Al tomar la horquilla después del control, logré gritarle al oído: «Primero por más de un minuto sobre Taruffi». El ruido del escape y el viento me impidieron decir nada más. En la siguiente curva, vimos un Mercedes-Benz plateado, número 701, muy desviado de la carretera, entre los árboles y bastante destrozado. Sabíamos que era Kling e intercambiamos caras largas, preguntándonos qué tan herido estaría, pero esto no afectó a Moss, quien empezó a darlo todo en su conducción en este tramo tan difícil, mientras yo tenía que concentrarme al

máximo para avisarle y advertirle sobre el estado de la carretera, pues era un tramo realmente difícil para ambos.

Pasando Monterosi, saludamos a la gasolinera "Agip", donde tuvimos un incidente con una oveja muerta en los entrenamientos, y luego seguimos a toda velocidad por Viterbo, derrapando, despegando del suelo en más ocasiones de las que puedo recordar, pero sintiéndome completamente tranquilo todo el tiempo, pues tanta era la confianza que me transmitía Moss, y en las curvas no dejaba de maravillarme de su magnífico criterio para calcular la velocidad máxima posible y hasta dónde podía derrapar el coche sin entrar en la cuneta ni chocar contra un muro o una pared rocosa. Ahora existía el riesgo constante de adelantar a coches más lentos, aunque cabe mencionar que la mayoría cedían espléndidamente, sin apartar la vista del retrovisor. Justo después de Aequarente cometí mi primer y único error de navegación, y que no fuera grave es la razón por la que lees estas palabras. Tras avisar de una curva a derechas muy peligrosa, me llovió la gasolina en el cuello y, al mirar a mi alrededor para ver qué había pasado, llegamos a otra curva similar, donde me perdí la señal. Por suerte, Moss había reconocido

la curva, pues conocía muy bien muchos tramos del recorrido, y tras ver que la gasolina salía del depósito debido al sobrecarga, miré hacia atrás y vi a Moss furioso, diciéndome groserías y agitando el puño, mientras tomaba la curva a una velocidad fantástica. Desconocía la gravedad del sobrecarga, y como los tubos de escape estaban a un lado del coche, decidí que no pasaría nada y no le dije nada a Moss, ya que parecía no haber recibido nada de la gasolina.

Durante los siguientes 16 o 24 kilómetros recibí una suave lluvia de combustible frío, refrescándome en el intenso calor de la cabina, pero un poco preocupante por si empeoraba. Subimos el Paso de Radicofani como un rayo, y la forma en que el coche saltaba y se deslizaba me habría asustado mucho de no haber tenido ya mucha experiencia con sus capacidades y la habilidad de Stirling Moss; así que me quedé allí sentado, disfrutando de la gloriosa sensación de ir a toda velocidad. Al cruzar el paso, adelantamos a un berlina competidor, entrando en una curva a la derecha en bajada, seguida de una pronunciada a la izquierda. Antes de esto, Moss había estado señalando la parte delantera del coche, indicando que un freno empezaba a fallar en ocasiones, y esta era una de ellas. Sin previo aviso, el coche dio un trompo y tuve

tiempo justo de pensar en qué parte de Italia tan desolada nos estrellaríamos, cuando me di cuenta de que casi nos habíamos detenido en nuestra propia longitud y nos deslizábamos suavemente hacia la cuneta para aterrizar con el crujido que abolló la parte trasera. "No pasa nada", pensé, "probablemente podamos salir de esta", y estaba a punto de empezar a bajar cuando Moss metió la marcha más corta y arrancamos. ¡Menuda suerte! Antes de que pudiéramos poner el coche en la dirección correcta, tuvimos que dar dos marcha atrás y, mientras acelerábamos cuesta abajo, me puse a pensar en volver a poner el seguro en la posición de marcha atrás, mientras nos burlábamos mutuamente.

En el control de Siena no teníamos ni idea de si seguíamos en cabeza, pero Moss estaba seguro de que Taruffi habría tenido que esforzarse muchísimo para alcanzarlo, pues se había esforzado al máximo en ese último tramo del recorrido, según me contó después. Sin relajarse ni un instante, continuó conduciendo la carrera más soberbia de su carrera, girando el volante de un lado a otro, controlando los derrapes con una delicadeza de acelerador casi mágica, o bien provocándolos con toda la potencia del motor para que el coche cambiara de dirección bruscamente. El



Dennis Jenkinson, con el gran jefe Alfred Neubauer y Stirling Moss celebrando la victoria.



Los héroes fueron aclamados al final de la prueba por multitud de aficionados.



La euforia de la victoria tras el esfuerzo.

conjunto de máquinas, ahora sucio, aceitoso y maltratado, que había dejado Brescia reluciente como nuevo, seguía respondiendo magníficamente a todas sus exigencias. El motor siempre alcanzaba las 7.500 rpm, y en una ocasión, las 8.200 rpm. La emoción de ese instante no le daba tiempo a cambiar de marcha ni a soltar el acelerador, pues la forma en que Moss manejaba el coche en las curvas cerradas con las ruedas traseras era una auténtica delicia. El coche dio un giro y tuve el tiempo justo para pensar en qué parte de Italia tan desolada podría estrellarse.

En la sinuosa carretera de Siena a Florencia, el esfuerzo físico empezó a pasarme factura, pues sin volante que me indicara lo que haría el coche, mi cuerpo estaba sometido continuamente a unas fuerzas centrífugas tremendas a medida que cambiaba de dirección. El calor, los gases y el ruido se volvían casi insoportables, pero me renové mirando a Stirling Moss, que estaba sentado a mi lado, completamente relajado, manejando el volante como si acabáramos de salir de Brescia, en lugar de haber conducido casi 1125 kilómetros bajo un sol abrasador. De no haber conocido la ruta, habría salido encantado, después de haber disfrutado de cada kilómetro, pero por delante nos esperaban carreteras interesantes en las que habíamos practicado mucho, y la ilusión de ver a Moss esforzarse al máximo en esos tramos, con

las carreteras cerradas al tráfico, me hizo olvidar por completo las molestias físicas. Me acordé un poco de las condiciones cuando nos acercamos a una curva y algunas mujeres se levantaron y huyeron con miradas de terror en sus caras, pues el destartado Mercedes-Benz, sucio y manchado de aceite y haciendo tanto ruido como un coche de Gran Premio, con dos figuras sudorosas, sucias y manchadas de aceite detrás del parabrisas, debe haber parecido aterrador a los transeúntes pacíficos, cuando entró en la curva en un derrape total sobre las cuatro ruedas.

Las llegadas a Florencia eran casi agotadoras, ya que rebotábamos y saltábamos sobre las carreteras en mal estado y cruzábamos las vías del tranvía. Me conmovió profundamente el conductor de un Porsche naranja que se ceñía a la corona de la empinada carretera. Debió de estremecerse al pasar a toda velocidad con las ruedas izquierdas hundidas en la cuneta. Bajamos una cuesta empinada en segunda, pusimos tercera a máximas revoluciones, y pensé: «Es un hombre valiente el que puede desatar casi 300 CV cuesta abajo con esta pendiente y luego cambiar a una marcha más alta». A velocidades de hasta 193-210 km/h, recorrimos las calles de Florencia, cruzamos el gran puente del río, cruzamos una plaza de costado, cruzamos más vías del tranvía y llegamos al puesto de control. Moss tenía la presión; nada le

impediría ganar esta carrera, pensé. Tenía una expresión de concentración bastante especial en su rostro y supe que una de sus mayores ambiciones era completar el tramo Florencia-Bolonia en menos de una hora. Esta carretera cruza el corazón de los Apeninos, pasando por el Paso de Futa y el Paso de Raticosa, y aunque solo tiene poco más de 96 kilómetros de longitud, es como una subida de Prescott Hill en toda su extensión. Mientras sellaban la tarjeta de ruta, de nuevo sin detenernos, le quité la hoja al hombre de Mercedes-Benz en el control, pero antes de que pudiera leer más, me la arrebató mientras acelerábamos entre los oficiales. Indiqué que seguíamos liderando la carrera, y por la forma en que Moss salió de Florencia, como si estuviera al comienzo de un Gran Premio, supe que iba a intentar acortar la distancia de una hora hasta Bolonia, sobre todo porque también miró su reloj de pulsera al salir del control. «Esto va a ser fantástico», pensé mientras subíamos las colinas a toda velocidad desde Florencia. «Va a hacer una carrera de más de nueve décimas». Agarré con fuerza la barra de seguridad mientras le hacía las señales de dirección y mantenía el lado izquierdo del cuerpo lo más alejado posible, pues iba a necesitar todo el espacio posible para sus brazos y para mover la palanca de cambios.

Subimos a toda velocidad por las montañas, adelantando ocasionalmente a otros coches, como Alfa Romeo de 1900, Fiat de 1100 y algunos deportivos pequeños. No sabíamos que teníamos la carrera en el bolsillo, pues Taruffi se había retirado para entonces con una bomba de aceite rota y Fangio estaba parado en Florencia reparando un tubo de inyección. Aunque lo habíamos adelantado en la carretera, no lo vimos, ya que el coche estaba escondido por mecánicos y oficiales. Durante todo el tiempo me costó mucho apartar la vista de la carretera. Podría haber mirado a mi alrededor fácilmente, pues había tiempo, pero de alguna manera, mientras Moss se jugaba la vida al máximo, sentí una sensación hipnótica que me obligaba a vivir cada centímetro del camino con él. Probablemente fue este factor el que me impidió sentir miedo, pues nada llegaba de improviso. Mentalmente lo seguía de cerca todo el camino, algo que debía hacer para no perderme ninguna de las marcas de ruta, aunque físicamente me había quedado muy atrás y me maravillaba que alguien pudiera conducir con tanta furia durante tanto tiempo, pues ya era bien entrada la tarde del domingo. En la cima del Paso de Futa había una multitud enorme que saludaba con entusiasmo, y en numerosas ocasiones Moss casi perdió el control del coche al pasar

por zonas de alquitrán derretido, cubiertas de aceite y goma de todos los demás competidores que teníamos delante, y durante casi una milla tuvo que reducir la velocidad y conducir a apenas ocho décimas de segundo, pues el camino era muy complicado. Justo al otro lado de la Futa, vimos un Mercedes-Benz junto a la carretera entre una multitud. Era el 704, el joven Hans Herrmann, y aunque no lo vimos, lo saludamos. El coche parecía intacto, así que supusimos que estaba bien.

Ahora simplemente teníamos que llegar a Brescia primero, pensé, no debíamos dejar que Taruffi nos ganara, sin saber aún que se había retirado. Seguimos adelante, subiendo y cruzando el Paso de Raticosa, lanzándonos por el otro lado, en una larga serie de derrapes que a mí me parecieron completamente descontrolados, pero que para Moss eran obviamente intencionados. Sin embargo, hubo uno en particular que no fue intencionado y, por pura suerte, el parapeto de piedra de la esquina retrocedió justo a tiempo, lo que nos hizo hacernos muecas de desaprobación. En una pared alguien había pintado «Viva Perdisa, viva Maserati» y, al pasar en un largo derrape controlado, ambos hicimos el signo de la victoria espontáneamente y nos reímos disimuladamente, en el reducido y reducido espacio de nuestro invernadero ambulante, un baño de suciedad y sudor. En otra parte de Raticosa, entre una gran multitud, vimos a un hombre enorme y gordo en la carretera, dando saltos de alegría: era el feliz culturista del departamento de carreras de Maserati, un buen amigo de Stirling, y le devolvimos el saludo.

Bajamos de las montañas, bajo el calor sofocante de la tarde, hacia Bolonia por la polvorienta carretera bordeada de tranvías, con hordas de espectadores a ambos lados, pero aquí con un control impecable, de modo que entramos en Bolonia a casi 240 km/h y bajamos hasta el puesto de control. Moss demostró una excelente precisión en la frenada incluso en esta fase tardía de la carrera, y a pesar de que los frenos empezaban a mostrar signos de la terrible paliza que habían recibido. Allí nos volvieron a perforar el disco de la columna de dirección y a sellar la tarjeta, y con otra salida de Gran Premio, nos lanzamos por las calles de Bolonia tan rápido que no recibí la importante hoja informativa de nuestro depósito. Ahora no teníamos ni idea de dónde estábamos en la carrera ni de qué les había pasado a nuestros rivales, pero sabíamos que habíamos cruzado las montañas en una hora y un minuto, y que estábamos tan lejos del récord de Marzotto que parecía imposible. Lo difícil ya había pasado, pero Moss no se relajó, pues se



Impactante imagen de Moss a su llegada a meta.

le había ocurrido que era posible regresar a Brescia en unas 10 horas, lo que haría que la carrera promediara 160 km/h. Subimos las largas y rápidas rectas que atravesaban Módena, Reggio Emilia y Parma, sin perder un segundo, a una velocidad constante de 274 km/h, cortando solo donde yo indicaba curvas o laderas con baches. Al levantar la vista, me di cuenta de que estábamos adelantando a un avión, y entonces supe que vivía en el mundo de la fantasía, y cuando alcanzamos y adelantamos a un segundo, mi cerebro empezó a aturdirse por la velocidad sostenida. Volaban a unos 90 metros filmando nuestro avance, y debió de ser impresionante, sobre todo al retrasarnos al rodear la circunvalación de Fidenza, para luego alcanzarnos en la carretera principal. Era pura velocidad; el coche iba a la perfección y alcanzaba las 7600 rpm en quinta en algunos tramos, lo que equivalía a más de 274 km/h.

Moss no se relajó, pues ahora se le había ocurrido que era posible regresar a Brescia en unas 10 horas, lo que haría que la carrera promediara 160 km/h.

**“¿Crees que hemos ganado?”, a lo que respondí: “Tenemos que esperar a que llegue Taruffi, y no sabemos cuándo entró Fangio”.**

Al entrar en Piacenza, donde la carretera gira hacia Mantua, adelantamos a un Citroën 2CV que circulaba a toda velocidad, tras haber salido de Brescia la noche anterior. Entonces vimos un Maserati de 2 litros delante, lo que nos sobresaltó notablemente, pues creíamos que los habíamos superado a todos hacía mucho tiempo. Era el número 621, Francesco Giardini, y, apreciando lo rápido que debía haber conducido para llegar hasta allí antes que nosotros, lo saludamos con la mano al pasar a toda velocidad, dejando Piacenza atrás. Más importante aún era el hecho de que dejábamos atrás el sol, pues aunque era agradable correr en carreteras secas, el sol abrasador había hecho que la visibilidad nos cansara a ambos. Pasamos Cremona sin relajarnos y ya estábamos en la última etapa del recorrido, con un premio especial y la Copa Nuvolari para la velocidad más rápida de Cremona a Brescia. Aunque la carretera era recta la mayor parte del trayecto, había más de seis pueblos que atravesar, además del último sello de ruta para llegar a la ciudad de Mantua. En un pueblo, a menos de 80 kilómetros de la meta, sufrimos un derrape enorme sobre asfalto derretido y por un momento pensé que chocaríamos contra un muro de hormigón, pero con esa calma absurda suya, Moss giró el volante a un lado y a otro, y alcanzó el coche justo a tiempo, y con el pie a fondo seguimos nuestro camino como si nada hubiera pasado. Los últimos kilómetros hasta Brescia fueron una auténtica gozada; el motor zumbaba a toda potencia, y después de pasar nuestra última indicación de dirección, guardé mi mapa de rodillos y pensé: «Si explota ahora, podemos llevarlo el resto del camino». La última curva hacia la zona de meta la tomamos en un largo derrape con toda la potencia y el ruido y cruzamos la línea de meta a más de 100 mph, todavía sin saber que habíamos hecho historia en el automovilismo, pero felices y contentos por haber completado toda la carrera y haber hecho lo mejor que pudimos.

Desde la meta, dimos una vuelta hasta el garaje oficial, donde tuvimos que aparcar el coche. Stirling preguntó: “¿Crees que hemos ganado?”, a lo que respondí: “Tenemos que esperar a que llegue Taruffi, y no sabemos cuándo entró Fangio”. En el garaje, finalmente nos convencimos de que Taruffi estaba fuera, Fangio nos seguía y habíamos ganado. Sí, ganamos la Mille Miglia, logramos lo imposible, batimos todos los récords, arruinamos todas las leyendas de la Mille Miglia, hicimos historia. Nos abrazamos con una alegría delirante y habríamos llorado, pero estábamos demasiado abrumados y

aún nos costaba creer que habíamos ganado. Entonces nos arrastró una horda de policías y oficiales, y la avalancha resultante entre la multitud entusiasta fue más difícil de soportar que todo el recorrido de 1.600 kilómetros que acabábamos de completar.

**Nos abrazamos con una alegría delirante y habríamos llorado, pero estábamos demasiado abrumados y aún nos costaba creer que habíamos ganado.**

Nuestro tiempo total para el recorrido fue de 10 h 07 min. 48 segundos, una media de más de 157 km/h (casi 158 km/h) y nuestra media para los kilómetros de Cremona a Brescia había sido de 208 km/h. Mientras volvíamos al hotel, cansados, sucios, aceitosos y cubiertos de polvo y tierra, nos sonreímos alegremente a nuestras caras ennegrecidas y Stirling dijo: «Estoy tan contento de haber demostrado que un británico puede ganar la Mille Miglia, y que la leyenda de que «quien lidera en Roma nunca lidera en Brescia» es falsa. Además, creo que hemos compensado los dos coches que descartamos en los entrenamientos». Luego, soltó

una risita y añadió: «Hemos arruinado el récord, ¿verdad? Se lo hemos echado a perder a cualquiera, porque probablemente no habrá otra Mille Miglia completamente seca en veinte años». Con una justificada sensación de euforia me sumergí en un baño caliente, pues había tenido la experiencia única de acompañar a Stirling Moss durante su épica carrera, sentado a su lado mientras trabajaba como nunca antes había visto a nadie trabajar en mi vida, con más ahínco y durante más tiempo del que jamás imaginé que un ser humano pudiera hacerlo. Fue, sin duda, una experiencia única, la más grandiosa en los 22 años que llevo interesado en el automovilismo, una experiencia que superó mi imaginación más descabellada, con un resultado que incluso ahora me resulta extremadamente difícil de creer.

**Después de anteriores Mille Miglia, he dicho: «Quien gana la Mille Miglia es un gran piloto, y el coche que usa es un gran deportivo». Lo repito con la certeza de saber de qué hablo y de qué escribo esta vez. — D.S.J.**

### CLASIFICACIÓN HASTA P30

Pos.	No.	Pilotos	Auto	Tiempo	Distancia	Km/h	Pos.	Gr.
1 <sup>st</sup>	722	Moss / Jenkinson	Mercedes-Benz 300 SLR	10:07:48.0000	1597 kms	157.651	1 <sup>st</sup>	S+2.0
2 <sup>nd</sup>	658	Juan Manuel Fangio	Mercedes-Benz 300 SLR	10:39:33.0000			2 <sup>nd</sup>	S+2.0
3 <sup>rd</sup>	705	Maglioli / Monteferrario	Ferrari 118 LM Scaglietti	10:52:47.0000			3 <sup>rd</sup>	S+2.0
4 <sup>th</sup>	621	Francesco Giardini	Maserati A6GCS/53	11:15:32.0000			1 <sup>st</sup>	S2.0
5 <sup>th</sup>	417	Fitch / Gesell	Mercedes-Benz 300 SL	11:29:21.0000			1 <sup>st</sup>	GT+1.3
6 <sup>th</sup>	724	Sergio Sighinolfi	Ferrari 750 Monza	11:33:27.0000			4 <sup>th</sup>	S+2.0
7 <sup>th</sup>	428	Gendebien / Washer	Mercedes-Benz 300 SL	11:36:00.0000			2 <sup>nd</sup>	GT+1.3
8 <sup>th</sup>	541	Seidel / Glöckler	Porsche 550 Spyder	12:08:17.0000			1 <sup>st</sup>	S1.5
9 <sup>th</sup>	646	Luigi Bellucci	Maserati A6GCS	12:09:10.0000			2 <sup>nd</sup>	S2.0
10 <sup>th</sup>	445	Salvatore Casella	Mercedes-Benz 300 SL	12:11:15.0000			3 <sup>rd</sup>	GT+1.3
11 <sup>th</sup>	700	George Abecassis	Austin-Healey 100S	12:21:43.0000			5 <sup>th</sup>	S+2.0
12 <sup>th</sup>	631	Siro Sbraci	Maserati A6GCS	12:24:31.0000			3 <sup>rd</sup>	S2.0
13 <sup>th</sup>	408	Castelbarco / Savoretti	Fiat 8V Zagato	12:24:43.0000			4 <sup>th</sup>	GT+1.3
14 <sup>th</sup>	542	Descollanges / Nicol	Osca MT4 1500	12:29:56.0000			2 <sup>nd</sup>	S1.5
15 <sup>th</sup>	717	"Kammamuri"	Ferrari 250 Monza	12:40:42.0000			6 <sup>th</sup>	S+2.0
16 <sup>th</sup>	441	da Silva Ramos / Vidilles	Aston Martin DB2/4	12:43:50.0000			5 <sup>th</sup>	GT+1.3
17 <sup>th</sup>	650	Sterzi / Viganò	Maserati A6GCS	12:49:04.0000			4 <sup>th</sup>	S2.0
18 <sup>th</sup>	411	Carlo Croce	Lancia Aurelia	12:52:29.0000			6 <sup>th</sup>	GT+1.3
19 <sup>th</sup>	451	Vanini / Badaracco	Alfa Romeo 1900 SS Zagato	12:56:11.0000			7 <sup>th</sup>	GT+1.3
20 <sup>th</sup>	647	Luigi Olivari	Maserati A6GCS	12:57:31.0000			5 <sup>th</sup>	S2.0
21 <sup>st</sup>	244	von Frankenberg / Oberndorf	Porsche 356 1300 Super	12:58:39.0000			1 <sup>st</sup>	GT1.3
22 <sup>nd</sup>	354	Rainer Günzler	Porsche 356 1500 Super	12:58:46.0000			8 <sup>th</sup>	GT+1.3
23 <sup>rd</sup>	548	Lautenschlager / Scholl	Porsche 550 Spyder	12:59:52.0000			3 <sup>rd</sup>	S1.5
24 <sup>th</sup>	518	Claude Bourillot	Osca MT4 1100	13:01:21.0000			1 <sup>st</sup>	S1.1
25 <sup>th</sup>	238	Wolfgang von Trips	Porsche 356 1300 Super	13:02:55.0000			2 <sup>nd</sup>	GT1.3
26 <sup>th</sup>	416	Galluzzi / "Ippocampo"	Alfa Romeo 1900 SS Zagato	13:13:08.0000			9 <sup>th</sup>	GT+1.3
27 <sup>th</sup>	720	Enzo Pinzero	Ferrari 750 Monza	13:14:01.0000			7 <sup>th</sup>	S+2.0
28 <sup>th</sup>	334	Cestelli-Guidi / Musso	Alfa Romeo 1900 TI	13:14:05.0000			1 <sup>st</sup>	T+1.3
29 <sup>th</sup>	638	Pietro Pagliarini	Maserati A6GCS	13:14:07.0000			6 <sup>th</sup>	S2.0
30 <sup>th</sup>	344	Sala / Vigliani	Alfa Romeo 1900 TI	13:14:57.0000			2 <sup>nd</sup>	T+1.3



La pareja de BMW España Motorsport formada por de los Milagros y Nerea Martí dieron espectáculo, y ganaron la Carrera 1.



Belleza y potencia a partes iguales.

# LA MÍSTICA DE JARAMA



Daniel Domínguez

**El Supercars Endurance continúa dentro de una semana, con otra etapa del Supercars España, que tendrá como escenario el mítico Circuito Madrid Jarama – RACE, una pista histórica y desafiante, siendo un evento especial para los españoles.**

El trazado situado en la capital española fue inaugurado en 1967, teniendo una larga historia en el deporte del motor, albergando el Gran Premio de España de Fórmula 1 entre 1968 y 1981, con la excepción de 1969, 1971, 1973 y 1976, proporcionando momentos memorables, siendo la

victoria de Gilles Villeneuve quizás el más emblemático.

El trazado diseñado por John Hugenholtz, también el autor de Suzuka y Zandvoort, es una parada obligatoria del Supercars Endurance, que se integra en el aclamado Jarama Classic, siendo uno

de los momentos del año para los pilotos españoles, como señala Alejandro Iribas. "Competir en el Circuito de Jarama siempre tiene un significado especial, pero esta vez lo tendrá aún más. Es mi casa, donde quiero triunfar, pero curiosamente, he tenido muy pocas oportunidades para correr allí. Por eso, cada vez que regreso a Jarama es una suerte. Sentir el apoyo de los aficionados madrileños, ver las gradas llenas de gente es algo que me emociona y me llena de energía. Tengo muchísimas ganas de darlo todo este fin de semana, por mí, por el equipo y por todos los que hacen de este circuito un lugar único", afirmó el piloto que compite en la división GTX con un Ligier JS2R de Chefo Sport que comparte con Ángel Santos.

Héctor Hernández, piloto de Autoworks Motorsport, también señala los momentos especiales que ya ha vivido, y aún ambiciona vivir, en el trazado ubicado en el Norte de Madrid. "Volver a competir en Jarama nos da una motivación extra. El desafío de

ir rápido en este trazado mítico y hacerlo frente a amigos, familiares y patrocinadores es muy satisfactorio, sobre todo, cuando ganamos, como ocurrió en 2024, año en que subimos al escalón más alto del podio de la GT4 Bronze. El Jarama Classic es, sin duda, el evento del año y un fin de semana de carreras que nadie debería perder", afirmó el piloto que compite con un BMW M4 (F82) GT4.

José de los Milagros, piloto que comparte con Nerea Martí el BMW M4 GT4 de BMW España Motorsport, también está corriendo en casa, sintiendo que este evento es el punto culminante de la temporada: "soy de Madrid, por lo tanto, es muy especial para mí correr en Jarama, frente a los madrileños, que siempre acuden en grandes números al circuito. Voy a intentar con Nerea (Martí) luchar por un buen resultado".

Jarama, por estar situado en una gran capital europea, permite desplazamientos fáciles, siendo habitual ver gradas llenas durante el Jarama Classic.

Existe un hábito arraigado en los aficionados al automovilismo madrileños de acudir al trazado español, siempre que hay carreras.

Esta romería fue preponderante para Borja Hormigos, compañero de equipo de Héctor Hernández en el BMW de Autoworks Motorsport. **“Competir en Jarama, para mí, es muy especial, es mi circuito de casa, donde fui de pequeño a ver mis primeras carreras con mi padre, donde debuté en competición y donde conseguí mi primera victoria”,** comenzó diciendo el piloto de Madrid.

El cariño de Borja Hormigos por el trazado de Jarama es evidente, asumiendo que es uno de los momentos culminantes de su temporada. **“Para mí, el circuito de Jarama es el más exigente del campeonato, aunque sea el más corto. Su trazado es muy completo, al combinar curvas lentas con otras muy rápidas. Como si eso no fuera suficientemente difícil, todo se junta con marcados cambios de altitud, con subidas, Pegaso, o bajadas, Bugatti, que son de quitar el aliento”,** señaló el piloto de Autoworks Motorsport.

Jarama es, sin duda, una de las pistas más exigentes de la temporada, haciendo la diferencia los

pilotos, como explica el jefe de equipo de NM Racing Team, que pone en pista tres Mercedes AMG GT4. **“¡Correr en Jarama siempre es un desafío! ¡Personalmente, me gusta mucho! Es un circuito muy técnico, donde para ser verdaderamente rápido se exige a los pilotos la máxima precisión en todos los movimientos. Es un circuito ‘old school’, con muchos desniveles en los que el piloto que consigue entender bien la trayectoria ideal para cada curva, puede marcar una gran diferencia. Es un buen circuito para el Mercedes AMG GT4 y vamos a dar el máximo para luchar por la victoria”,** señaló Nil Montserrat.

Es evidente la reverencia con la que el mundo del automovilismo trata el circuito de Jarama, es un circuito que lleva historia en cada curva y donde los grandes normalmente se imponen, muchas veces, superando las limitaciones del material a su disposición.

Quizás por eso el público acude en masa al Jarama Classic, para recordar los grandes momentos del pasado y esperar que, una vez más, un piloto, o pilotos, firmen una nueva página de oro en la historia del circuito.



Aso y Filip Vava (Mercedes-AMG GT4 de NM Racing Team) subieron al podio en la Carrera 1.

## RACAR MOTORSPORT VENCE DUELO CON BMW ESPAÑA MOTORSPORT

**Mathieu Martins y Roberto Faria, en un Aston Martin de Racar Motorsport, ganaron la segunda carrera de la ronda del Circuito de Madrid Jarama – RACE después de un intenso duelo con Nerea Martí y José de los Milagros, de BMW España Motorsport.**

José de los Milagros arrancaba desde la pole position con su BMW M4 GT4 (G82), manteniendo el liderazgo, pero tenía que ganar ventaja sobre sus perseguidores, dado que tenía un handicap de diez segundos, después de su victoria en la carrera de la mañana.

Por su parte, Mathieu Martins, que partía desde la quinta posición de la parrilla a bordo de su Aston Martin Vantage AMR GT4, daba el primer paso hacia la victoria, con una salida que lo dejaba en la tercera posición, persiguiendo a Tomás Guedes, que mantenía el segundo puesto al mando del Toyota GR Supra GT4 EVO2.

Los planes de José de los Milagros se vieron frustrados, ya que pocos momentos después del inicio de la carrera, Bernardo Pinheiro tuvo una salida de pista, lo que provocó una situación de banderas rojas, suprimiendo la ventaja que había construido y dejándolo expuesto a sus adversarios.

La carrera tendría una fuerte componente estratégica y, cuando se abrió la ventana de cambio de pilotos, Racar Motorsport llamó a Mathieu Martins

para que cediera el Aston Martin a Roberto Faria, siguiéndole en las vueltas siguientes Tomás Guedes, que cedió el Toyota a José Carlos Pires, y José de los Milagros, que pasó el BMW a Nerea Martí.

Cuando terminó el ciclo de paradas en boxes, el piloto de Speedy Motorsport lideraba, seguido del brasileño del equipo portugués y de la española de BMW España Motorsport, quedando este trío agrupado.

Sin embargo, el coche japonés comenzó a desarrollar problemas de frenos, y José Carlos Pires tuvo una ligera salida de pista que permitió a Roberto Faria subir al primer puesto. Pocos momentos después, el piloto de Speedy Motorsport se dirigió a boxes para abandonar.

Quedaba en el mando el piloto de Racar Motorsport seguido de su rival de BMW España Motorsport. Nerea Martí hizo todo lo posible para poner a Roberto Faria bajo presión, pero este aguantó, manteniendo casi siempre una ventaja de poco más de un segundo de comodidad.

El duelo terminó con una situación de banderas rojas a dos minutos del final debido a una salida de



Gran plantel de coches la que se dió cita en el Jarama.



Gran plantel de coches la que se dió cita en el Jarama.

pista de Rúben Silva, cuyo BMW M4 GT4 (F82) de Monteiro Competições quedó atrapado en la grava.

Roberto Faria y Mathieu Martins ganaron la carrera al clasificarse en la primera posición con una ventaja de casi dos segundos sobre Nerea Martí y José de los Milagros, que quedaron en segundo lugar.

Francisco Abreu y Francisco Mora, después de no haber participado en la segunda clasificación de ayer, arrancaron desde la última posición de la parrilla. El dúo del Toyota GR Supra GT4 EVO2 realizó una buena recuperación, cruzando la línea de meta en el tercer puesto a nueve segundos de los ganadores.

Persiguiendo a la dupla de Toyota Gazoo Racing Caetano Portugal quedaron Guillermo Aso y Filip Vava, que llevaron a la victoria el Mercedes AMG GT4 de NM Racing Team en la GT4 Pro-Bronce, a pesar de la fuerte oposición del Toyota GR Supra GT4 EVO2 de Gianfranco Motorsport, dividido por Nuno Afonso y Alexandre Areia, quedando los dos coches separados por 0,9s. En el tercer puesto de la división quedaron Orlando Batina y Miguel Lobo, en un Toyota de Batina Racing, habiendo este último concluido un excelente debut en el campeonato.

Ricardo Costa y Andrés Prieto, en un Mercedes

AMG GT4 de NM Racing Team, volvieron a ganar en la GT4 Bronce, siendo acompañados en el podio por Vasco Oliveira y Francisco Carvalho, en un Aston Martin Vantage AMR GT4 EVO preparado por Racar Motorsport, quedando los dos separados por apenas 0,085s. Andrius Zemaitis completó el podio al mando del Toyota GR Supra GT4 EVO2 de GT Race Marbella by Speedy, con una prueba sólida.

Javier Macias y Smörg volvieron a ganar en la GT4 Am, habiendo su paso por Jarama rozado la perfección. El dúo del BMW M4 GT4 (G82) de Promotion Motorsport se impuso con claridad a António Lopes y Filipe Videiras, en un Aston Martin Vantage AMR GT4 de Racar Motorsport, que quedaron en segundo lugar y sumaron varios kilómetros en una pista que desconocían.

Alejandro Iribas y Ángel Santos volvieron a firmar una prueba impecable para ganar la GTX al mando del Ligier JS2R de Chefo Sport by Petrogold, superando con cierta comodidad a Simon Moore y Aubrey Hall, en un Ginetta G55 de Tockwith Motorsports, y a Héctor Hernández, que corrió solo en el BMW M4 GT4 (F82) de Autoworks Motorsport, dado que su compañero de equipo, Borja Hormigos, fue padre este domingo.



Los clásicos también tuvieron su espacio en el Jarama.

En la batalla por la primacía en la Cup, esta vez fue el turno de Rui Miritta de llevarse la victoria, imponiendo su Porsche 911 Cup preparado por Monteiro Competições al de Lan GP Racing, que debutó en el campeonato con Ángel Lanchares y Ramiro García-Pumarino. En el tercer escalón del podio quedó Marcus Fothergill, lidiando con problemas de sobrecalentamiento del motor en su Porsche 911 Cup de Tockwith Motorsports.

Entre los jóvenes del FPAK Junior Team, Tomás

Martins y João Faria repitieron el triunfo matinal en la división TC, imponiendo su Ginetta G40 preparado por Monteiro Competições al dividido por Tomás Gomes y Martim Romão. Diogo Castro y Rodrigo Vilaça no tuvieron suerte, teniendo que abandonar con problemas eléctricos en el ágil coche inglés.

Después de la etapa de Jarama, el Supercars España regresa el 13 y 14 de septiembre, juntamente con el Iberian Supercars, en Valencia.



**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





Clay Regazzoni con el Tecno F2 que le daría el Campeonato en 1970.



Dr. Jesús Garcés

# GIANCLAUDIO "CLAY" REGAZZONI



Dr. Félix Pedro Lanciego

## Un grande que coincidió con los más grandes, y tuvo que quedarse en segundo plano

**E**l expiloto de fórmula 1 y sport Clay Regazzoni nacido el 5 de septiembre de 1939 fue sin duda un gran piloto, que como otros tuvo la mala suerte de coincidir en el tiempo con grandes volantes como Rindt, Hill, Ickx, Lauda, Fittipaldi, Stewart, Cevert, Peterson, y un largo etc de superclases, y no pudo pasar de ser un segundón de lujo, que ocupó un lugar preferente en el equi-

po Ferrari como escudero del gran Niki Lauda, y posteriormente consiguió la primera victoria del equipo Williams en F1. Corrió en Fórmula 1 desde 1970 hasta 1980, donde logró cinco victorias y 28 podios. Fue subcampeón en 1974, tercero en 1970, quinto en 1975, 1976 y 1979, y séptimo en 1971 y 1972. También compitió en el Campeonato Mundial de Resistencia.

Tuvo que superar las lesiones del gravísimo accidente sufrido en el GP de EEUU de 1980 en Long Beach, que le dejó sin movilidad, y desde su silla de ruedas prosiguió con su carrera de piloto en carreras como el París-Dakar. Su talento sin embargo no fue recompensado con el éxito, y falleció en un accidente de autopista el viernes 15 de diciembre de 2006. Circulando entre Fidenza y Parma, su Chrysler Voyager fue embestido por otro automóvil y proyectado bajo un camión. Sus restos descansan en el cementerio de Porza, Distrito de Lugano, Suiza. Al igual que otros grandes finalizó sus días fuera de las pistas en un estúpido accidente de circulación.

Gianclaudio Giuseppe Regazzoni había nacido en Lugano, Suiza, el 5 de septiembre de 1939 el único cantón suizo en el que el italiano es la primera lengua. Su padre tenía viñedos pero también un taller de mecánica y carrocería del automóvil, y el muchacho pronto se aficionó a los coches. Empezó tarde en el motor, a los 24 años, en 1963.

### COMIENZA LA AVENTURA

Sus primeras carreras, con los colores del Schweizer Autorenn Sport Club de Tommy Spychiger y Silvio Moser (su protector) fueron en las inmediaciones de la frontera italo-suiza en 1965, en carreras en cuesta con sendos Austin Healey y Cooper, debido a que en Suiza se habían prohibido temporalmente las carreras tras el horrible accidente de Le Mans '55. Fue tan bueno que, en sus primeras 3 carreras, logró subir 2 veces al podio.

En 1965 debutó en categoría de monoplazas, corriendo en la F3 europea con el Brabham de Mario Casoni, y luego el de Silvio, pero los coches no eran competitivos y sus resultados fueron mediocres, y no mejoraron hasta que pudo adquirir un Tecno, con el que consigue varias victorias, entre ellas la prueba disputada en el circuito del Jarama.

En 1968 ficha por el equipo oficial Tecno de F3 (de los hermanos Pederzanni, constructores italianos de gran prestigio de la época) para correr con ellos en la F2. Sin embargo, siguió corriendo en F3 y, en la carrera de soporte de F3 previa al GP de Mónaco, al salir de la chicane del puerto durante la carrera, perdió el control de su automóvil chocando fuertemente con la barrera de contención, (el mismo sitio donde encontraría la muerte en la carrera de GP Lorenzo Bandini). El tamaño diminuto de la máquina de Fórmula 3 le permitió pasar por debajo del riel, el filo de metal afilado del Armco cortó la parte superior de la cabina abierta. Se las arregló para agacharse lo suficiente en el asiento del conductor para que el riel pasara por encima de él, fallando su cabeza por poquito, y sufriendo, gracias a ello, lesiones leves solamente.

Para entonces, Regazzoni ya se había construido una reputación de ser un piloto muy agresivo, que no paraba de atacar. Esto conllevaba siempre un cierto riesgo, tanto para el piloto, como para sus competidores, viéndose involucrado en varios accidentes no tan leves. ¿Recuerdan los comienzos de, p.e, Scheckter o Villeneuve?. Tanto que en 1968,



Regazzoni en Mónaco 1972 con el complicado 312B (Auto-Sport, L'Automobil).

durante una carrera de la F2 en Países Bajos, mientras doblaba a Chris Lambert, por un malentendido entre ambos pilotos, lo habría forzado a salirse fuera de la pista y colisionara contra un puente. Lambert perdió la vida en el momento. Los padres de Lambert lo acusaron de maniobra peligrosa, y de homicidio, prosiguiendo su demanda durante un tiempo, pero sin evidencias claras, y con mucha burocracia de por medio, abandonaron unos 5 años después. Posteriormente en 1980 tras las investigaciones de los tribunales Clay fue absuelto de toda culpabilidad.

#### LA "GRADUACIÓN"

En 1969, con un breve lapsus compitiendo con el desfasado Ferrari 166 de F2, vuelve a competir al máximo nivel con los F2 Tecno, en el mejor momento del coche, junto a Francois Cevert, batiéndole en varias ocasiones, y otros pilotos ya consagrados como Rindt, Graham Hill, Jacky Ickx, Stewart, Pescarolo, Beltoise, que no puntuaban para el campeonato. Su máximo rival sería los Brabhams privados, los March y los BMW oficiales y en 1970, por fin, consigue ganar el Campeonato de F2 con solvencia.

En 1970 Enzo Ferrari, que ya seguía su trayectoria, le ofrece subirse a un F1, el 312, y queda cuarto en

su primer GP, igualando la posición que había conseguido Ignacio Giunti, otro debutante con Ferrari en el GP anterior. Su victoria incontestable en Monza de ese año, tras el accidente mortal de Jochen Rindt en los ensayos, y un afectado Jacky Ickx tanto psicológicamente como mecánicamente, le consagra en un favorito de los "tifosi" que lo ven como un compatriota. Pese a haber corrido solo 8 pruebas, Clay clasifica 3º en el Campeonato mundial.

Los siguientes dos años, 1971 y 1972, el 312, se actualiza y se vuelve más "cuadrado" pero no es tan competitivo como el de 1970 y aunque consigue algunas meritorias victorias y puestos de honor, (ninguna victoria para Clay), se ve sometido a muchos "experimentos" sobre el coche, en el momento en que aparecen los fantásticos Tyrrell y Lotus-JPS, mostrándose el Ferrari como un coche inferior, y siendo claramente superado por ambas marcas rivales.

1971 y 1972 no fueron buenos años para el suizo, terminando 7º en ambos años, sin victorias y escasos podios.

Durante ese período de tiempo Ferrari dedica muchos esfuerzos económicos a desarrollar el coche de Sport de 3L, una vez que se conocen las normas futuras del Campeonato, creando el atractivo spyder 312PB, que ya había debutado en 1971 (y que estuvo



El BRM P160 con el famoso patrocinio de 1973.



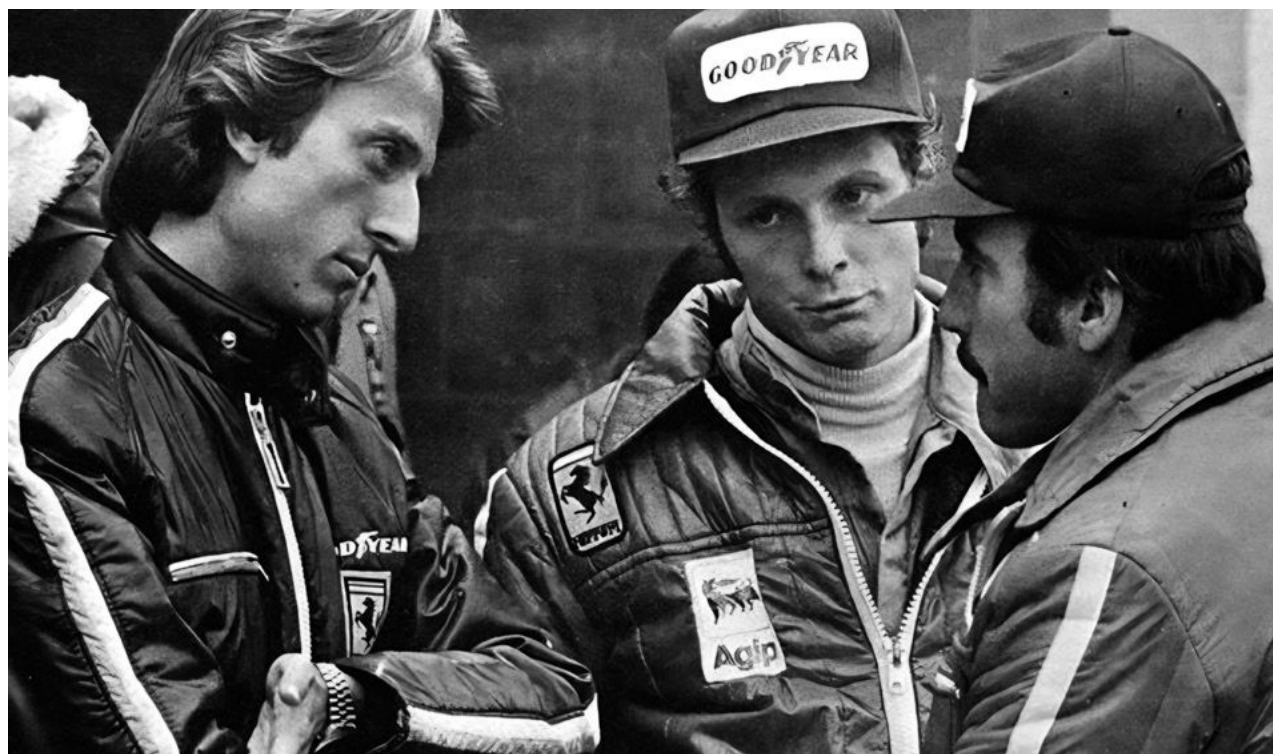
1974 de nuevo en Ferrari. El despegue del Cavallino.

implicado en la desgraciada muerte de Ignacio Giunti en Buenos Aires, por la imprudencia de Beltoise) marcando un hito en la competición de resistencia pues ganó todas las carreras del año. La posterior evolución de Ferrari, son el 512S y el M, pero no se muestra tan competitivo, y no puede con los poderosos Porsches 917 de 4,5 y 5L de cilindrada.

En 1973, ya con el 312 PB puesto a punto, se adjudicarían el Campeonato, y Clay tuvo mucho que ver en ello. También en 1973 Clay, junto con su sponsor Marlboro, se unen a BRM, esperando que el coche diseñado por Tony Southgate, el P159-160 V12, lo lleve a las victorias otra vez, y aconseja a los dueños de BRM que fichan a un joven austriaco que ha

competido en F2 con March, y que tiene una gran capacidad de poner a punto los coches. Este joven era Niki Lauda, y en su primer ensayo junto a Clay, vió que el coche no estaba bien reglado. Tras pasar toda la noche junto a sus mecánicos en las pruebas del día siguiente consiguió rebajar cerca de 2" el tiempo del día anterior, dejando sin palabras al propio Clay, y a sus jefes. Otro tercer coche, en manos de diferentes pilotos, como Helmut Marko, Vern Schuppan, George Easton estuvo a disposición de pilotos "de pago" en distintas carreras.

Poca cosecha, solo una pole y algún podio, durante el GP de Sudáfrica, chocó con el inglés Mike Hailwood quien lo terminó rescatando de su coche en



Un equipo perfecto. Clay, Niki y Luca. 1974-1975.



El magnífico 312T de 1975. Campeones Lauda y Ferrari.

llamas, salvando así su vida pero con quemaduras en varias partes de su cuerpo, entre ellas las manos.

#### EL EQUIPO "PERFECTO"

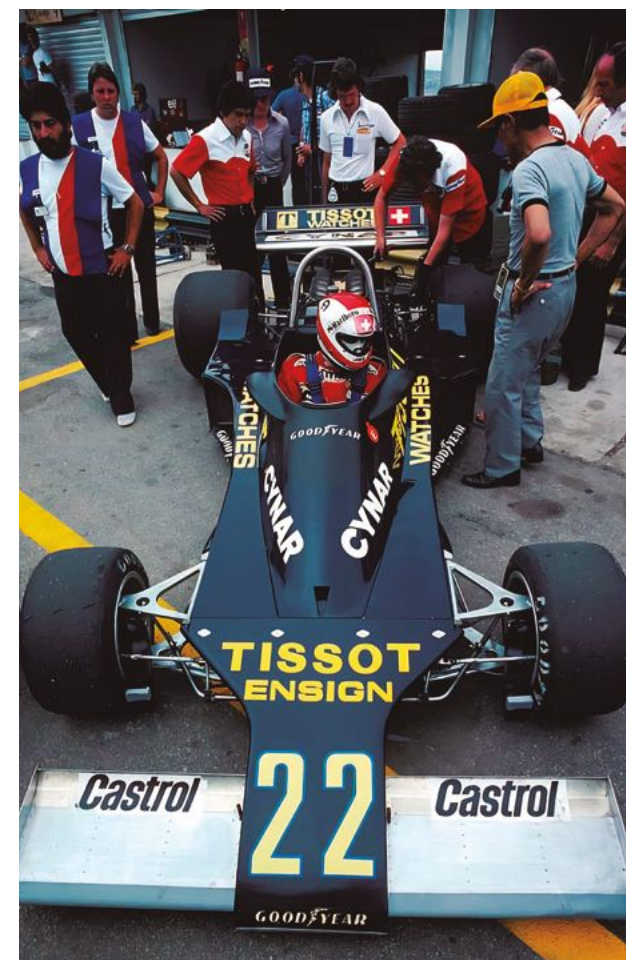
En 1974, Clay y Niki, vuelven a Ferrari tras "el descontrol" de la temporada anterior y el abandono de la escudería de Ickx y Merzario que hartó se va con Frank Williams.

Bajo la batuta del "rehabilitado" Mauro Forghieri, y el fichaje de un joven ejecutivo de la Fiat, Luca Cordero de Montezemolo como director deportivo, "renace" la Escudería y pronto vuelven los éxitos. 7 podios, incluyendo una victoria en el GP de Alemania, lo pusieron en contienda por el título. En la última carrera, le bastaba con terminar adelante de su rival, Emerson Fittipaldi. Pero durante el curso del GP tuvo problemas de dirección que lo obligaron a parar 2 veces, terminando en 11ª posición y perdiendo el título por 3 puntos solamente. Sería lo más cerca que llegó Clay de la gloria.

Clay, ya era un hombre "calmado", que reconoce que Fittipaldi ha tenido la suerte que se le negó el año anterior, y no desmerece el título del brasileño.

1975, con el Ferrari 312T, mejorando el anterior, es el año de Niki Lauda y éste se lleva su primer campeonato mundial. Regazzoni pese a varios podios solo se apunta la victoria en el GP de casa, en Monza.

En 1976, el Ferrari y Niki Lauda apunta a llevarse el segundo Campeonato del Mundo en dura lucha



Ensign-Ford MN177 Tisot en el GP de Italia 1977.

con James Hunt y el McLaren M23 y tras el tremendo accidente de Nurburgring, Lauda pierde su ventaja con James y pierde el Campeonato al abandonar en el aguacero de Fuji. Aparece Carlos Reutemann

como sustituto del lesionado Niki y al año siguiente el argentino sustituye a Clay en la Escudería.

En 1977 se mudó al equipo Ensign de Morris Nunn, que había tenido prometedores resultados el año anterior con Chris Amon y Patrick Tambay. Un equipo modesto rechazando una oferta "a la baja, y con engaño" del poderoso Bernie Ecclestone. Su motivo: «prefiero trabajar con buena gente». Marcó 5 puntos ese año con dos 5º puestos en la temporada. Clay debuta en las 500 Millas de Indianápolis con el equipo de Teddy Yip-Theodore Racing (un millonario de origen chino que había creado un imperio turístico, y de casinos en Macao, también creador del prestigioso GP de Macao y que tenía relaciones estrechas con Ensign) en un McLaren M16C/D Offy, llevándose a su mecánico de confianza en Ferrari G. Borsari que estaba de vacaciones en EEUU. Haciendo equipo con un novato llamado Rick Mears. Tras un espectacular accidente en entrenamientos por culpa de una barra estabilizadora mal montada (se puede localizar en YouTube), del que sale milagrosamente indemne (y con la frecuencia cardiaca estabilizada, mejor que en el reconocimiento médico previo a la prueba) viéndose obligado a correr con el "muleto" y sale 29 de 30, cuando después de una gran remontada y habiendo alcanzado la 16ª posición se vió obligado a retirarse. Posteriormente a la prueba Regazzoni reconoció que le hubiera gustado participar más en dicho Campeonato porque se sentía muy bien con el ambiente que había, pero que su coincidencia con el GP de Mónaco, siempre le impidió correrla.



Clay en EEUU: McLaren M16C/D Theodore Racing. Indianápolis 1977.



Clay en el "intranscendente" Shadow DN9B, tras el "affaire" con Arrows que complicó la temporada de 1978. (L'Automobil).

En 1978 Clay cambia de equipo y pasa a pilotar para Shadow acompañando a Ricardo Patrese y Alan Jones. Bajo el patrocinio suizo de Villiger-Kiel.

Sin embargo, el coche, que no era sino una actualización del coche del año anterior, no da muestras de efectividad hasta la segunda mitad de temporada, cuando Alan Jones se apunta una sorprendente victoria en el GP de Austria. Mientras aparece en competición "el efecto suelo" de la mano de Lotus dando inicio a una nueva era de la F1.

Repentinamente las leyes aerodinámicas de hasta entonces parecen superadas por este nuevo concepto ideado por Colin Chapman y sus colaboradores. Mario Andretti, pacientemente, ha atravesado con Colin los malos momentos habituales del equipo Lotus, para llegar a éste año, y aunque no gana el Campeonato si se apunta el mayor número de victorias.

En ese momento, en 1979, Clay hace una inteligente maniobra y se une al equipo de Frank Williams, junto a Alan Jones, ambos con el mismo estatus, de entrada. Contribuye con sus buenos conocimientos como probador al desarrollo del sencillo Williams F06, diseñado por Patrick Head y consiguen buenos resultados constantemente en una temporada dominada por los JPS-Lotus 79 de Andretti y Ronnie Peterson. Pero Patrick Head ha asimilado bien los principios de la "nueva era" y en 1980 presenta un "Lotus mejorado" con su modelo FW07 "wing-car" y Clay, en Gran Bretaña, da la primera victoria a un Williams en la F1 (y la última de Clay en F1). Aunque, al final, es Alan Jones quien se



Clay Regazzoni en el Williams FW06.1979.



Su vida post-F1, asistiendo a eventos.

hace con el Campeonato Mundial y Ferrari con Reutemann y Villeneuve, el de Constructores.

1980 marca la salida de Clay de Williams, ocupada por Carlos Reutemann junto a Jones, y su regreso a Ensign. Pero, tras unas buenas carreras, Regazzoni sufre un terrible accidente durante el Gran Premio de Estados Unidos, en Long Beach, conduciendo el MN180 wing-car a resultas de quedarse sin frenos y chocar a alta velocidad con el Brabham de Zunino aparcado, de resultado del mismo un maltrecho Clay sufre una lesión medular que le confina a una silla de ruedas quedando parapléjico de cintura para abajo.

#### LA VIDA TRAS LA F1

Pese a abandonar la Fórmula 1, y tras la consiguiente fase de adaptación a su nuevo estado de salud, que se prolonga durante un largo tiempo, Clay vuelve al automovilismo, ya que corrió en diversas categorías con vehículos adaptados (controles en el volante, como acelerador y freno), y hasta llegó a disputar el legendario Rally París - Dakar de 2005.

A pesar de su minusvalía, Regga' nunca se rindió ante la adversidad. Siguió prácticas de rehabilitación y volvió a competir con autos adaptados en pruebas como el París/Dakar (Barcelona/Dakar

2005), la Carrera Panama-Alaska, las 12h de Sebring o las Mille Miglia Históricas. También fue comentarista de televisión, creó una empresa que fabricaba mandos especiales de automóvil para disminuidos físicos y actuó de monitor para éstos.

El regreso de Regazzoni a las competencias abrió el camino para otros pilotos con discapacidades. Dirigió una escuela para conductores discapacitados en Italia y en más de una ocasión recaudó dinero para instituciones que se especializan en la investigación de lesiones de la columna vertebral.

Se convirtió en una gran inspiración e historia de superación, no solamente dentro de los circuitos. Niki Lauda, su compañero en BRM y Ferrari, dijo que «Clay» parecía «invulnerable», porque había superado numerosos y espectaculares accidentes sin sufrir daños. «Sobrevivió a una época en la que cada año moría uno de nosotros», dijo el austriaco. «Siempre pensaba en positivo. Nunca estaba de mal humor ni deprimido. Eso es lo que más admiraba de él», agregó Lauda.

Un ejemplo de eso es la historia que cuenta un reportero quien lo visitó en el hospital. Dos horas después de quedar parapléjico, dijo con su habitual humor: «Estoy bien, pasado mañana voy a jugar a tenis, acabo de reservar la cancha».

### Datos estadísticos

- 140 GP
- 132 GP disputados
- 8 no disputados
- 9 compañeros diferentes
- 11 temporadas disputadas
- 5 constructores
- 3 motoristas (Ferrari, BRM, Ford)
- 13 modelos diferentes (Ferrari, BRM, Shadow, Williams, Ensing)
- 5 victorias (3.79 %)
- 5 pole positions (3.79 %)
- 15 vueltas rápidas (11.36 %)
- 28 pódiums (21.21 %)
- 48 abandonos (36.36 %)
- 212 puntos
- 1.61 pts / GP
- 19.27 pts / temporada
- 360 vueltas en cabeza
- 1 851 km en cabeza
- 6 581 vueltas realizadas
- 31.156 km recorridos

### RESUMEN FINAL

En F1 disputó 132 Grand Prix del campeonato del mundo consiguiendo casi una treintena de podios, de los cuales 5 fueron victorias, amén de 5 pole positions, 15 vueltas rápidas en carrera y otras 2 victorias en Grandes Premios no puntuables (la Carrera de Campeones 1971 y el Gran Premio de Suiza 1975).

*“Me gusta correr y no corro necesariamente para ganar. Sólo el hecho de correr me colma de satisfacción”*

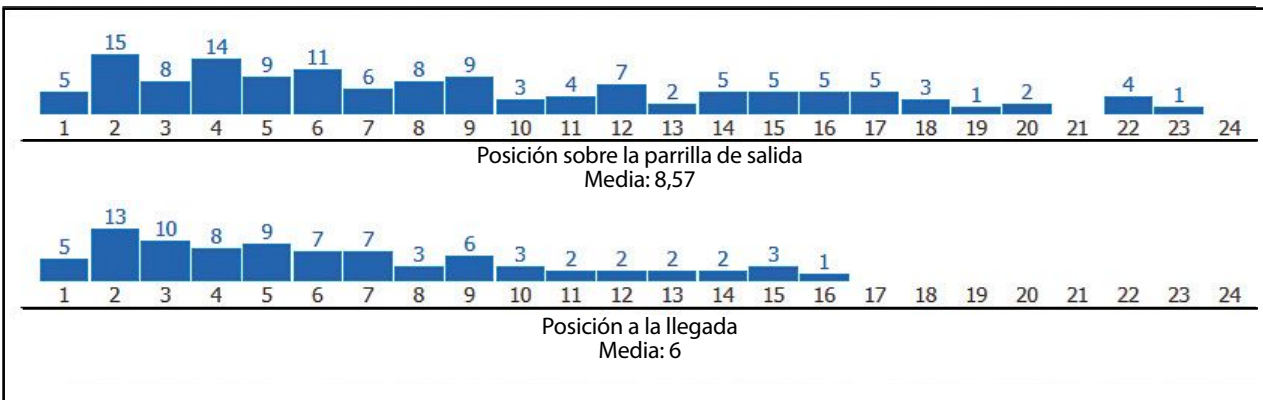
*«Su vida fue siempre el riesgo. Que acabara por culpa de un accidente de coche es algo que iba en su destino. Fue un modelo para mí, puesto que no sólo era un piloto rápido, sino que también tenía una fuerte personalidad. Su personalidad, su carácter, su conducta y su modo de vida componían una imagen completa».* Niki Lauda.

Gracias a: Todos Los Pilotos Muertos (fantástica página), Autopista, Sport-Auto y Auto-Journal, L'Automobil, StatsF1, IndyArchives, Kerb Motori, www.clayregazzoni.com, Wikipedia, Pinterest, Flickr, Gettyimages. F1Fansite, Auto-Sport, Motorsport.

Fotos archivo Clay Regazzoni

### Palmarés en F1

Año	Escudería	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Pos.	Puntos
1970	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	RSA	ESP	MON	BEL	NED	FRA	GBR	GER	AUT	ITA	CAN	USA	MEX					3	33
1971	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	RSA	ESP	MON	NED	FRA	GBR	GER	AUT	ITA	CAN	USA							7	13
1972	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	ARG	RSA	ESP	MON	BEL	FRA	GBR	GER	AUT	ITA	CAN	USA						7	15
1973	Marlboro BRM	ARG	BRA	RSA	ESP	BEL	MON	SWE	FRA	GBR	NED	GER	AUT	ITA	CAN	USA			17	2
1974	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	ARG	BRA	RSA	ESP	BEL	MON	SWE	NED	FRA	GBR	GER	AUT	ITA	CAN	USA			2	52
1975	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	ARG	BRA	RSA	ESP	MON	BEL	SWE	NED	FRA	GBR	GER	AUT	ITA	USA				5	25
1976	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	BRA	RSA	USW	ESP	BEL	MON	SWE	FRA	GBR	GER	AUT	NED	ITA	CAN	USA	JPN		5	31
1977	Team Tissot Ensign with Castrol	ARG	BRA	RSA	USW	ESP	MON	BEL	SWE	FRA	GBR	GER	AUT	NED	ITA	USA	CAN	JPN	17	5
1978	Shadow Racing Team	ARG	BRA	RSA	USW	MON	BEL	ESP	SWE	FRA	GBR	GER	AUT	NED	ITA	USA	CAN		16	4
1979	Albilad-Saudi Racing Team	ARG	BRA	RSA	USW	ESP	BEL	MON	FRA	GBR	GER	AUT	NED	ITA	CAN	USA			5	29
1980	Unipart Racing Team	ARG	BRA	RSA	USW	BEL	MON	FRA	GBR	GER	AUT	NED	ITA	CAN	USA				NC	0



27ª EDIÇÃO

Ultimate ACTIVE

**24 HORAS TT**

**VILA DE FRONTEIRA 2025**

AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

# 24 HORAS TT VILA DE FRONTEIRA 4 A 7 DEZEMBRO 2025



Andrés Altaba posa en Indianápolis speedway y el vehículo que conquistó la pole 2025.

# ANDRÉS ALTABA

## UN ESPAÑOL POLE EN LAS INDY 500

### EL CIRCUITO ALCAÑIZ NOS HA PREPARADO PARA LLEGAR A DONDE LA PASIÓN NOS LLEVE

**E**l mecánico bajo aragonés Andrés Altama, natural de Caspe, ha pasado a engrosar el grupo de elegidos al haber conseguido junto a su equipo la pole en la Indy 500, además con un equipo rookie, la escudería italiana Prema Racing, todo un auténtico logro histórico porque es la primera vez que un equipo debutante consigue la pole, y en este caso con las manos en el taller, con las manos en el paddock del aragonés fruto de la pasión familiar por el motorsport y de un entorno propicio, Motorland.

**Buenos días, Andrés, ¿cómo han ido estos días en Indianápolis?**

*Bien, han ido bastante mejor de lo que nos esperábamos, la verdad. Venimos como un equipo rookie, digamos que el equipo empezó, por decirlo así, en enero. O sea, en noviembre, diciembre, el equipo empezó a formarse.*

*Estaba en una nave pequeña, con las cosas muy avanzadas cuando me incorporé, en enero todo se consolidó y fué cuando el equipo se mudó a la nave*



El pole man cruza el brick yard de Indianápolis durante la qualify.

taller donde estamos ahora al lado del Indianápolis speedway. La verdad que desde enero hasta ahora ha sido trabajar todos los sábados, todos los domingos, sin descanso para montar los coches, y todavía lo que nos queda. En ese momento, sabíamos que la Indy 500 sería una carrera bastante complicada porque íbamos muy apretados de tiempo, muy apretados en piezas, muy apretados en el tema de personal.

Este año estábamos inscritos 34 coches, y como quiera que en la carrera sólo participan 33 tendríamos que pelear en la qualify. La clasificación consta de dos días, y bueno, en el segundo día los coches del 30 hacia arriba, 31, 32, 33, 34, entre los que había más inscritos, tenían que luchar por una posición en la carrera. Y la verdad que íbamos con la idea de que ese coche que no iba a correr iba a ser el nuestro.

Lo cierto es que los dos primeros días nos costó un poco, como era de esperar, pero bueno, con el paso de las diversas tandas, la cosa iba bastante bien. Empezamos a ver que sí que teníamos velocidad, que el coche no iba tan mal, a pesar de haberlo montado prácticamente en una semana, porque fue así, montado lo que es el coche en general. Las piezas, si que había unas piezas más especiales que llevábamos, pues tema de caja de cambios, tema de las manguetas, tema de rodamientos y todo eso.

El vehículo sí que llevaba un proceso un poco más largo, de varias más semanas de trabajo, porque estos coches podríamos decir que se arman con pinza. Es

todo muy al ultra detalle todo, entonces pues, porque cualquier cosita que te dejas supone una diferencia enorme. Piensa que cuando estamos en la qualify son cuatro vueltas con el pie a fondo, en esas condiciones cualquier detalle marca la diferencia con otro equipo, es decir que puede haber un mundo entre tu coche y el resto.

Entonces la cosa fue bastante bien. Cuando llegamos el viernes antes de la qualify, la verdad es que marcamos una buena velocidad y eso nos hizo respirar un poco, porque veníamos ciertamente nerviosos.

Si que el viernes tuvimos una pincelada de lo que podía ser, aunque siempre todos se guarda algo para el sábado. Entonces, el sábado en la qualify salimos, el coche 83, que es el que consiguió la pole (Schwarzman), de los primeros, encontró una pista en mejores condiciones que el resto (menos sucia pues al rodar pocos coches la viruta de goma todavía no ensuciaba la pista), y la verdad que marcó una muy buena velocidad, por lo que no necesitó salir otra vez para clasificarse consiguiendo un puesto entre los 12 primeros (Fast twelve), por otra parte el coche 90 clasificó el 23 (Illot). El piloto, ya entramos en tema de pilotos, los coches al final son iguales, entonces cada piloto se adapta a una manera de pilotar, y bueno, creo que algún detalle por parte de piloto nos dejamos alguna posición.

Pero bueno, eso fue un poco el resumen del sábado. El domingo salimos a la qualify, y cómo te digo, todo era tan inesperado que cada paso que hacíamos era



Schwarzman arrolla a los mecánicos durante el pit stop.

una celebración, ya con eso nos conformábamos. El entrar entre los 12 primeros ya era algo increíble, cuando en el sábado entramos en los 6 más rápidos (Fast six) ya fue algo impensable... no nos lo creíamos, y cuando nos dimos cuenta de que, ostras, si vamos a conseguir salir en la primera línea de salida entre los tres más rápidos, pues vamos, ya era una fiesta. Finalmente vimos que de verdad veníamos para hacer la pole, pues imagínate, es que nadie jamás se pensó que esto podía ocurrir, y por supuesto nadie en el entorno de Indianápolis. Te puedes imaginar, y la verdad que fue un subidón increíble por todo el trabajo que llevábamos detrás, como todos los equipos, ya que todos los equipos trabajan mucho, pero la verdad que veníamos un poco desanimados, por decirlo así, con todo el trabajo realizado, y sabiendo que íbamos muy apretados de tiempo.

**PREMA era una escudería, con gran experiencia en competición, pero debutante o lo que es lo mismo con nula experiencia en la IndyCar y menos en la Indy 500, ¿tiene más mérito conseguir la pole con este contexto?**

El mérito de la pole con un equipo rookie, y un piloto rookie, pues imagínate esa historia, porque jamás ha ocurrido. Sí que ha habido varios pilotos rookies que han conseguido la pole, pero que un piloto rookie con un coche, y con un equipo rookie, jamás ha pasado,

entonces podemos decir que hemos hecho historia. Y luego también hemos hecho doblemente historia porque hemos sido los primeros en conseguirla con el sistema híbrido, que creo que ha sido un poquito lo que nos ha ayudado frente a otros equipos.

Digamos que este coche lleva una evolución, pero manteniéndose el mismo chasis de 2012, entonces hay una base, que tienen todos los equipos que utilizan, pero añadimos la llegada del motor híbrido, que exige un gran equilibrio de pesos en la parte trasera, lo cual ha obligado a que todos los equipos hayan tenido que esta circunstancia nos ha obligado a rehacer el balance del coche, piloto incluido, y eso pues nos ha igualado a todos. De la otra manera hubiéramos partido con una gran desventaja porque ellos llevan, pues imagínate, desde 2012 con un coche más o menos parecido, que lo conocen como la palma de la mano. Entonces pues la verdad que el tema del híbrido creo que nos ayudó a igualar las cosas, pero bueno, lo que hemos conseguido es algo increíble.

Pilotos, mecánicos, jefes de equipo, todo el mundo, fans, muchísimos fans vinieron a vernos, nos saludaron, y nos dijeron: "esto es increíble". La verdad que ha sido una experiencia bastante bonita, por decirlo así, porque vas andando por cualquier sitio y todo el mundo te para, todo el mundo te pregunta, todo el mundo te da ánimos para la carrera, todo el mundo... La carrera de las 500 millas de Indianápolis es una prueba bastante especial.



Robert junto a todo el equipo celebran la pole en la Indy 500.

**¿Qué se siente al poder trabajar en una escudería tan laureada en el mundo del motor como Prema, que también compite en Fórmula 2 o Fórmula 3?**

Ya llevo 8 o 9 años fuera de casa viviendo en diversos países como Suiza, Inglaterra, Estados Unidos, y este año ya miraba, con la impaciencia de mis padres, de mis amigos, un poco de todo el mundo de mi entorno, que me quieren traer para casa, bueno y mía también, la verdad pienso todos los días en casa, pero bueno, no se puede estar en dos sitios a la vez, y lo que hago me gusta mucho, y es lo que me mantiene fuera de casa.

El año pasado quería cambiar en el 2024 pues ya llevo cuatro años aquí, y cuando me llamaron de Prema, la verdad que es un honor trabajar para ellos, y me abre también la puerta para el futuro, para volver a Europa, entonces fue un cambio bastante fácil de hacer, porque creo que pocos equipos hay en el mundo como Prema que han ganado tanto, entonces para mí es un honor trabajar para esta escudería. Ahora mismo sí que es verdad que no es tan fácil como tendría que ser porque estamos empezando de cero, y pues bueno, las cosas desde cero cuestan, pero sé que en el futuro este equipo va a estar igual o por encima de los equipos más grandes aquí IndyCar.

**Igual en España no hay demasiados seguidores de la Indy 500, aunque sí que tengamos pilotos y como estamos explicando mecánicos, explícanos para los que no lo conozcamos cómo funciona la Indy 500.**

A ver, Indy 500 es creo que el mayor, uno de los mayores eventos deportivos para público del mundo. Pienso que aquí en torno a las 400.000 personas acuden al evento. No sé si es para la fiesta o para el evento, pero es increíble, o sea, la cantidad de gente que puedes llegar a ver, es algo espectacular.

La ceremonia del evento, porque también es durante el fin de semana del Memorial Day, sobre los veteranos del ejército de todo de Estados Unidos, entonces bueno, es un país muy patriótico, y la verdad que es un espectáculo único. El tema de la ceremonia es otro espectáculo, te hace poner los pelos de punta y la cantidad de gente que por todos sitios es increíble. Es una carrera creo que muy difícil de ganar porque no sólo gana el que más corre, pues hay tantos factores en tema de pitstops, estrategia, suerte, porque ya es mucha suerte acabar la carrera, el tener un doblado adelante que te ayuda a defenderte del que viene por detrás. Son tantos factores que es muy difícil ganar.



Todo el equipo PREMA posaa junto al poleman.

### ¿Tienes relación con Alex Palou, el campeón español?

Increíble por Palou, la verdad que lo que está haciendo Palou aquí hace que todo el mundo esté alucinando. Yo creo que la envidia que ahora mismo tienen todos los pilotos por él es increíble.

Como persona, Alex es un 10, lo conozco personalmente, hablamos mucho siempre y la verdad que es un 10 de persona y es un 10 de piloto, entonces la verdad que se merece todo lo que está consiguiendo. Creo que aprendió en 2021 cuando perdió la carrera en la que quedó segundo, cuando Elio Castro le adelantó en las últimas vueltas cuando iban a coger a los doblados, entonces Elio aprovechó el rebufo de los doblados para defenderse de Alex, y creo que Alex hizo exactamente lo mismo en la carrera que se acaba de celebrar. Cuando vio que iban a acercarse a los doblados consiguió adelantar a Ericsson, que venía primero, entonces utilizó el rebufo de los doblados para defenderse del ataque de Ericsson y creo que aprendió cuando perdió la carrera en 2021, entonces chapeau.

Sí que es verdad que hasta las últimas 15 vueltas no sabía quién iba a ganar, ni 10, porque fue una carrera caótica, muchos accidentes, muchísimos fallos en el pit stop. Nuestro compañero de equipo, porque yo cambio ruedas en el coche 90, el piloto del 83 que salía en la pole, bueno, atropelló a cuatro mecánicos en el pit lane. Son coches que prácticamente no frenan, llevan unos discos pequeños pues a la velocidad que van la frenada es un problema, prácticamente no frenan nunca, y cuando llegan al pit lane con los frenos fríos el parar el coche en el box se hace complicado, y las frenadas se alargan y las entradas al pit lane son un poco show, porque los pilotos bloquean ruedas, más que cuando estas ruedas se desgastan se convierten en casi hielo.

Entonces el piloto que fue a entrar lamentablemente

te atropelló a toda la gente que estaba en el interior. Gracias a Dios no hay ningún herido, sí que hay un par de dedos rotos de los pies, contusiones grandes en las piernas, pero gracias a Dios no hay ninguna ruptura grande, y todos más o menos están bien. Pero la verdad que es una carrera bastante caótica.

Era un día frío, entonces eso tampoco ayudó, pero la verdad que cualquiera que haya visto la carrera me entenderá.

### Para acabar cuéntenos de dónde te viene esa relación con el mundo del motor.

La afición viene de mis padres, y de mi tío, que siempre han estado ligados al mundo de la competición, rallies, autocross, circuito. Por supuesto, seguramente el circuito de Alcañiz es el que nos ha dado esa pasión, tanto a mis padres como a mi tío y a mí los recuerdo siempre bajando a la curva del hospital a ver las carreras con mi padre, que siempre estaba de comisario, y luego en Motorland. Motorland nos ha dado mucho, he sido muchos años comisario y tenemos a cinco minutos un circuito que es un ejemplo en el mundo del motorsport.

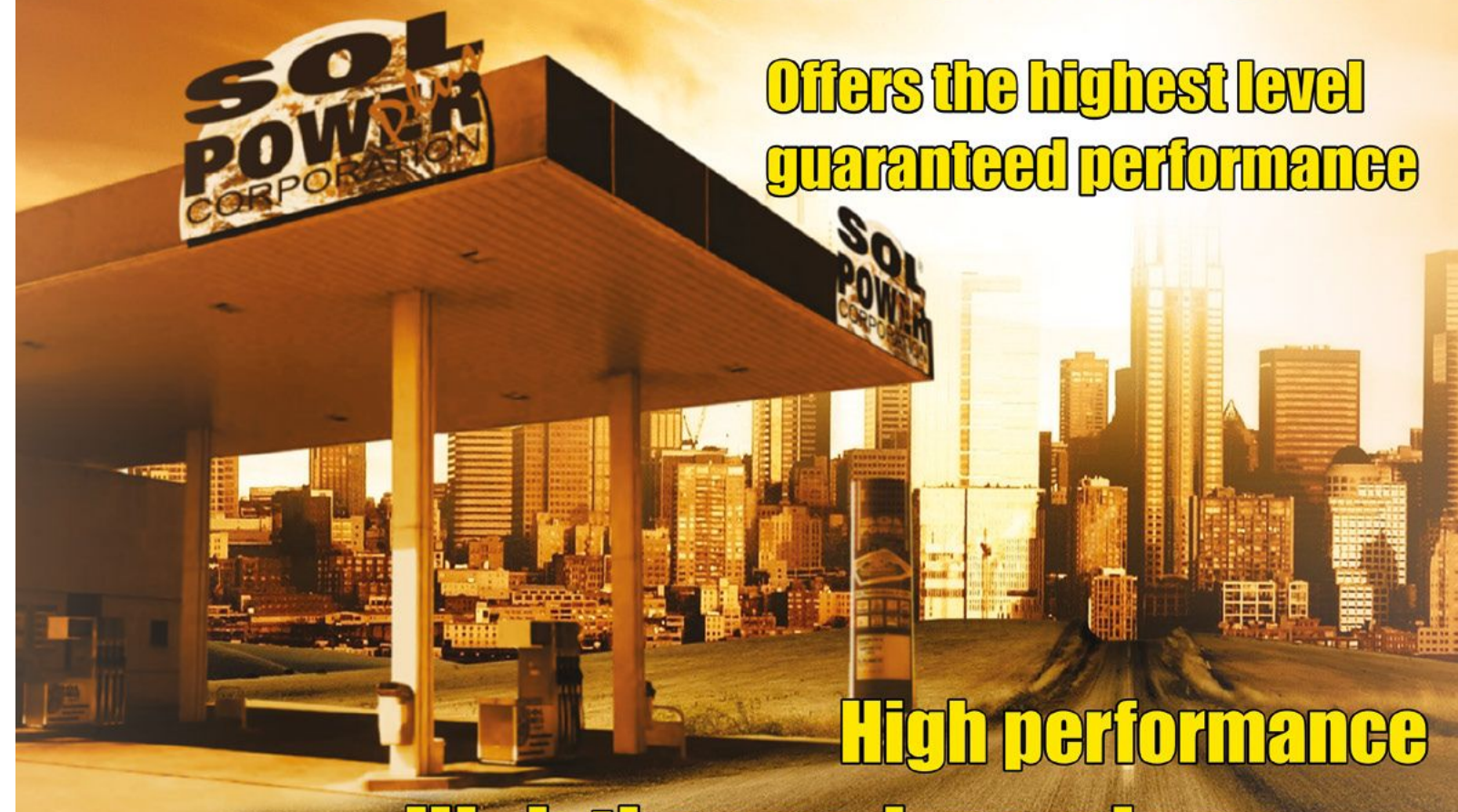
Entonces creo que eso está ayudando a la zona del Bajo Aragón a tener una pasión por el automovilismo.

Andrés Altaba, natural de Castellseras, y mecánico de la escudería italiana Prema Racing, que ha competido este fin de semana en Indy 500 demuestra que cuando la afición es fuerte, y se convierte en pasión todo es posible, y se puede llegar a las más altas cotas del motorsport incluidas las famosas 500 Millas de Indianápolis realizando las labores de mecánico de competición.

La Comarca y LM  
Fotos A.Altaba y PREMA

# SOL<sup>®</sup> 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](http://www.solpowerplus.com)

Tlf. 681 133 456





Nueva decoración 2010.

## MATECH. FORD GT EN EL MUNDIAL TEMPORADA 2010

**¿Cómo puede influir un equipo nuevo de F1 que está en Inglaterra en un pueblo pequeño cercano al infierno verde? ¿a lo mejor porque el equipo inglés también va de verde?**

**H**ay que ser objetivos y no echar balones fuera. Tuvimos algunos retrasos para empezar la fabricación y la empresa de fibra de carbono más cercana a Nürburgring recibió un encargo tardío y succulento de Lotus F1 y nos pusieron a la cola, advirtiéndonos de que no iban a tener el tiempo necesario para hacer todo lo que les habíamos encargado. Así que tuvimos que buscar otro proveedor, para que cada uno hiciese una parte y tener los coches y los recambios a tiempo. Al final fueron más rápidos que Capricorn.

Yo empecé el año con buenos propósitos. El diseño del coche estaba terminado y era muy prometedor. El infatigable Thomas Mutsch hasta consiguió motivarme para intentar ponerme en forma, así que empecé a ir al gimnasio de 21 a 22, que cerraban. Así podía evitar pasarme mucho de la media jornada de trabajo (12 horas, porque empezábamos a las 8). Lo bueno de salir a las 22 es que ya no había tráfico, y a veces el tramo en dirección hacia Nürburgring, al menos hasta pasar las 7 horquillas, ayudaba a terminar el día con una sonrisa. En realidad, eran 14, 7



Steven Nesta (segundo por la izquierda) con Marc VDS, Martin Bartek y Thomas Mutsch.

de ida y 7 de vuelta, que era un desvío innecesario. Otros días de aquel invierno no hacía falta ni salir del polígono, porque nevó en algunas ocasiones y no sé qué extraña energía me hacía volver hacia la zona de la nave al salir del gimnasio, aunque mi piso estuviese en el sentido opuesto. Es alucinante la diferencia de agarre con neumáticos de invierno, aunque estuviesen ya a medio uso. Lo malo de la nieve es que si tiene uno que bajarse en pantalón corto de deporte a escarbar con las manos después de atascarse por haber reaccionado tarde al sobreviraje se queda uno frío (me lo contó un amigo, no sean mal pensados).

Martin Bartek quería ir a por todas, con las 24 h de Le Mans incluidas, para darle más exposición al nuevo GT1 y tener opciones de vender más coches en años sucesivos.

Empezamos los tests de invierno con el problema de motor en Ascari y seguimos por el sur de España: Portimao y Guadix.

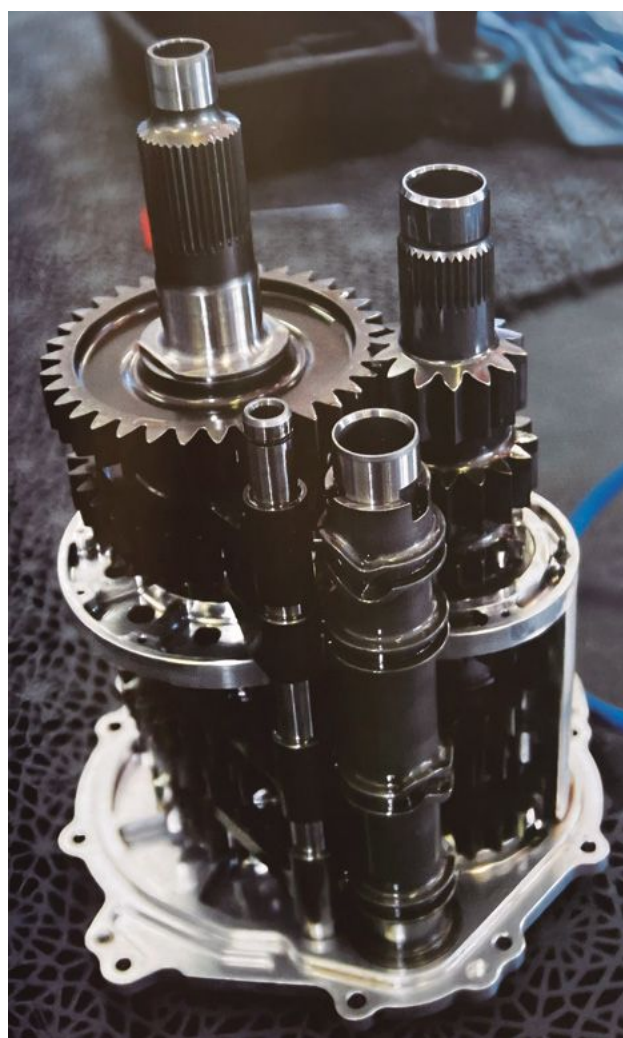
En Guadix estuvimos solos y nos trataron genial. Hasta nos regalaron un jamón. Bueno, me lo quisieron regalar a mí por haber hecho la reserva, pero yo dije que por supuesto era para todo el equipo. Hicimos dos días de entrenamientos muy provechosos. Incluso el día anterior pudimos dar unas vueltas con el coche de alquiler para ver el circuito en de-

talle. Esto es poco habitual, porque antes o después alguien acaba haciendo la cabra y teniendo un accidente. Y entonces, o alguien se hace daño y vienen los problemas porque no había ambulancia, o los dueños se imaginan la situación y las posibles consecuencias y no lo permiten más. Lo habitual es que solo se pueda inspeccionar la pista a pie o en bicicleta.

Siempre me acordaré de un comentario de Thomas Mutsch al probar unas derivas laterales entre la unión del splitter delantero y casi el inicio de los pasos de rueda. Fue unas décimas más rápido y comentó que oía pasar el aire entre la deriva y la aleta (con todo el ruido del motor, cambio, etc)

Pero lo que más recuerda el resto del equipo es que terminamos un domingo y los llevé de tapas a Granada. Después de varios bares estuve preguntando dónde podíamos ir a tomar algo para terminar la noche. Sabemos que Granada es una ciudad universitaria como mi querida Salamanca, pero hasta a mí me sorprendió dónde terminamos: en "la Mae West", que fue lo que todos nos recomendaban.

Llegaríamos a la discoteca sobre las 22:30 y había ambientillo. La sorpresa vino cuando según pasaba el tiempo aquello se iba llenando más y más. Mis compañeros me preguntaban si el lunes no trabajaba nadie. Fue muy divertido.



Caja de cambio.

Los entrenamientos siguientes fueron en Motorland, Alcañiz, por seguir aprovechando el mejor clima español, y al terminar la gira ibérica todos hicieron hincapié con una gran sonrisa en repetir el programa cada año.

La primera carrera era en Abu Dabi, un destino relativamente exótico en algunas categorías. Tiene mucho encanto porque se libra uno de parte del invierno, pero la preparación para mandar todo el material es mucho más compleja.

Justo antes hicimos una prueba del campeonato que incluye las 24 horas de Le Mans, porque queríamos que nos invitasen a participar en la que probablemente es la carrera más famosa del mundo. Fuimos a Paul Ricard, con bastante frío.

En el campeonato de Le Mans se permiten usar unos compartimentos (hornos los llaman) para calentar los neumáticos, pero en el mundial de GTs no estaban permitidos. Fueron dos días en los que probamos varios pilotos. Como ya habíamos enviado parte del material a Abu Dabi e íbamos justos con la preparación de tantas cosas nuevas no llevamos hornos, algo

que acabó siendo un pequeño drama para algunos pilotos. Por la noche la temperatura de pista llegaba a bajar a 4 grados y era muy difícil calentar los neumáticos. Los pilotos con más experiencia como Enrique Bernoldi o Thomas Mutsch se apañaban bien, pero los que menos experiencia tenían lo pasaban realmente mal.

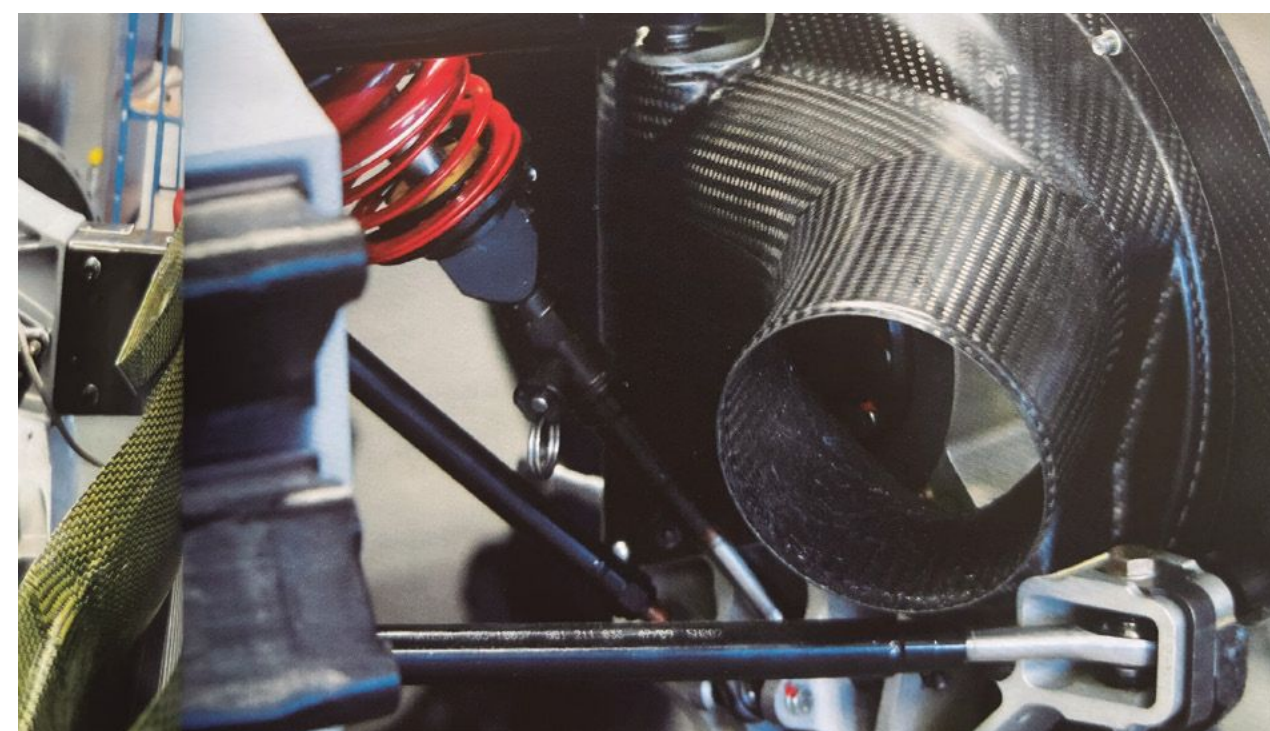
En esas condiciones no es una tarea fácil y puede convertirse rápidamente en un círculo vicioso. Cuando los neumáticos lisos de competición están en torno a 20 grados agarran poquísimo. Para que generen calor se tienen que deformar longitudinal y lateralmente, y para que se deformen hay que apretar progresivamente. Esos volantazos rápidos de izquierda a derecha que se ven a veces son llamativos, pero no eficaces, no pasan de calentar la superficie de contacto con el asfalto.

El procedimiento más adecuado consiste en ir acelerando y frenando cada vez con un poco más de intensidad y combinarlo con giros a derecha e izquierda pero con una frecuencia de en torno a un hercio, es decir, una especie de slalom utilizando la mayor parte de la pista posible (sin salirse a la parte muy sucia para evitar que pedazos de goma sueltos se peguen a la banda de rodadura) y yendo en torno a medio segundo hacia cada lado, así en torno a un segundo después estamos en la posición inicial (definición de una frecuencia de un hercio). No confundir con un tercio, ni de Flandes ni de rica cerveza fresquita.

De esta manera el neumático se va deformando lateralmente de manera progresiva y va generando más calor, lo que nos permite poco a poco aumentar la intensidad de los estímulos y entrar en el círculo virtuoso deseado.

Cuando hace mucho frío es muy fácil que superemos el poco agarre disponible con la dirección, el acelerador o el freno. Si nos pasamos acelerando los neumáticos del eje tractor empiezan a patinar y perdemos la capacidad de crear fuerza lateral. ¿quién no ha frenado con el freno trasero de la bici más de la cuenta en su juventud para hacer algún derrape o simplemente sentir cómo el eje trasero iba "culebreando" hasta que soltábamos un poco el freno!

Con el eje delantero no era tan divertido, salvo a lo mejor para los dentistas o vendedores de mercromina, a los que les aparecían oportunidades de negocio. Si el coche es tracción delantera tiende a irse recto y si es de propulsión y no estamos al loro puede provocar que hagamos un trompo. El gran problema es cuando nos pasamos frenando, porque en muchas categorías no está permitido que los coches tengan ABS. Entonces se bloquean uno o más neumáticos y



Canalizador frenos.

se producen los temidos "planos". Es decir, una parte del neumático deja de ser redonda y se convierte en uno de los ocho lados de una señal de Stop. Si el plano es perceptible es muy fácil que en otras frenadas esa rueda tienda a bloquear en la parte plana y el proceso se realimente. Esto provoca vibraciones que se transmiten a la dirección (desde el muro se oye claramente el sonido característico, aunque los coches pasen a toda velocidad). En casos extremos estas vibraciones aumentan tanto su amplitud que llegan a entrar en resonancia con, por ejemplo, el nervio óptico lo que llega a hacer perder casi completamente la visión en ese rango de velocidad, llegando incluso a romper piezas de la suspensión. Exactamente eso le ocurrió a Kimi Raikonen con el McLaren F1 en el GP de Europa de 2005.

En nuestro caso no fue tan extremo porque pudimos sustituir los neumáticos antes y tuvimos que pedir a los pilotos veteranos que diesen unas cuantas vueltas para calentarle los neumáticos a los más nuevos (se dice el pecado...)

Para el segundo día construimos una especie de "caseto" con las tapas de las cajas de transporte y pusimos un quemador de gasoil apuntando hacia dentro. Conseguimos llegar a unos 40 grados de temperatura, la mitad de lo que se suele conseguir en los hornos, pero suficiente para no destrozarnos más neumáticos.

Enrique Bernoldi, que venía con dudas porque el coche del 2009 era poco competitivo, se quedó sorprendido por lo bien que iba el nuevo juguete. Como

buen brasileño mostraba pasión en cada momento, incluso nos pedía que no le sacásemos la "pizarra" de los tiempos y la dejásemos quieta, sino que la agitásemos como diciendo "dale Fiti, que ésta es tu recta". Fue divertido e interesante hacer el test con él, pero los de arriba y él no congeniaron bien y se fue a otro equipo.

Martin Bartek, el dueño del equipo, como buen suizo, aunque sin ocho apellidos helvéticos, encontró a un muy buen sustituto: Romain Grosjean, que hasta 2009 había corrido en la Fórmula 1.

Y con él y Thomas Mutsch en un coche y Natacha Gachnang y Cyndie Allemann en el otro aparecimos en Abu Dabi, sin imaginarnos la montaña rusa de emociones que íbamos a cabalgar, Y no, la del Ferrari Park no funcionaba aún (pude subirme en 2011, pero no fue para tanto)

Las carreras fuera de Europa tienen su punto de exotismo, pero también complican la preparación y la logística, porque hay que mandar todo el material semanas antes, en comparación con la posibilidad de trabajar en los coches hasta el último momento.

Todo el trabajo duro del invierno, las ideas geniales de Scalabroni y la nueva imagen del equipo que vino de Steven Nesta hicieron que pareciésemos otro equipo.

Empezamos los entrenamientos libres adaptando la puesta a punto para Abu Dabi y completando los coches con los últimos preparativos: algunas protecciones extra contra el calor en zonas críticas, las cámaras que la organización monta en el coche, etc.



Victoria en Abu Dabi.

El peso mínimo por reglamento para el Ford GT era de 1200 kg sin gasolina. En estos casos no hay tolerancia hacia abajo y siempre hay que dejar un margen. Para carreras de una hora aproximadamente suele ser suficiente un margen de 2 o 3 kg, para compensar consumos de frenos, neumáticos, aceite, etc. Pero como estábamos a principio de temporada con un proyecto nuevo decidimos dejar 5 kg de margen. Como siempre hay pequeñas diferencias entre las básculas del equipo y las de la FIA ajustamos el peso en las de la FIA. En un suelo nivelado se pone una báscula debajo de cada rueda y se suman los pesos de las cuatro. Como las alturas son ajustables se configura el coche para que los pesos por rueda de cada eje queden lo más simétricos posible cuando se alinea el coche en el box.

En el caso de las básculas de la FIA solo se comprueba el peso total y la altura mínima de cada eje en los puntos de control si procede. Se suele poner un mínimo a la altura delantera, que es crítica para mejorar prestaciones por la interacción aerodinámica del splitter delantero con el suelo. Cuanto más cerca esté del suelo es posible crear más carga aerodinámica. Pero si se acerca demasiado al suelo, además de los costes extra por tener que cambiar las piezas con frecuencia, puede que se corte el flujo de aire de entrada demasiado y que cambie mucho o desaparezca completamente la carga aerodinámica, lo que hace que el coche se vuelva muy inestable (recuerden que hace poco se volvió a hablar del "porpoising" en F1, caso extremo del mismo fenómeno).

Para tener un margen de seguridad extra en las verificaciones técnicas posteriores a las pruebas oficiales los equipos les recuerdan a los pilotos que en la vuel-

ta de entrada vayan por fuera de la trazada ideal para coger restos de goma que se pegan a los neumáticos calientes y que otorgan varios milímetros extra de altura libre y uno o dos kilos extra de peso.

¡Qué pesado con el peso, con lo que falta aún para la operación bikini!

En los entrenamientos oficiales Natacha Gachnang tuvo un fuerte accidente al impactar contra la barrera al final de la recta posterior por haber perdido el líquido del circuito trasero de frenos. Esto provocó además que se suspendiese el resto de las sesiones de entrenamientos oficiales.

La parrilla de salida para la primera carrera se hacía con los tiempos de los entrenamientos oficiales, y la de la segunda carrera se hacían con los resultados de la primera, en la que Mutsch y Grosjean salían decimoprimeros.

Tras una remontada increíble, a la que ayudó que hubiese algunos abandonos por accidentes y un periodo con coche de seguridad para retirar los coches parados en pista, consiguieron terminar en segunda posición, lo que supuso una alegría inmensa para el equipo y una sorpresa para alguno de nuestros competidores. Había ganado un Corvette, pero sufrieron una penalización de diez posiciones porque no llevaban el lastre o peso extra necesario para cumplir el peso mínimo en el sitio adecuado. Normalmente hay un soporte homologado por la FIA en el lado del pasajero en el que se ponen placas de lastre de dimensiones especificadas en el reglamento y precintado por la FIA. En este caso parece que cada uno de los dos equipos había puesto el lastre en la parte del coche que mejor les había parecido para intentar mejorar el reparto de pesos.

Así que oficialmente habíamos ganado la primera carrera y empezaríamos la segunda desde la primera posición.

Pero terminar en los primeros puestos implica que te verifiquen de oficio. Y allí fuimos, sin nada que temer... o eso pensábamos.

Para controlar el peso hay que sacar la gasolina. En teoría del todo. Lo habitual es que haya un conector rápido en el que se empalma un tubo y se saca a un recipiente haciendo funcionar las bombas de achique. Los comisarios se suelen conformar cuando las bombas empiezan a fallar porque ya cogen aire. Entre otras cosas porque al girar sin gasolina no se refrigeran y se pueden estropear.

Empujamos el coche para subirlo en las básculas y me gustaría ver la cara de sorpresa (o de tonto) que se me quedó al ver que marcaba 1199.5 kg.

- Apuras mucho, parece que te gusta ir al límite-, me dijo Jean Vinatier mientras Manuel Leal, el otro comisario técnico, al que conozco desde finales de los 90, tan exigente como correcto, otro apasionado de los coches, me miraba con cara de póker. Ahora es delegado técnico adjunto de la FIA en la Fórmula 1 y seguro que, aun teniendo muchas curiosidades que contar, aún se acuerda.

- No, no, dejamos 5 kg de margen porque era la primera carrera, ya nos viste el miércoles- conseguí balbucear yo, con un nudo en la garganta y la cabeza dándome vueltas.

Conseguí pedir permiso para que nos dejaran bajarlo y subirlo de nuevo, repitiendo el mismo resulta-

do aterrador. Otra vez medio kilo por debajo del peso mínimo, en una medida que no admite tolerancia y que implica pasar de ser primero por circunstancias a último por no cumplir el reglamento técnico (que al verlo siempre piensa uno que es un eufemismo para "tramposo poco espabilado")

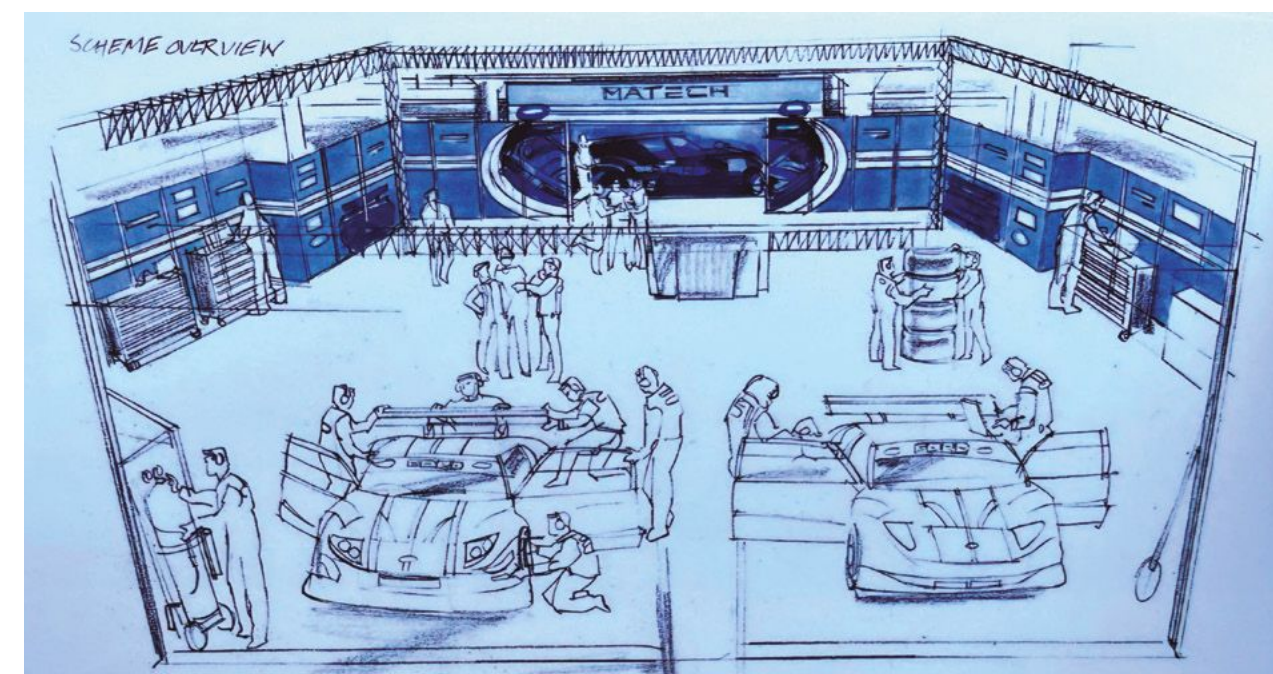
Como nos conocían de 2009, siempre habíamos sido correctos y colaboradores y habían visto cómo habíamos ido progresando nos dejaron volver a intentar pesarlo subiéndolo en sentido contrario, por ver si conseguíamos hacer saltar esos gramos que tanta falta nos hacían.

Normalmente al empujar el coche hacia las básculas siempre le digo al equipo que tiren un poco hacia arriba, sobre todo en el eje delantero, porque es donde suele haber una altura mínima. No hará gran cosa, pero a lo mejor ayuda a que el coche quede unas décimas de milímetro más alto que pueden venir bien.

En este caso les pedía que empujásemos hacia abajo, en mi alemán de todo a cien. Y por fin la báscula marcó 1200.0 kg (¡Qué alivio!)

Jean Vinatier, como buen profesional, vio el 1200.0 y se quedó tranquilo, porque cumplíamos, pero a la vez miró hacia otro lado para evitar ponernos en un compromiso si volvía a marcar menos de 1200.

Habíamos conservado el puesto, pero yo seguía sin entender qué había pasado. Todos sabemos lo que cuesta perder cinco kilos. Y no faltaba ninguna pieza en el coche. Imagínense que solo hubiésemos dejado los habituales dos o tres kilos de margen.



Diseño box.

Al menos, no sé exactamente en qué momento del fin de semana, conseguimos saber qué había pasado.

Nuestro coche tenía el motor en posición central y el depósito de gasolina empezaba en el "maletero" en el eje delantero y se extendía hacia atrás por debajo del túnel central. Después de verificar el peso en las básculas de la FIA uno de los mecánicos que no hablaba mucho (nada de inglés) había desmontado el depósito para revisarlo. Por reglamento iba metido en una estructura de fibra de carbono para protegerlo en caso de accidente (norma nueva en 2010).

Al revisarlo había visto que las bombas de achique que alimentan el colector se habían movido hacia arriba y las puso en su sitio y las aseguró mejor para evitar que se moviesen. Es decir, que cuando ajustamos el peso inicialmente había más cantidad de gasolina el depósito, y al ser tan alargado, unos milímetros de altura implicaban más volumen de lo que uno se puede imaginar. Además, tuvimos más consumo de frenos delanteros de lo esperado, porque un despiste al diseñar los conductos de ventilación había producido un estrechamiento y no llegábamos a los 100 cm<sup>2</sup> de superficie que recomendaba AP Racing para nuestros frenos de carbono.

Mantuvimos el primer puesto heredado, empezamos la segunda carrera en primera posición y la ga-

namos con facilidad. Tanta que hasta Thomas Mutsch, tras bajarse del coche en el primer relevo y mientras Romain Grosjean aumentaba la distancia con el segundo, le recomendaba a Martin que le pidiésemos al ex F1 que levantara un poco, porque tanta ventaja podría perjudicarnos en el equilibrio de prestaciones para las próximas carreras (como así fue). Pero Martin no quiso, porque decía que a veces bajar el ritmo provocaba que se cometiesen errores por disminuir la concentración.

En aquellos días la entrada en erupción de un volcán en Islandia provocó la cancelación de más de 100.000 vuelos, entre los cuales estaba el nuestro, así que tuvimos que alargar la celebración de nuestras primeras victorias y pudimos ir a ver a Natacha al hospital, que se iba recuperando de sus fracturas provocadas por el accidente.

La siguiente carrera fue en Silverstone, donde los cuarenta kilos de lastre que le correspondían al coche 5 por haber ganado en Abu Dabi y el temido ajuste del equilibrio de prestaciones nos alejaron de las primeras posiciones y un accidente en la carrera principal terminó de cerrar un fin de semana para olvidar. El coche 6 no pudo ni inscribirse, porque no dio tiempo a repararlo.

En el circuito de Brno volvimos a dar guerra, pero lo contaremos en el siguiente capítulo.

Texto José Santos



Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA SECRETARÍA DE ESTADO DE INNOVACIÓN Y ENTRENAMIENTO DIGITAL

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





El Mitsubishi Lancer en sus diversas evoluciones le consagró como el gran piloto que era.

# GUSTAVO TRELLES

## EL CABALLERO DEL RALLY URUGUAYO



Dr. Jesús Garcés

Fotos: Pinterest

**Sus orígenes parecían encauzarle al que posteriormente sería su destino, que finalmente, y gracias a un gran esfuerzo, que unido a un talento innato, le consolidó como uno de los mitos del mundo del rally.**

Cuando se habla de los grandes nombres del automovilismo latinoamericano, inevitablemente surgen los Senna, los Reutemann, los Fangio. Pero en el mundo de los caminos de tierra, del barro, la nieve y el asfalto traicionero, hay un nombre que resuena con fuerza propia: Gustavo Trelles, el uruguayo que llevó la bandera celeste a los escenarios más exigentes del rally mundial y demostró que, desde un pequeño país del Río de la Plata, se podía llegar a desafiar a los mejores del planeta. Su historia es la de un piloto metódico, inteligente, con un estilo técnico y elegante, que supo equilibrar pasión y estrategia. Pero sobre todo, es la historia de un hombre que convirtió un sueño improbable en una trayectoria admirable.

### LOS COMIENZOS EN MELO

Gustavo Trelles nació el 15 de noviembre de 1954 en Melo, una ciudad apacible del departamento de Cero Largo, en el noreste de Uruguay. Su infancia transcurrió en una época en que el país aún conservaba el eco romántico de las hazañas deportivas de sus vecinos argentinos y brasileños. En Melo, los coches no eran juguetes de lujo, sino herramientas de trabajo. Sin embargo, para el joven Gustavo, los motores tenían un magnetismo especial. Su padre, comerciante y aficionado al automovilismo, fue quien le inculcó la pasión por las máquinas y la velocidad. En las calles polvorientas de su ciudad natal, entre camiones Ford antiguos y autos de los años cincuenta, Trelles comenzó a desarrollar esa sensibilidad que más tar-



Siempre llevó con orgullo a su país por todo el mundo

de sería su sello: la capacidad de leer la superficie del camino como si fuera un idioma.

Desde pequeño se interesó tanto por la mecánica como por la conducción. Observaba con atención cómo los mecánicos desmontaban los autos de los vecinos, y su curiosidad lo llevaba a preguntar por cada engranaje. No tenía recursos para entrenar en circuitos, pero sí una enorme voluntad. Aquella combinación de ingenio, disciplina y observación lo acompañaría toda su carrera.

### LOS PRIMEROS PASOS EN COMPETICIÓN

Su debut formal en el automovilismo se produjo en los años setenta, en las competencias locales de Uruguay. En una época en que el automovilismo era más artesanal que profesional, Gustavo se presentó con autos preparados por él mismo o por pequeños talleres de confianza. Participó primero en pruebas de regularidad y luego en rallyes regionales, donde empezó a destacar por su limpieza al volante y su notable sentido del ritmo.

Uruguay, aunque pequeño, tenía una vibrante escena de rally. El desafío era doble: por un lado, los caminos del interior, duros y cambiantes; por otro, la falta de infraestructura y apoyo económico. Sin embargo, Trelles no se amilanó. Mientras otros pilotos buscaban lucirse con maniobras espectaculares, él se centraba en perfeccionar su técnica, entender los autos y adaptarse a cualquier superficie.

A fines de los setenta ya era considerado uno de los pilotos más prometedores del país. Su progreso llamó la atención de equipos argentinos, lo que le permitió medirse en pruebas más competitivas al otro lado del Río de la Plata, donde el nivel de pre-

paración y la intensidad de los campeonatos eran mayores. Allí, enfrentándose a rivales de talla como Jorge Recalde o Raúl Martínez, aprendió que para triunfar en rally no bastaba con ser rápido: había que ser inteligente, constante y entender cuándo atacar y cuándo conservar.

### EL SALTO INTERNACIONAL Y EL DESCUBRIMIENTO DEL MUNDO DEL RALLY PROFESIONAL

El verdadero salto de Trelles hacia el automovilismo internacional llegó en los años ochenta, una década que vio la consolidación del Campeonato Mundial de Rally (WRC) como el escenario supremo del deporte. Los monstruos del Grupo B rugían con más de 500 caballos de fuerza, y los nombres de Audi, Peugeot, Lancia y Ford se volvían sinónimos de innovación y riesgo. En ese contexto, un piloto uruguayo tenía que abrirse camino casi sin apoyo estatal ni estructura de fábrica, dependiendo de su talento y su capacidad de gestión.

Trelles comenzó a participar en pruebas sudamericanas del campeonato mundial y en el Campeonato Sudamericano de Rally. Sus primeras incursiones internacionales fueron humildes pero prometedoras: un piloto desconocido para el gran público, pero admirado en el paddock por su precisión y consistencia. Mientras muchos rivales cometían errores por exceso de ímpetu, Trelles solía terminar los rallyes sin dañar el coche, con una comprensión casi matemática de los tiempos.

Durante esos años pilotó autos de distintas marcas: Renault, Fiat, y más tarde Mitsubishi, que sería la marca con la que alcanzaría su madurez depor-



Administración Nacional de Combustibles Alcohol y Portland ANCAP fué su fiel patrocinador.

tiva. Su reputación creció al mismo tiempo que su experiencia. Poco a poco, se convirtió en un referente del rally sudamericano y en un habitual en las fechas del mundial, donde empezó a llamar la atención por su estilo sobrio y su eficacia.

#### **EL DESEMBARCO EN EL WRC: DISCIPLINA Y CONSTANCIA**

El primer gran punto de inflexión llegó a fines de los ochenta, cuando comenzó a disputar con regularidad pruebas del Campeonato Mundial de Rally, inicialmente dentro de categorías de producción. En aquel entonces, el WRC estaba dominado por los equipos oficiales europeos, pero había un espacio para los privados talentosos que sabían optimizar cada recurso. Gustavo encajó perfectamente en ese perfil.

En 1988 corrió su primer rally mundialista de forma más estructurada, y en 1989 ya era un nombre conocido en la categoría Grupo N, reservada para coches de producción casi de serie. Era un territorio donde la habilidad del piloto y la gestión del vehículo contaban tanto como la potencia pura. Allí, Trelles encontró su hábitat natural.

Su coche más recordado de esa época fue el Mitsubishi Lancer Evolution, un vehículo que, en sus distintas evoluciones, se convirtió en su compañero inseparable durante casi una década. Con ese coche, Trelles no solo se midió con los mejores, sino que también logró construir un currículum que pocos latinoamericanos pueden igualar.

Entre 1990 y 2002, participó en múltiples temporadas del Mundial de Rally, siempre en la categoría de producción (Grupo N o Production World Rally Championship). En esa división, fue cuatro veces campeón del mundo, entre 1996 y 1999, y subcampeón en 1990, 1991, 1992 y 1995. Un palmarés impresionante que lo convirtió en una leyenda silenciosa del rally global.

#### **EL DOMINIO EN EL GRUPO N**

Para entender la magnitud de sus logros, hay que contextualizar qué significaba el Grupo N. Mientras los autos del Grupo A eran casi prototipos de competición, los del Grupo N eran coches de producción con modificaciones limitadas. En otras palabras: el piloto debía extraer el máximo de un coche mucho más cercano a uno de calle. Requería precisión, lectura de terreno y una extraordinaria capacidad para cuidar la mecánica durante etapas larguísimas.

Trelles, junto a su copiloto Jorge Del Buono — un argentino con gran experiencia— formó una dupla casi perfecta. Del Buono, con su serenidad y conocimiento de los tramos europeos, complementaba la frialdad táctica del uruguayo. Juntos desarrollaron un método de trabajo que combinaba preparación meticulosa, reconocimiento detallado y comunicación impecable dentro del habitáculo. Mientras otros pilotos sufrían abandonos por roturas o errores, ellos terminaban, y casi siempre, dentro del podio.



Aún como privado cuajó grandes actuaciones como en el Corte Inglés.

Entre los años 1993 y 1999, la dupla se volvió casi imbatible en su categoría. Su enfoque era tan profesional que muchos equipos oficiales los tomaban como referencia en términos de consistencia y lectura del rally. En aquellos tiempos, el calendario del WRC incluía terrenos tan dispares como la nieve del Montecarlo, la tierra roja de Kenia, los caminos polvorientos de Argentina y el barro de Nueva Zelanda. Trelles y Del Buono los conocieron todos.

Sus cuatro títulos consecutivos en el Mundial de Producción (PWRC) son una rareza estadística y una hazaña de longevidad deportiva. Ningún otro piloto latinoamericano ha conseguido algo similar. Fue un reinado discreto, sin grandes titulares, pero profundamente respetado en los círculos del rally internacional.

#### **LA RELACIÓN CON MITSUBISHI Y EL RESPETO DE LOS RIVALES**

El vínculo entre Trelles y Mitsubishi fue mucho más que contractual. El equipo japonés valoraba su capacidad para desarrollar el auto, ofrecer feedback técnico y cuidar la mecánica como pocos. En una era donde los rallies se ganaban tanto en los talleres como en los caminos, tener un piloto que sabía

interpretar cada vibración o cambio de temperatura del coche era invaluable.

Sus autos, los distintos Lancer Evolution I al VI, se convirtieron en símbolos de confiabilidad y rendimiento. Trelles participó con ellos en rallies emblemáticos como el Rally de Argentina, el Rally de San Remo, el Rally de Nueva Zelanda, el Rally de Catalunya o el Rally de Australia, logrando múltiples victorias y podios en su categoría.

Sus rivales más directos fueron pilotos de gran nivel como Manfred Stohl, Uwe Nittel o Jarmo Kytölehto, todos con presupuestos superiores y equipos europeos detrás. Sin embargo, Gustavo lograba superarlos gracias a su regularidad. Era el piloto que nunca bajaba los brazos, que terminaba cada tramo con la misma concentración del primero al último kilómetro.

Su reputación entre los competidores era la de un caballero del rally, un hombre de palabra, modesto y extremadamente profesional. Jamás se le conoció un exceso, una polémica o un enfrentamiento. En un deporte donde la adrenalina suele desbordar los egos, Trelles se mantuvo siempre fiel a su estilo sobrio, casi británico en su compostura.



Con el Lancia S4 ex oficial de fábrica consiguió el CERT de 1988, campeonato en el que también triunfaría en 1989, 1990 y 1992.-

### EL PILOTO Y EL HOMBRE: SERENIDAD Y MÉTODO

Fuera del coche, Gustavo Trelles era la antítesis del piloto impulsivo. Reservado, reflexivo, con una sonrisa tranquila, representaba una generación de corredores que veían el automovilismo como un arte técnico más que como un espectáculo. Quienes lo conocieron en persona destacan su humildad, su trato amable y su capacidad de escuchar antes de hablar.

Su preparación para cada rally era casi científica. Pasaba horas estudiando notas, mapas, videos y condiciones del clima. Revisaba la mecánica junto al equipo y tenía una memoria prodigiosa para los tramos. Esa dedicación era su mayor arma, porque compensaba las limitaciones presupuestarias con conocimiento y precisión.

A diferencia de muchos pilotos sudamericanos que se instalaban en Europa, Trelles prefirió mantener su base en Uruguay, viajando constantemente para competir. Era una vida de sacrificio y distancia, pero también una elección de identidad: nunca quiso perder su conexión con su tierra. En Melo, su figura se volvió un símbolo de orgullo. La gente lo seguía como si fuera un héroe local, y cada título mundial era celebrado como un triunfo nacional.

### LA CÚSPIDE DE SU CARRERA: LOS AÑOS DORADOS (1995-1999)

El período comprendido entre 1995 y 1999 fue el más brillante de su carrera. En 1995, después de varios subcampeonatos, se consagró como uno de los pilotos más completos del Grupo N. Al año siguiente, llegó su primer título mundial en la categoría, ganando en rallies tan diversos como Argentina, Nueva Zelanda y San Remo.

A partir de ahí, su dominio fue absoluto: cuatro títulos consecutivos del PWRC (1996, 1997, 1998 y 1999), un hito que ni siquiera muchos pilotos europeos lograron repetir. En esos años, el uruguayo fue una presencia constante en las ceremonias de premiación de la FIA, compartiendo escenario con los ídolos del WRC como Tommi Mäkinen, Colin McRae o Carlos Sainz. Y aunque su nombre no aparecía en los titulares principales, dentro del paddock todos sabían que era uno de los mejores en lo suyo.

Sus resultados fueron el fruto de una combinación de experiencia, disciplina y una profunda comprensión de la estrategia. Trelles rara vez era el más rápido en un tramo aislado, pero al final del rally, su nombre siempre estaba arriba. En un deporte donde terminar ya es una victoria, él terminaba casi siempre, y bien.

### LA ÚLTIMA ETAPA Y EL RETIRO PROGRESIVO

A comienzos de los años 2000, el Mundial de Rally cambió. Los autos evolucionaron, los presupuestos crecieron y el campeonato de producción empezó a recibir cada vez más pilotos jóvenes con apoyo oficial. Para Gustavo, ya en su madurez deportiva, el desafío era mantener el nivel en un entorno que exigía cada vez más inversión.

Su última temporada completa en el PWRC fue en 2002. Aunque no volvió a los títulos, siguió mostrando su consistencia habitual y dejó la categoría con el respeto intacto. Su despedida del rally internacional fue gradual, alternando participaciones selectivas con presencia en competencias regionales. Nunca hubo un retiro formal ni una gran ceremonia: simplemente, el hombre que había dedicado su vida a los caminos decidió levantar el pie del acelerador y disfrutar del paisaje.

En los años siguientes siguió vinculado al automovilismo, participando en exhibiciones, eventos históricos y carreras esporádicas. También se dedicó a compartir su experiencia con las nuevas generaciones de pilotos uruguayos, siempre con el mismo tono pausado y analítico que lo caracterizó.

### LEGADO Y RECONOCIMIENTO

La figura de Gustavo Trelles trasciende las estadísticas. Fue el piloto que demostró que se podía competir al más alto nivel desde un país pequeño, con recursos limitados, pero con inteligencia y determinación. Su legado está hecho de constancia más que de gloria fugaz. Representó a Uruguay durante

más de dos décadas en el escenario más exigente del rally mundial, y lo hizo con una dignidad y profesionalismo que le valieron el respeto universal.

En Uruguay, su nombre se asocia con los valores del deporte bien entendido: esfuerzo, disciplina, humildad. En 1999 fue reconocido oficialmente por las autoridades deportivas del país y recibió numerosos homenajes por su trayectoria. Aunque nunca buscó la fama, se convirtió en una referencia para generaciones de pilotos del continente.

Su récord en el PWRC —cuatro títulos mundiales consecutivos— sigue siendo uno de los más sólidos jamás logrados por un piloto latinoamericano en el automovilismo internacional. Es, en esencia, una historia de perseverancia: de cómo un hombre de Melo, con acento uruguayo y manos de cirujano del volante, conquistó el respeto del mundo.

### ESTILO DE CONDUCCIÓN Y FILOSOFÍA

Trelles no era un piloto espectacular al estilo de McRae ni un atacante constante como Sainz. Su estilo era calculado, elegante, casi clínico. Tenía una capacidad única para mantener un ritmo constante en condiciones adversas. No buscaba la gloria en un tramo; buscaba la victoria al final del rally.

Sus copilotos decían que era capaz de conducir 50 kilómetros de especial con la misma línea, sin un solo error de tracción. Su estilo de frenado era suave, su aceleración progresiva, y su lectura de la superficie, impecable. En rallies donde el terreno cambiaba cada cien metros, esa sensibilidad era su ventaja.



Gran amigo y compañero de Carlos compartió respeto y competitividad a partes iguales.

Esa filosofía de conducción metódica tenía también una raíz cultural. Trelles entendía el automovilismo como una escuela de vida: "El rally es como la vida misma —decía en una entrevista—. No se trata de ir rápido todo el tiempo, sino de saber cuándo acelerar y cuándo cuidar lo que uno tiene." Esa mentalidad le permitió mantenerse competitivo durante más de dos décadas en un deporte donde la media de carrera deportiva es mucho más corta.

### UNA FIGURA DE CULTO EN EL MUNDO DEL RALLY

Hoy, Gustavo Trelles es considerado una figura de culto entre los aficionados al rally. No es un nombre que suene en los titulares masivos, pero para quienes conocen la historia del WRC y su categoría de producción, es una referencia inevitable. Su carrera está documentada en archivos de la FIA y en decenas de foros y comunidades de fanáticos que aún celebran su consistencia y sus victorias.

Su impacto también fue simbólico: abrió una puerta para los pilotos latinoamericanos que querían competir en el exterior. Sin grandes patrocinios ni apoyo de fábrica, mostró que con método y perseverancia era posible destacarse en un ambiente dominado por europeos y japoneses. En ese sentido, fue un pionero y un embajador de su país.

En Uruguay, sigue siendo una figura respetada, aunque discreta. No busca reflectores ni protagonismo, pero su nombre permanece en las conversaciones de quienes aman el deporte motor. Muchos jóvenes pilotos del país —como los que compiten hoy en rally nacional o en categorías regionales— lo mencionan como inspiración directa.

### EPÍLOGO: EL HOMBRE QUE HIZO HISTORIA SIN HACER RUIDO

La historia de Gustavo Trelles no es la de un campeón mediático, sino la de un competidor silencioso que supo trascender las fronteras del ruido. No necesitó derrapar para llamar la atención, ni polemizar para ser recordado. Su victoria fue otra: la de representar a Uruguay con honor en los caminos del mundo.

En una disciplina donde los errores se pagan caros y la suerte puede cambiar en una curva, Trelles demostró que la verdadera grandeza está en la constancia. Fue el piloto que siempre estaba ahí, el que terminaba cuando otros abandonaban, el que convertía la dificultad en una lección. Y eso, en el lenguaje del rally, es sinónimo de maestría.

Desde las calles de Melo hasta los tramos del Montecarlo, Gustavo Trelles recorrió un camino improbable y



admirable. Su legado no está en los titulares ni en las estadísticas frías, sino en el respeto silencioso de los que saben lo que cuesta llegar y mantenerse. El "caballero del rally" sigue siendo, hoy en día, uno de los grandes nombres del automovilismo latinoamericano.

Y quizá su mayor victoria sea esa: haber demostrado que un hombre de un rincón pequeño del mapa puede llegar, con humildad y método, a conquistar el mundo.

### CARLOS SAINZ VERSUS GUSTAVO TRELLES

Aunque nunca fueron compañeros de equipo, coincidieron durante más de una década en el mismo escenario mundialista, especialmente entre finales de los 80 y mediados de los 90, cuando el Mundial de Rally (WRC) vivía su edad dorada con nombres como Sainz, Mäkinen, McRae, Kankkunen o Auriol. Trelles, por su parte, era el referente del Grupo N (Producción), mientras Sainz batallaba por el título absoluto en el Grupo A. Y aunque pertenecían a divisiones distintas, compartían tramos, parques de asistencia y muchas horas de ruta dentro del mismo campeonato.

### RESPECTO MUTUO ENTRE PROFESIONALES

Carlos Sainz siempre tuvo una reputación de metódico, técnico y trabajador, rasgos que coincidían plenamente con el estilo de Gustavo Trelles. De he-

cho, en varios reportajes de la época —particularmente en el entorno del Rally de Argentina y del Rally de San Remo— se hacía mención al respeto que el español tenía por los pilotos latinoamericanos que competían con medios limitados. Trelles era, en ese sentido, el más destacado de todos.

Los dos coincidían a menudo en reconocimientos de tramo y reuniones previas. Trelles admiraba la capacidad analítica de Sainz, su obsesión por los detalles y su mentalidad profesional, que elevó el nivel del rally moderno. En entrevistas, Gustavo reconoció que Sainz fue una influencia indirecta para él en cuanto a preparación técnica y enfoque estratégico: "Carlos cambió la forma de trabajar en el rally. Lo convirtió en una ciencia. Yo siempre valoré eso", comentaría años después.

Por su parte, Sainz veía en Trelles a un piloto extremadamente serio y disciplinado, capaz de ganar en cualquier superficie dentro del Grupo N. Aunque competían en diferentes categorías, Sainz sabía perfectamente quién era el uruguayo y lo mencionó en más de una ocasión como ejemplo de regularidad.

### COINCIDENCIAS EN LOS CAMINOS DEL MUNDO

Durante los 90 coincidieron en múltiples fechas del calendario mundialista: Rally de Argentina, Ca-

tauña, San Remo, Australia, Nueva Zelanda y Gran Bretaña, entre otros. Sainz, como piloto oficial de Toyota, Subaru o Ford, solía estar en la cima de la clasificación general, mientras Trelles peleaba en paralelo en la tabla de Producción, pero ambos compartían el mismo entorno logístico y muchas veces enfrentaban condiciones idénticas de terreno y clima.

En el Rally de Argentina, especialmente, hubo varios años en que los aficionados locales veían en Sainz y Trelles a dos ídolos de estilos distintos: el europeo metódico con maquinaria de fábrica, y el latinoamericano combativo con un coche privado. En más de una asistencia, los mecánicos de ambos equipos se saludaban con familiaridad: la camaradería entre los entornos era real, en parte por la admiración que Sainz tenía hacia los pilotos de la región, y el respeto que Trelles se había ganado en el paddock.

### DOS MENTALIDADES PARECIDAS, DOS CONTEXTOS DISTINTOS

Trelles y Sainz compartían una filosofía parecida: ambos creían que la clave del éxito estaba en la preparación, y la precisión, no en el espectáculo. En un mundo donde muchos pilotos buscaban la fama a través de la espectacularidad —los derrapes, las



imágenes icónicas—, ellos dos destacaban por su control, su cálculo y su constancia.

La diferencia era que Sainz tenía detrás el respaldo de equipos oficiales y un aparato técnico europeo de primer nivel, mientras que Trelles debía optimizar cada recurso por su cuenta, con un equipo pequeño y presupuestos muy inferiores. Esa diferencia de contexto nunca los separó: más bien generó respeto mutuo. De hecho, en una entrevista de los años noventa publicada en medios españoles, Sainz comentó:

“El Grupo N tiene pilotos que podrían correr perfectamente con coches oficiales si tuvieran las mismas oportunidades. Gustavo Trelles es uno de ellos.”

Esa frase, aunque breve, resume bien la percepción que el bicampeón del mundo tenía del uruguayo.

#### INTERACCIONES Y ENCUENTROS PERSONALES

No existen registros públicos de una amistad cercana, pero sí de interacciones frecuentes y cordiales en el entorno del WRC. En varias fotografías de los parques de asistencia o ceremonias de premiación de la FIA se los ve juntos conversando o saludándose. Ambos compartían una visión del rally como disciplina técnica y exigente, y eso bastaba para generar afinidad.

Cuando Sainz ganó sus títulos mundiales (1990

y 1992), Trelles ya competía regularmente en la categoría de producción. Curiosamente, esos fueron también años en los que el uruguayo fue subcampeón del Grupo N. En cierta forma, los dos vivían sus picos de rendimiento paralelamente, cada uno en su terreno.

Y hay un detalle interesante: ambos eran pilotos de Mitsubishi en algún momento (Sainz corrió para Ralliart España en rallyes nacionales antes de ser oficial de Toyota, y Trelles se convirtió en la referencia mundial de Mitsubishi en el Grupo N). Esa coincidencia técnica reforzó la conexión profesional: conocían la filosofía de trabajo japonesa, el valor de la fiabilidad y el enfoque metódico.

#### LA VISIÓN DE TRELLES SOBRE SAINZ

En entrevistas más recientes, cuando se le ha preguntado por los grandes nombres del rally con los que compartió época, Trelles siempre menciona a Sainz entre los primeros. Lo destaca no solo por su velocidad, sino por su enfoque científico:

“Carlos fue un revolucionario. Cambió el modo de preparar los rallyes. Estudiaba todo: desde el terreno hasta la estrategia de neumáticos. Aprendí mucho viéndolo trabajar.”

Trelles también valoró que Sainz fuera un piloto latino en esencia —a pesar de su origen europeo—, con un temperamento y una disciplina que resonaban en toda Iberoamérica. Ambos, cada uno



Impecable con el Lancia Delta Integrale en el New Zealand Rally.

a su modo, representaban el triunfo de la preparación sobre el talento improvisado.

#### UN RESPETO QUE PERSISTE

Aunque sus caminos se separaron con el tiempo —Sainz hacia el Dakar y proyectos con Volkswagen y Audi, y Trelles hacia el retiro progresivo—, el respeto entre ambos perdura. Cuando Gustavo fue homenajeado por la Federación Uruguaya y por la FIA en 1999 por su cuarto título mundial de Producción, Carlos Sainz envió un mensaje de felicitación destacando su constancia y su contribución al rally latinoamericano.

Y cuando el español fue homenajeado por la FIA en 2019 con el “Premio a la trayectoria”, Trelles lo mencionó en entrevistas uruguayas como “un ejemplo de profesionalismo que marcó a todos los que corrimos en esa época”.

#### EN SÍNTESIS

Podría decirse que la relación entre Gustavo Trelles y Carlos Sainz fue la de dos ingenieros del volante, que se admiraban mutuamente, aunque vinieran de mundos distintos. Nunca hubo rivalidad directa, sino reconocimiento profesional. Coincidieron en los años más exigentes del Mundial, compartieron filosofía, y ambos ayudaron —cada uno a su escala— a profesionalizar la manera en que se entendía el rally.

En los tramos del mundo, uno peleaba por la victoria general y el otro por la supremacía en producción, pero ambos encarnaban lo mismo: la perfección del detalle, la serenidad en la velocidad y el respeto por el oficio.

En definitiva, si Carlos Sainz fue el cerebro que llevó al rally al siglo XXI, Gustavo Trelles fue el espejo que mostró que ese mismo rigor podía existir también lejos de Europa, con acento uruguayo y espíritu latino.

#### LA ERA SUDAMERICANA: LOS AÑOS DE FORJA CON MITSUBISHI

Antes de ser una figura consagrada del rally mundial, **Gustavo Trelles** construyó su reputación en el **Campeonato Sudamericano de Rally (Codasur)**, una categoría tan exigente como variada, donde los caminos podían pasar del polvo paraguayo al barro brasileño o las sierras argentinas en cuestión de semanas. Fue allí donde su alianza con **Mitsubishi** empezó a brillar, y donde demostró que la inteligencia y la fiabilidad podían vencer a la potencia bruta.

#### EL CONTEXTO DEL RALLY SUDAMERICANO

Durante los años ochenta y noventa, el rally sudamericano era una escuela dura. No existía la infraestructura europea ni los equipos oficiales, pero sí un espíritu competitivo feroz. Las etapas eran largas, el



Llegó a Lancia cuando el equipo oficial había dejado de evolucionar el coche, y eso lo notó el charrúa.

clima cambiante y las asistencias escasas. Ganar allí requería un dominio absoluto del terreno y un coche capaz de soportar todo tipo de castigos.

Mitsubishi, que había desarrollado los primeros **Lancer Turbo 2000** de tracción integral, encontró en Trelles un piloto ideal para representar su marca en la región. Era técnico, cuidadoso y tenía una sensibilidad mecánica que encajaba perfectamente con la filosofía japonesa de fiabilidad y precisión.

#### EL DESEMBARCO CON MITSUBISHI: UN MATRIMONIO NATURAL

El vínculo entre Trelles y **Mitsubishi Ralliart** comenzó a mediados de los años ochenta, cuando el piloto uruguayo buscaba un auto que pudiera competir de igual a igual con los poderosos **Lancia Delta Integrale** y los **Ford Sierra Cosworth** que dominaban el panorama. El **Mitsubishi Galant VR-4**, predecesor del célebre Lancer Evolution, apareció en el momento justo: tracción total, turbo, suspensión robusta y una estructura adaptable tanto para el asfalto europeo como para los caminos irregulares sudamericanos.

Con el Galant, Trelles empezó a disputar los campeonatos Codashur y uruguayo con una regularidad

impresionante. Mientras muchos autos europeos sufrían roturas, el Mitsubishi terminaba todas las etapas, una virtud que encajaba perfectamente con su estilo. En aquellos años, Gustavo ya tenía la reputación de ser "el piloto que nunca abandona".

#### RIVALIDADES Y DOMINIO REGIONAL

Durante los primeros años de los noventa, el Campeonato Sudamericano reunió a una generación de pilotos notables: los argentinos **Jorge Recalde**, **Raúl Martínez** y **Gabriel Raies**; los paraguayos **Dominic Sabattini** y **Víctor Galeano**; el brasileño Paulo Nobre. En medio de esa constelación de talentos, Trelles brilló por su constancia.

Con el **Mitsubishi Lancer Evolution I y II**, comenzó a marcar la pauta en las pruebas de Argentina, Brasil, Paraguay y su natal Uruguay. Su precisión al volante y la confiabilidad de su coche lo convirtieron en un contendiente permanente por el título. Los aficionados lo admiraban por su serenidad: mientras otros atacaban al límite, él parecía flotar sobre el camino, sin errores, sin excesos.

Gustavo Trelles ganó **múltiples títulos sudamericanos de rally**, consolidando su nombre como el piloto más completo de la región. Aunque los regis-

tros oficiales del Codashur de aquellos años no eran tan detallados como los del WRC, se estima que obtuvo **cuatro títulos absolutos de campeón sudamericano** (1988, 1991, 1992 y 1993), todos ellos a bordo de autos Mitsubishi.

Su dominio fue tal que, durante buena parte de los noventa, la combinación "Trelles - Mitsubishi" era sinónimo de victoria segura en Sudamérica.

#### TÉCNICA Y ESTRATEGIA: EL SECRETO DEL ÉXITO

Parte del éxito de Trelles en el campeonato regional radicó en su enfoque técnico. Él mismo participaba activamente en la preparación de sus coches, algo inusual incluso para pilotos de alto nivel. Ajustaba las suspensiones según cada tipo de terreno —más blandas para Paraguay, más firmes para Argentina— y probaba distintas presiones de turbo y relaciones de caja dependiendo del rally.

El equipo trabajaba con una estructura compacta, muchas veces trasladándose entre países con remolques y piezas compartidas. No había ingenieros europeos ni estaciones meteorológicas sofisticadas: había intuición, experiencia y trabajo artesanal. Pero la precisión de Trelles compensaba la falta de medios. En los tramos de tierra suelta o grava gruesa, era simplemente imbatible.

Los Mitsubishi Lancer que usaba se preparaban bajo especificaciones **Grupo N**, con motores 2.0 turboalimentados de alrededor de 280 caballos y tracción integral permanente. Su fiabilidad era legendaria: podían correr tres rallies sin abrir el motor. Esa resistencia era ideal para las largas travesías sudamericanas, donde las asistencias podían estar a cientos de kilómetros.

#### UNA CONEXIÓN ESPECIAL CON ARGENTINA

Uno de los escenarios donde Trelles se sentía más cómodo era el **Rally de Argentina**, tanto en su versión del Mundial como en el certamen regional. Allí se enfrentaba a los mejores pilotos del continente y a tramos técnicos, rápidos y peligrosos. Era su segunda casa, y el público argentino —apasionado, exigente, conocedor— lo adoptó con admiración.

En Córdoba y Tucumán, se escuchaba su nombre junto al de Recalde y Raies. Los aficionados valoraban su manejo limpio y su actitud de respeto hacia los rivales. En una edición especialmente recordada del **Rally de Argentina de 1993**, Trelles terminó entre los primeros clasificados del Grupo N en la general absoluta, superando incluso a varios autos oficiales en condiciones difíciles de lluvia y barro.

#### LA TRANSICIÓN A LA ÉLITE MUNDIAL DESDE EL SUR

A mediados de los noventa, Trelles ya había ganado todo lo que se podía ganar en Sudamérica. Su consistencia, su conocimiento de los autos y su profesionalismo llamaron la atención de los responsables de **Mitsubishi Ralliart** a nivel internacional. Así se consolidó su participación en el **Mundial de Producción (PWRC)**, donde llevó el mismo coche —el Lancer Evolution— a la gloria mundial.

Pero incluso mientras competía en Europa y Oceanía, nunca abandonó por completo el rally sudamericano. En varias temporadas, combinó su calendario del WRC con fechas del Codashur y del campeonato uruguayo, lo que exigía una logística titánica: una semana corría en Nueva Zelanda y la siguiente podía estar en Minas o Rivera, en Uruguay, compitiendo en caminos rurales. Era un esfuerzo enorme, pero reflejaba su compromiso con el automovilismo de su región.

#### UNA PRESENCIA INSPIRADORA

Para los jóvenes pilotos sudamericanos de los noventa, ver a Trelles competir con Mitsubishi era una fuente de inspiración. Era la prueba viva de que desde el sur se podía llegar al Mundial. Su forma de



Gustavo Trelles también consiguió triunfar en los campeonatos sudamericanos de rallyes con su fiel Mitsubishi Lancer.

trabajar sirvió de modelo para equipos de Paraguay, Argentina y Brasil, que comenzaron a profesionalizarse siguiendo su ejemplo.

Muchos pilotos de la siguiente generación —como los paraguayos Didier Arias o Alejandro Galanti, y el argentino Marcos Ligato— lo reconocen como influencia directa. Incluso los equipos de preparación empezaron a adoptar su filosofía de mantenimiento preventivo y preparación meticulosa, dejando atrás la improvisación típica de los primeros años del rally regional.

#### LA FIDELIDAD A MITSUBISHI

Trelles fue, durante casi dos décadas, **un embajador natural de Mitsubishi en América del Sur**. No era un piloto oficial en el sentido europeo del término, pero su nombre estaba asociado a la marca de los tres diamantes tanto como el de Tommi Mäkinen o Kenneth Eriksson. En cada victoria regional, Mitsubishi ganaba reputación, y en cada abandono evitado, su fiabilidad quedaba demostrada.

Esa fidelidad se mantuvo hasta el final de su carrera deportiva. Incluso cuando otras marcas ofrecían motores más potentes o suspensiones más sofisticadas, Trelles seguía confiando en la base sólida del Lancer. Sabía que la tracción integral de Mitsubishi era casi indestructible y que su equilibrio mecánico le permitía mantener un ritmo constante sin poner el coche al límite.

#### EL RESPETO DE LOS RIVALES Y LA HUELLA REGIONAL

Los rivales de Trelles en el Codasur coinciden en que su grandeza no estaba solo en los resultados, sino en su actitud. Nunca subestimaba una competencia, aunque fuera un rally local en Uruguay. Llegaba con la misma preparación con que enfrentaba el Mundial. Su

forma de reconocer los tramos —metódica, silenciosa, acompañada de un bloc de notas interminable— se volvió legendaria.

Los mecánicos argentinos lo apodaban “el relojero”, por su precisión y calma. Mientras otros equipos gritaban o improvisaban reparaciones de último minuto, el taller de Trelles era un oasis de silencio y concentración. Cada pieza tenía su lugar, cada herramienta su propósito.

Su paso por el Sudamericano dejó una huella que aún se percibe. Las generaciones actuales de pilotos uruguayos —como Rodrigo Zeballos o los hermanos Cánepa— mencionan a Trelles como la referencia inevitable: el que mostró que el profesionalismo no depende del tamaño del país, sino de la mentalidad.

#### UN CAMPEÓN DEL SUR CON ALMA MUNDIAL

El legado de Gustavo Trelles en el Campeonato Sudamericano de Rally no puede medirse solo en títulos, sino en el estándar que impuso. Fue el piloto que profesionalizó el rally regional, que llevó la metodología del WRC a los caminos de América del Sur y que hizo del Mitsubishi Lancer un icono continental.

Su carrera en el Codasur fue, en realidad, la plataforma sobre la que construyó su éxito mundial. Allí desarrolló la capacidad de adaptación, la sensibilidad para cuidar el auto y la fortaleza mental para resistir la adversidad. Cada curva de tierra paraguaya, cada subida de las sierras argentinas, cada salto en los caminos uruguayos, fue un ensayo para el escenario global.

Cuando en 1996 se coronó campeón del mundo de Producción, no era una sorpresa para quienes lo habían visto correr en Sudamérica. Sabían que aquel hombre metódico de Melo, que había domado los caminos más impredecibles del continente con su Lancer, estaba simplemente cosechando lo que había sembrado durante años de trabajo silencioso.



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



Homenaje al Lancia 037 contó con 8 ejemplares de diversa procedencia.



Imponente la imagen del 037 que nos devuelve a otras épocas

# COSTA BRAVA EL 73 RALLY KH-7

**Un año más el rally Costa Brava en su versión histórica, reivindica la gloria de la que fue la carrera más importante de las que se celebraban en España en los años 80 y 90, y que dio paso al rally de España-Catalunya del Mundial.**

**Este año con una participación creciente en cantidad, pero sobre todo en calidad, realizaba un homenaje al Lancia 037, e ilustres de la carretera como Miki Biasion y Salvador Servià se dieron cita para delebrarlo.**

**En la parte competitiva la presencia de Jari Matti Latvala con un Celica pata negra eclipsó al resto de participantes.**

**E**l 73 Rally KH-7 Costa Brava finaliza en Girona con la victoria del triple subcampeón del mundo Jari-Matti Latvala (con Janni Hussi, Toyota Celica) y la segunda posición para el pluri vencedor de las 24 Horas de Le Mans Romain Dumas (con Mathieu Tyrán, Porsche 911 Carrera RS 3.0).

- En el resto de apartados, victorias de Pérez Companc/Volta (Velocidad RFEDA), Martínez/Villamayor (Regularidad Sport RFEDA), Bru/Bru (Regularidad RFEDA), Martínez/Larrosa (Velocidad FCA), Fanlo/Robledillo (Regularidad Sport FCA) y Pasquali/Sasplugas (Regularidad FCA).

- La septuagésima tercera edición del Costa Brava supera su propio récord de participantes, con 256 equipos, y vive un ambiente extraordinario en los tramos y en el Service Park de Fornells de la Selva. - El legendario Lancia Rally 037 ha sido el vehículo homenajeado de este año, con la presencia de Miki Biasion y Salvador Servià como estrellas invitadas.

El 73 Rally KH-7 Costa Brava ya es historia, y nunca mejor dicho. La septuagésima tercera edición del rally más antiguo de España ha sido realmente histórica, por el volumen de participantes y por el nivel de las máquinas y los pilotos. Los 256 equipos inscritos establecen un nuevo récord en el Costa Brava y también a nivel nacional. Y la muestra de vehículos y pilotos presentes ha sido excepcional, con lo mejor de lo mejor del automovilismo histórico europeo en acción en los tramos gerundense durante tres días de competición.

El ambiente del parque de asistencia de Fornells de la Selva y la oportunidad de ver de cerca el trabajo de los equipos en los coches ha sido uno de los grandes polos de atracción de la prueba organizada por el Club RallyClassics, que la temporada pasada fue escogida por la FIA como la mejor del Cam-

peonato de Europa de Vehículos Históricos (EHRC). En buena parte, gracias a la colaboración de todas las instituciones, patrocinadores y los más de 500 voluntarios que la hacen posible.

Tradicionalmente, el Rally Costa Brava es la primera cita del campeonato y el ganador ha sido uno de los grandes favoritos por el título, Jari-Matti Latvala, tres veces subcampeón del mundo y actual responsable del equipo Toyota en el WRC. Al volante de un Toyota Celica y con Janni Hussi como copiloto, ha dominado la prueba de inicio a fin. La dupla finlandesa ha sido uno de los 177 equipos extranjeros inscritos, el 68% del total, de 20 nacionalidades diferentes.

También ha habido una numerosa participación femenina, con 67 mujeres participantes, incluyendo 6 mujeres piloto. Entre el total de copilotos, alrededor del 25% han sido mujeres. De hecho, es el segundo año consecutivo que el Costa Brava lo gana un equipo mixto. En las últimas diez ediciones ha habido cinco mujeres copiloto ganadoras. El dato demuestra el valor del trabajo de RallyClassics con el programa #MotorDona, que quiere dar visibilidad a la participación femenina en todos los ámbitos del automovilismo clásico. Todo ello ha construido un marco de excepción para el estreno de KH-7 como nuevo patrocinador principal del Rally Costa Brava.

Alex Romani, presidente del Club RallyClassics: "Con la lluvia y el frío, los 500 voluntarios de la organización han hecho que hacer un esfuerzo sobre-



Las carreteras de Girona se llenaron de imágenes inolvidables.

humano para sacar adelante este Rally KH-7 Costa Brava. Todos (controles, emisoras, parques de asistencia, logística, técnicos, caravana de seguridad, etc.) han pasado entre 12 y 14 horas cada día sufriendo las inclemencias del tiempo. En años como este es cuando te das cuenta de que el esfuerzo colectivo es la clave de la existencia de los rallyes actuales. La pasión que ponen los voluntarios del Costa Brava es lo que tiene admirados a los pilotos llegados de todo el mundo, que ven como toda la organización pone buena cara al mal tiempo. Agradecemos infinitamente el esfuerzo al equipo humano que ha hecho posible esta épica edición”.

Miki Biasion y Salvador Servià, los campeones del 037 Con más de siete décadas de trayectoria, el Rally KH-7 Costa Brava es mucho más que una prueba deportiva; es un testigo de la historia del deporte del motor y su evolución. Así pues, de unos años aquí cada nueva edición incluye un homenaje a un capítulo concreto de este rico legado. Este año ha sido dedicado al Lancia Rally 037, uno de los vehículos más míticos de la historia de los rallyes, cuando se cumplen 40 años de la victoria de Miki

Biasion y Tiziano Siviero en la edición de 1985.

El homenaje se celebró el jueves por la tarde, justo antes del comienzo oficial de la prueba. Se reunieron los ocho Lancia Rally 037 participantes, cuatro de los cuales eran unidades originales, con un rico palmarés con el equipo oficial Lancia Corse. Las estrellas invitadas fueron el propio Miki Biasion y Salvador Servià.

El gran piloto gerundense fue dos veces campeón de España de Rallyes con un 037, y pilotó uno dentro de la categoría Legend de exhibición de este 73 Rally KH-7 Costa Brava.

Después del homenaje y la foto oficial, Biasion y Servià participaron en una sesión de firma de autógrafos, acompañados por Jari-Matti Latvala y Janni Hussi, los futuros vencedores del 73 Rally KH-7 Costa Brava.

#### RESULTADOS 73 RALLY KH-7 COSTA BRAVA

#### FIA European Historic Rally Championship (EHRC)

En un rally marcado por la lluvia y las delicadas

condiciones del asfalto, Latvala/Hussi han sido los grandes dominadores de la primera cita del EHRC. Los finlandeses han hecho el scratch (mejor tiempo) en los once tramos disputados y se han llevado también la categoría 4 del campeonato europeo y el Trofeo KH-7 para el equipo más rápido del rally. El segundo lugar ha sido para Romain Dumas, la otra gran estrella deportiva de esta edición. Con un Porsche 911 Carrera RS 3.0 y Mathieu Tyran como copiloto, el tres veces ganador de las 24 Horas de Le Mans y pluri vencedor de la célebre Subida al Pike's Peak se ha llevado también la categoría 2. Pascal Perroud, vencedor del Costa Brava de 2022, ha completado un podio de prestigio mundial junto a Loïc Dumont, con un BMW M3. El espectacular Lancia Stratos de Seb Perez y Bowen Dale ha quedado a las puertas del podio, a punto de culminar una gran remontada después de una penalización. En la categoría 1, los vencedores han sido Antonio Parisi y Giuseppe De Angelo (Porsche 911 S), y en la categoría 3, Xesús Ferreiro y Xabier Anido (Ford Escort RS1800).

El EHRC ha iniciado una nueva era en el 73 Rally KH-7 Costa Brava, admitiendo por primera vez la participación de vehículos más modernos, del 1993 al 2000, aunque sin puntuar para el campeonato.



También tuvieron sitio las preparaciones.



Con el mar de fondo el Costa Brava sigue siendo una prueba mítica.



Impresionante BMW M1 en el tramo de Santa Pellaia bajo una lluvia intensa todo un espectáculo.



Jari-Matti Latvala fué el claro dominador del rally, aquí en el mítico Santa Pellaia.



Ford Escort RS1800 de Ezequiel Pérez Companc/José M. Vuelta, y de Ferreiro/Anido fueron P1 y P2 en el CERVH.

En esta nueva categoría P2, los primeros ganadores han sido Kris Rosenberger y Nicola Januschke (Subaru Impreza).

Jari-Matti Latvala: "No recuerdo haber disfrutado nunca tanto en condiciones tan difíciles. Sobre estos tramos tan bonitos, algunos de los cuales ya conocía de cuando corrí el Costa Brava hace 20 años, el pilotaje es un poco como bailar sobre la carretera. Ha sido fantástico ver tanta gente a pesar de que

el tiempo no ha sido lo mejor. Muchísima gente ha disfrutado del rally y de la pasión por los clásicos, reviviendo grandes recuerdos con los coches que marcaron una época".

#### **Campeonato de España de Rallyes para Vehículos Históricos (CERVH, Velocidad)**

El Rally KH-7 Costa Brava también es la primera prueba de los Campeonatos de España. En el apar-

tado de Velocidad, la emoción ha sido máxima, y la victoria se ha decidido por menos de 10 segundos entre los Ford Escort RS1800 de Ezequiel Pérez Companc/José M. Vuelta, y de Ferreiro/Anido, primero y segundo también en Pre-81. Terceros se han clasificado José M. Martínez y Luka Larrosa (BMW M3), vencedores en Pre-92. En Pre-2000, el primer lugar se lo han llevado Antonio Afonso y Jonay Miranda (Mitsubishi Lancer Evo V), y en la categoría

Classics, Daniel Alonso y Jandrín López (Ford Escort RS1600). El Trofeo para vehículos de menos de 1.600cc se lo han llevado Ramon Vidal y Imma Clarà (Peugeot 205 Rallye) y el Trofeo Open, Christian Sagli y Andreas Hvambahl (Volvo 242). El Trofeo #MotorDona concedido por el Club RallyClassics al primer equipo femenino de Velocidad ha sido para Corinne Lefebvre y Louise Leroux (Ford Sierra RS Cosworth).



Recordadas libreas como la de este R5 Maxi Gr B, que en su día pilotó Hubert Auriol, tan brutal como difícil de llevar y más con piso tan delicado.



El campeón Miki Biasion no se perdió esta cita.

#### **Campeonato de España de Rallyes para Vehículos Históricos (CERVH, Regularidad Sport)**

En la modalidad de Regularidad Sport del CERVH, se han repetido los dos primeros lugares de la edición anterior, con Francisco Martínez y José Manuel Villamayor por delante de los hermanos Jaime y Enrique Carbonell, ambos equipos con Ford Sierra Cosworth 4x4. El tercero ha sido el equipo formado por Jordi Fanlo y Dani Robledillo (Porsche 911 SC 3.0). La categoría Open se lo han llevado Eric Pifarré y Vincent Vasseur (Porsche 911 SC 3.0).

#### **Campeonato de España de Rallyes para Vehículos Históricos (CERVH, Regularidad)**

La victoria en Regularidad del CERVH ha sido para Christophe y Hélène Bru (Porsche 911 SC 3.0), con solo 3 puntos de ventaja sobre Jean-Pierre Verneuil y Philippe Mareschal (Peugeot 205 GTI 2.9), y 6,8 sobre Marco Pascali y Carles Sasplugas (Seat Ibiza 1.5 GLX). En la categoría Open, victoria de Christian y Elena Bonnet (Fiat 124 Spider).

**El Trofeo #MotorDona de RallyClassics** para el primer equipo femenino clasificado en Regularidad se lo han llevado Antonella Monza y Susanna Nicolini (Porsche 911 T).



Los M3 nunca defraudan, y su sonido llena el aire de sabor a competición.

#### **Campeonato de Cataluña de Rallyes para Vehículos Históricos (Velocidad)**

El equipo formado por Martínez/Larrosa (BMW M3) ha sido el vencedor en el apartado catalán y en el grupo Pre-93, seguido por Àlex Dude y Dani Muntadas (BMW M3), y David Nogareda y Xavi Lozano (Porsche 911 Carrera RS 3.0), primeros en Pre-85. El Trofeo Escuderías se lo ha llevado la Escuderia Mediterrània, con los equipos formados por Kini Muntada y Sergi Brugué (Ford Escort RS2000), Manel Arroyo y Guifré Pujol (Porsche 911 Carrera RSR 3.0) y Josep M. Aguilera y Sílvia Simó (Ford Escort RS2000) Campeonato de Cataluña de Rallyes para Vehículos Históricos (Regularidad Sport) Fanlo/Robledillo han sido los vencedores en el apartado catalán de Regularidad Sport, seguidos por Ramon Dalmau y Antoni Moragas (Ford Escort RS2000) y Albert y Jan Rosa (Peugeot 205 GTI 1.9).

#### **Campeonato de Cataluña de Rallyes para Vehículos Históricos (Regularidad)**

En la modalidad de Regularidad del campeonato catalán, el equipo Seat Históricos ha hecho el doblete,

con el Ibiza 1.5 GLX de Pascali/Sasplugas, primero, y lo Seat 1400 B (el coche más antiguo del 73 Rally KH-7 Costa Brava, de 1957) de Mia Bardolet y Carles Jiménez, segundo. El tercer lugar ha sido para Mia Vidal y Miquel Corona (Autobianchi A112 Abarth).

En la lucha particular entre los participantes más mediáticos, el cantante de fama internacional Álvaro Soler ha ganado el reto personal con el chef pastelero Jordi Roca. Con el también músico Ramon Mañas como copiloto y al volante de un Porsche 911 SC, Soler se ha clasificado noveno, apenas 1,7 puntos por ante el Seat Fura Crono de Roca, acompañado por Eloi Alsina, décimo.

Con la ceremonia de entrega de trofeos en el podio de Pont de Pedret, el mismo sábado por la noche, ha finalizado el 73 Rally KH-7 Costa Brava. Una prueba excepcional que, durante un fin de semana, ha vuelto a poner a Girona en el epicentro del automovilismo histórico mundial.

Texto: Jordi Camp, Prensa Rally Costa Brava.

Fotos: Enric Conangla



# VOLVO 850 ESTATE

## EL ATREVIDO FAMILIAR QUE REVOLUCIONÓ LOS TURISMOS DE LOS 90

### Contexto: la era dorada de los Super Turismos (FIA Clase 2)

A finales de los 80 y en los 90, los campeonatos de turismos vivieron una auténtica edad de oro. La introducción de la normativa FIA Clase 2 (conocida como *Super Touring*) en 1990 revolucionó la disciplina: todos los fabricantes desarrollaron berlinas de calle de 2 litros preparadas para competir. Estas máquinas, derivadas de modelos de producción pero altamente modificadas, contaban con motores atmosféricos de hasta 2.0 litros (rondando los 300 CV a ~8.500 rpm), cajas de cambios secuenciales, tracción delantera (en la mayoría de casos) y grandes llantas de competición. Modelos como el Ford Mondeo, Nissan Primera, Toyota Carina E, Peugeot 405, Opel Vectra, Renault Laguna o el dominante Alfa Romeo 155 GTA llenaban las parrillas del competitivo Campeonato Británico de Turismos (BTCC), el certamen nacional de turismos más famoso de la época.

En este contexto, incluso marcas conocidas por vehículos familiares y seguros quisieron pulir su imagen participando en estos campeonatos. Volvo, el fabricante sueco, ya había saboreado el éxito en turismos durante los 80 con su Volvo 240 Turbo apodado "el ladrillo volador", campeón del ETCC en 1985. Tras unos años fuera de las pistas, Volvo decidió volver a competir en los 90 para demostrar que sus coches podían ser emocionantes. Para sorpresa de todos, su arma elegida no fue una berlina convencional, ¡sino un station wagon! En 1994, Volvo se alió con el equipo británico TWR (Tom Walkinshaw Racing) para debutar en el BTCC con el Volvo 850 Estate, la versión familiar (carrocería wagon) de su modelo 850. La silueta cuadrada y larga de este coche resultaba casi cómica junto a sus rivales, hasta el punto de que muchos lo compararon con "un ladrillo con ruedas" en plena parrilla. Sin embargo,



El peculiar Volvo 850 Estate (carrocería familiar) compitiendo en el BTCC 1994. Volvo inscribió dos unidades gemelas, pilotadas por Rickard Rydell (#15) y Jan Lammers (#14), desafiando la norma no escrita de correr sólo con berlinas.

Volvo logró escribir con él una página inolvidable en la historia de los turismos.

### GESTACIÓN DE UN PROYECTO ARRIESGADO: ¿POR QUÉ UN ESTATE?

La idea de meter un 850 Estate en los circuitos surgió en parte por casualidad. A finales de 1993, Volvo planeaba su regreso a la competición y encargó al especialista sueco Steffansson Automotive (SAM) la construcción de un prototipo de carreras basado en el 850. Pero cuando SAM fue a recoger a fábrica una carrocería nueva, se encontró con que el modelo acababa de recibir un *facelift* y sólo quedaban carrocerías familiares disponibles en producción. Antes que retrasar el proyecto, Volvo y SAM decidieron aprovechar esa coyuntura y usar el 850 Estate (wagon) como base del coche de competición. Aquello iba en contra de todo lo visto hasta entonces en el BTCC –un campeonato dominado por sedanes de tres volúmenes–, pero el reglamento no lo prohibía y las pruebas en túnel de viento mostraron incluso ciertas ventajas aerodinámicas de la carrocería familiar. Gracias a su largo techo plano, el wagon generaba más carga aerodinámica trasera que la versión sedán. Volvo vio en ello "una oportunidad de oro para romper el estereotipo de que sólo vendían coches familiares a profesores de geografía" y de paso llamar la atención del público. La decisión estaba tomada: competirían con un coche tan in-

usual como un Estate para demostrar que "lo práctico también puede ser divertido".

Con el prototipo inicial desarrollado por SAM, Volvo apostó fuerte y firmó un contrato de tres años con TWR, un equipo de renombre internacional. Tom Walkinshaw Racing sería responsable de diseñar y construir los coches definitivos, aprovechando su experiencia previa en turismos (habían sido rivales de Volvo en los 80) y en prototipos de resistencia. El proyecto se anunció al público en marzo de 1994, durante el Salón de Ginebra, causando sensación: Volvo confirmó que inscribiría dos 850 Estate oficiales en el BTCC. Para pilotarlos se eligió a una joven promesa sueca de 26 años, Rickard Rydell, y a un veterano ex-F1 holandés de 37 años, Jan Lammers. La expectación era enorme de cara a la primera carrera en Thruxton, donde muchos creían que lo del wagon de Volvo se trataba de una broma o un truco publicitario.

### DESARROLLO TÉCNICO: DEL FAMILIAR DE CALLE AL COCHE DE CARRERAS

Una vez definida la atrevida base, había que transformar el pesado familiar de producción en un veloz turismo de competición. TWR se encargó de aligerar al máximo el 850 Estate, eliminando todo elemento no esencial. El resultado fue un peso en vacío de apenas 975 kg, unos 500 kg menos que el modelo de serie. Bajo el capó, Volvo optó por su



Tom Walkinshaw Racing desarrolló un motor con base Volvo 2.0 y lo llevó hasta los 290 CV, convirtiendo al familiar en un misil en la pista.

emblemático motor de 5 cilindros en línea, pero en configuración atmosférica de 2.0 litros (derivado del 5 cilindros 2.3 Turbo del 850 T-5 de calle). Este propulsor de 20 válvulas, preparado por TWR, rendía alrededor de 290 CV y podía girar hasta 8.500 rpm, una cifra impresionante para un motor sin turbo en aquella época.

Para gestionar esa potencia se montó una caja de cambios secuencial X-Trac de 6 velocidades, que permitió reubicar el motor más bajo y retrasado, mejorando la distribución de pesos. El coche mantenía la tracción delantera típica de los Volvo 850 (fue el primer modelo de la marca con motor transversal y tracción delantera). Se incorporó una suspensión de competición y frenos Brembo de alto rendimiento, visibles tras unas llantas ultraligeras OZ Racing (de 18 pulgadas en 1994). Por lo demás, el 850 de carreras conservaba la apariencia del modelo de calle (como exigía la normativa), salvo por los aditamentos obligatorios: jaula antivuelco integral, baquets, sistema de extinción, etc. Con su llamativa decoración azul y blanca de Volvo, aquel 850 Estate BTCC de 1994 estaba listo para brillar con luz propia en los circuitos, pese a ser –en apariencia– un coche de familia.

#### DEBUT EN EL BTCC 1994: ENTRE LA REALIDAD Y LA PUBLICIDAD

El debut del Volvo 850 Estate ocurrió en la primera fecha del BTCC 1994, el 4 de abril en Thruxton (In-

glaterra). Las dos unidades del equipo oficial Volvo-TWR, con los dorsales 14 (Lammers) y 15 (Rydell), tomaron la salida ante la mirada atónita de rivales, prensa y aficionados. Como era de esperar, "los demás pilotos no estaban muy contentos de tener que competir contra un coche familiar", recuerda Rydell. Hubo bromas y cuchicheos en el paddock, pero Volvo supo sacar partido mediático de la situación. En un alarde de humor, llegaron a colocar un enorme perro de peluche en el maletero del 850 durante la vuelta de formación, a modo de *masкота*, para "picar" a sus competidores. Estas imágenes del wagon desfilando con un perro a bordo provocaron la sonrisa del público y se volvieron icónicas. En pocas semanas, el 850 Estate BTCC se convirtió en el centro de atención del campeonato, recibiendo más cobertura en prensa que ningún otro coche aquel año. Sin duda, Volvo consiguió el golpe de efecto publicitario que buscaba: había logrado que todo el mundo hablara de su atípico coche de carreras.

Ahora bien, ¿qué tal rendía en pista el ladrillo sueco? A nivel competitivo, 1994 fue planteado por Volvo como un año de aprendizaje, así que no esperaban pelear por el título desde el inicio. El 850 Estate demostró tener puntos fuertes y débiles claros. En las secciones rápidas de los circuitos era excelente, aprovechando su mayor carga aerodinámica para ir muy asentado. Sin embargo, en las curvas lentas y técnicas sufría de marcado subviraje (tendencia a irse de frente) debido al peso del motor colgado sobre el eje delantero. Su inusual reparto de masas le penalizaba en tracción y agilidad comparado con

rivales más compactos. A ello se sumó que 1994 fue el año de un dominio aplastante del Alfa Romeo 155 (que contaba con aerodinámica *extra* gracias a un controvertido kit de fábrica), lo que dejó pocas opciones al resto.

A pesar de todo, Rydell y Lammers protagonizaron algunas actuaciones memorables con el 850 Estate. En Snetterton, por ejemplo, el voluminoso Volvo llegó a batirse en duelo *codo a codo* con un BMW 318is (Joachim Winkelhock) y un Toyota Carina (Tim Sugden), ¡y logró imponerse a ambos en carrera! Precisamente en Snetterton alcanzó el mejor resultado de la temporada: un 5.º puesto final. Aquella vez Rydell había marcado incluso el 3.º mejor tiempo en clasificación, sorprendiendo a todos, aunque un problema mecánico en la vuelta de formación le obligó a salir último; desde el fondo de la parrilla remontó hasta ese meritorio quinto lugar. Ningún 850 Estate llegó a subir al podio en 1994, pero estuvieron regularmente en la mitad de la tabla, sumando puntos valiosos para el campeonato de marcas. Al finalizar el año, Volvo ocupó el 6.º puesto en el campeonato de constructores (entre una decena de fabricantes participantes), y en el campeonato de pilotos Rydell se clasificó en torno a la 14.ª posición.

Aunque los triunfos en pista no llegaron (Volvo no ganó ninguna carrera ni obtuvo podios con el Estate), el impacto promocional fue enorme. El grande y cuadrado 850 azul y blanco se convirtió en el favorito de muchos aficionados por ser un outsider entraña-

ble. Como resumiría un medio años después, aquel coche "era puro espectáculo en movimiento: una idea malísima en términos de ingeniería, pero excelente en publicidad". El coche del panadero –como irónicamente lo llamaban algunos– animó las previas de las carreras desfilando con perros sobre el techo, amargó a más de un piloto tapándole la visibilidad desde atrás, y dibujó una sonrisa en todos los espectadores. Volvo había logrado exactamente lo que pretendía: demostrar al público británico que un familiar podía ser tan emocionante como cualquier deportivo, rejuveneciendo de paso la imagen de la marca y, según Volvo, impulsando las ventas de la gama 850.

#### EPÍLOGO: EL LEGADO DEL 850 ESTATE EN COMPETICIÓN

Irónicamente, el éxito mediático del 850 Estate también marcó su final como coche de carreras. La polémica aerodinámica del Alfa 155 llevó a cambiar las reglas del BTCC para 1995: se estandarizó un kit aerodinámico (alerones) igual para todos, lo que eliminaba la ventaja natural que tenía la carrocería familiar de Volvo. Así, para la siguiente temporada, Volvo decidió abandonar el Estate y volver a la carrocería sedán de tres volúmenes. El mismo chasis de los 850 familiares fue adaptado por TWR al formato sedán y, con ello, el equipo pudo competir en igualdad de condiciones aerodinámicas. En 1995, con Rickard Rydell y el británico Tim Harvey como pilotos, el Volvo 850 Sedán logró sus primeras victo-



Esmerada y pulcra configuración del cockpit del Volvo 850 obra de TWR, que aplicó toda su experiencia de la F1 al BTCC.



El Volvo 850 Estate demostró su competitividad en tramos rápidos, pero en curvas lentas sufría subviraje por su distribución de pesos. Aun así, llegó a pelear y vencer en pista a rivales como BMW o Toyota en 1994, logrando un mejor resultado de 5.º puesto en Snetterton.

### Ficha técnica Volvo 850 Estate BTCC (1994)

- **Motor:** 5 cilindros en línea, 2.0 litros, 20 válvulas, ubicado en posición delantera transversal. Potencia ~290 CV a 8.500 rpm (versión de competición derivada del motor Volvo turbo de serie, pero sin turbo).
- **Transmisión:** Caja secuencial X-Trac de 6 marchas, tracción delantera (el 850 fue el primer Volvo de producción con esta configuración).
- **Peso:** ~975 kg en orden de marcha (unos 500 kg menos que el modelo de calle gracias al aligeramiento extremo).
- **Suspensión y frenos:** Configuración de competición derivada de la original del 850. Frenos Brembo de disco en ambos ejes; suspensión reforzada y ajustable para circuito.
- **Ruedas:** Llantas de aleación OZ Racing de 18" (monotuerca) con neumáticos slick racing.
- **Aerodinámica:** Carrocería familiar (wagon) de serie, más larga y alta que la versión sedán, pero con mejor carga aerodinámica trasera gracias al largo techo horizontal. Sin alerones adicionales en 1994 (no permitidos ese año).

rias (4 triunfos de Rydell y 2 de Harvey) y Rydell terminó 3.º en el campeonato. En 1996 repitieron 3.º puesto final, con Rydell y Kelvin Burt al volante del 850. El concepto inicial había demostrado su valía una vez ajustado a las normas: Volvo ya era protagonista en lo alto de la parrilla.

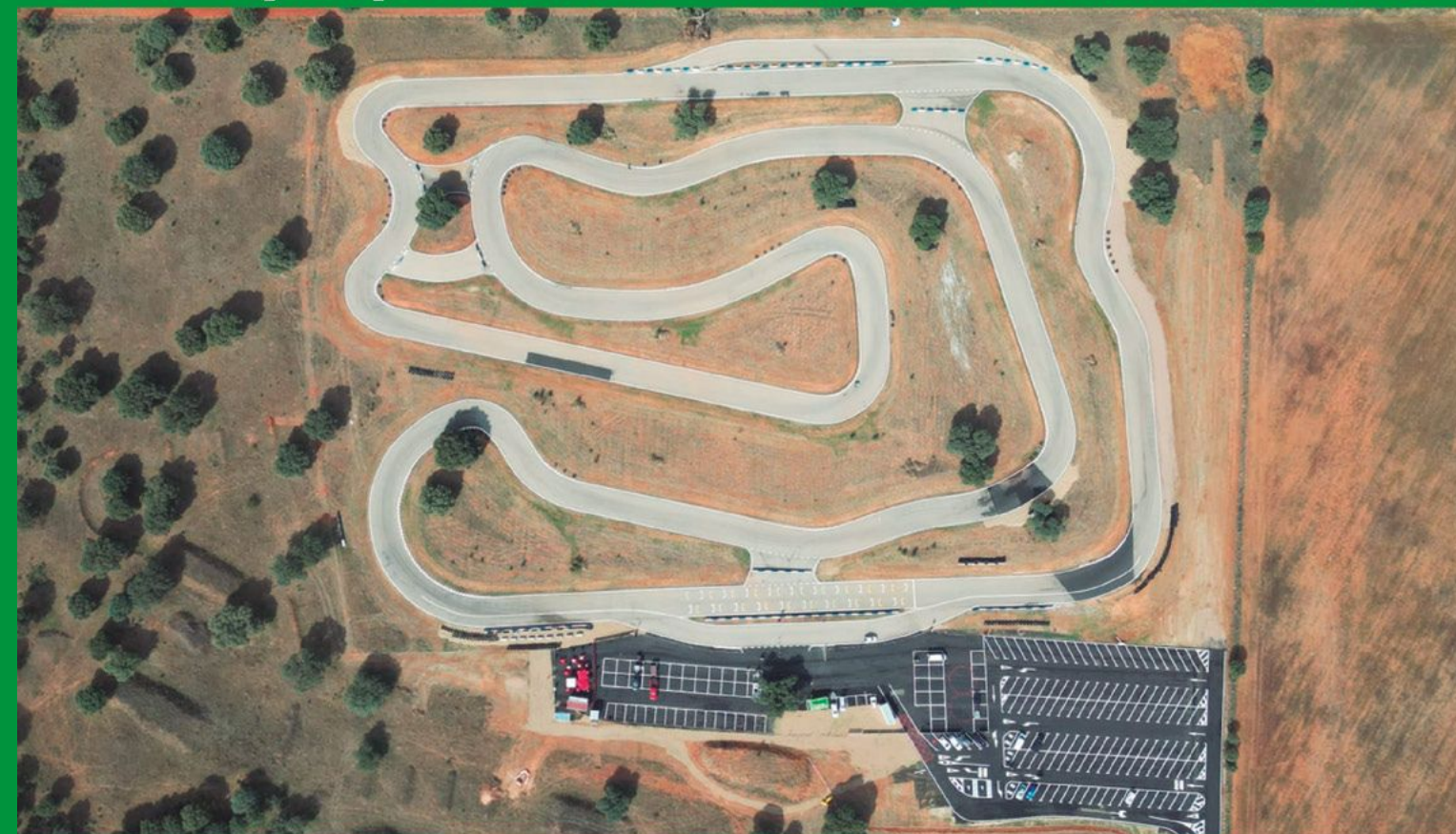
En 1997, el 850 de Super Touring dio paso al nuevo Volvo S40, más corto y aerodinámico, continuando la racha positiva. Finalmente, en 1998 Rickard Rydell se consagró Campeón del BTCC con el Volvo S40, coronando aquella apuesta iniciada en 1994. Ninguno de esos éxitos habría sido posible sin la plataforma técnica y la atención que generó el original 850 Estate. Este singular coche de competición, activo sólo una temporada, dejó un legado imborrable: es recordado como uno de los turismos más icónicos y curiosos de la historia. Su audacia inspiró a otros (incluso se llegó a experimentar con un monovolumen Peugeot en Spa 24h) y demostró que, a veces, arriesgar en deporte automovilístico puede dar grandes frutos en imagen de marca. Hoy, más de 30 años después, el Volvo 850 Estate del BTCC sigue siendo celebrado por los aficionados como el familiar de competición por excelencia – un verdadero *cult classic* de los 90.

Texto: Carlos Álvarez Sindín  
Fotos: Volvo, otros

CIRCUITO  
QUERCUS VEGA  
VEGA DE TIRADOS - SALAMANCA

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

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



Contacta con nosotros

608 476 902

quercusvega.com reservas@quercusvega.com

CIRCUITO  
QUERCUS VEGA  
VEGA DE TIRADOS - SALAMANCA

Pista 4x4  
ya disponible

# GABRIELA JÍLKOVÁ

## LA NIÑA QUE VOLVIÓ DE LA PLAYA CONVERTIDA EN PILOTO DE CARRERAS

**E**l automovilismo es uno de los pocos ámbitos donde sigue siendo difícil ver mujeres. Gabriela Jílková, sin embargo, actual piloto de desarrollo del equipo Porsche de Fórmula E, tiene ya una larga trayectoria ganando carreras y campeonatos. Las pilotos checas, eso sí, cuentan con el ejemplo de una de las competidoras que más destacaron en la historia, Eliška Junková.

A Gabriela Jílková, o @QuickGabi, como también se la conoce, le pasa algo que no es nada raro ni preocupante, pero que no es muy habitual, y menos aún para una mujer, que es su pasión desmedida por la velocidad, el ruido de los motores a miles de revoluciones, el olor a neumático quemado y gasolina y, sobre todo, llevar su coche al límite para

imponerse a todo aquel que se le ponga por delante. Gabriela Jílková, que cumple 30 años justo este 2 de abril, es la mejor piloto checa de la actualidad.

*"Nadie me miraba diferente por ser mujer, mis resultados hablaban por sí solos"*

Su pasión, a la que ha dedicado toda su vida, surgió de repente como una especie de revelación casi mística vivida con tan solo cinco años de edad, como recuerda en entrevista para Radio Praga Internacional.

*"Estaba de vacaciones con mis padres en Croacia, y cada vez que íbamos del hotel al mar, pasábamos por un circuito de karts. Lo vi por la ventanilla del coche y dije que me gustaría mucho probarlo, pero mis padres me decían siempre que no... Puede que dijeran tam-*



Gabriela Jílková. Foto Barbora Navrátilová, Radio Prague International.



Foto archivo personal de Gabriela Jílková.

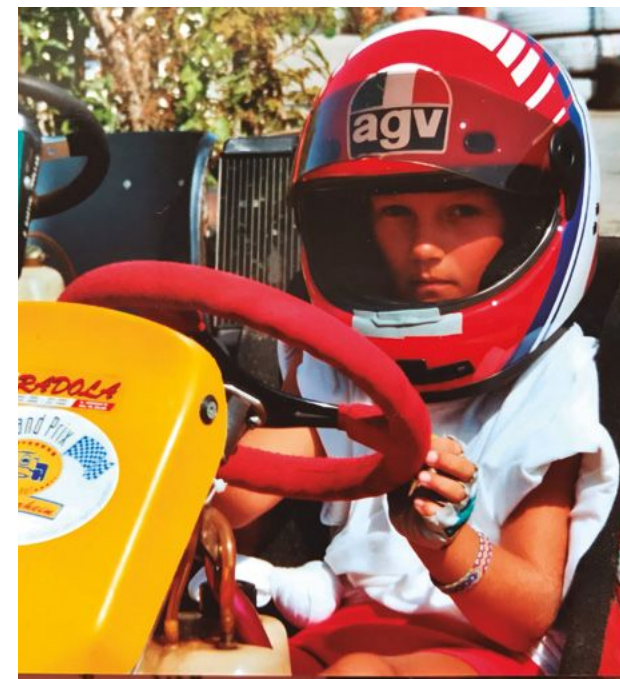


Foto archivo personal de Gabriela Jílková.

bién que no era algo para chicas, no sé. Pero después de un tiempo logré convencerlos y cuando me senté en el coche y conduje aquellos primeros diez minutos, ya nadie pudo sacarme de ahí, solo quería seguir corriendo. Y se convirtió en una especie de tradición que cada vez que íbamos a la playa, teníamos que detenernos allí, y cuando volvíamos de la playa también. El dueño del alquiler de karts se fijó y se acercó a hablar con mis padres, les dijo que creía que yo tenía talento, que había competiciones de karts y que quizá podrían apoyarme".

Gabriela dice que, en realidad, era tan pequeña no se acuerda de nada de aquel verano en Croacia ni de su primera vez en un kart, pero es lo que le han contado sus padres. Estos sí que lo recuerdan y tuvieron que verlo muy claro, porque se tomaron en serio las palabras de aquel propietario del negocio de karts y empezaron a apoyar la curiosa pasión de esa niña pequeña, que no era precisamente jugar con muñecas o preparar comidas a sus peluches.

Desde ese momento creció con un volante en las manos, pero en aquella época, hasta los ocho años no podían competir los niños. Cuando llegó a esa edad, se presentó en la parrilla de salida de los campeonatos nacionales. No era la única niña, pero todos sus rivales seguro que a la que recuerdan mejor es a ella, porque normalmente les tocaba seguirla desde atrás, dice.

*"La única niña no era, tal vez había dos o tres más, aunque claro que era un porcentaje bajísimo. Pero logré ganar el título de campeona de la República Checa cuatro veces. De hecho, fui la primera mujer en lograr ese título".*

### **"Nadie me ha tratado diferente por ser mujer"**

A pesar de lo que sí que han tenido que soportar otras mujeres en el pasado o incluso en la actualidad en el mundo del automovilismo, Jílková asegura que nunca ha sido víctima de comentarios o comportamientos machistas, ni por parte de sus contrincantes ni siquiera en redes sociales.

“Crecí en este ambiente y no tengo la sensación de que nadie me mirase diferente porque era mujer o algo así. Nadie hizo ningún tipo de comentario o me preguntaba qué hacía ahí o si no debería estar haciendo otra cosa. Creo que mis resultados siempre han hablado por sí solos y que estoy donde tengo que estar. Pero sí se ven últimamente más mujeres en el automovilismo y, por supuesto, también hay más apoyo que cuando yo empecé y es bueno ver cómo crecen esas cifras”.

Los cuatro campeonatos nacionales de kart muestran claramente que la categoría se le quedaba pequeña a la adolescente Gabriela, que también logró una tercera plaza en un campeonato del mundo.

Sin embargo, cualquier otra categoría suponía un desembolso económico que no estaba al alcance de su familia, cuenta.

“Ya no bastaba con que mi padre fuera mi mecánico y mi madre nos hiciera de comer, sino que detrás tenía que haber un equipo, un camión que tenía que ir a los circuitos, etc. Todo era diferente y, por supuesto, también más exigente económicamente. Y como no vengo precisamente de una familia rica, para mí no era posible dar ese paso. Pero hubo una competición nacional llamada Fórmula Star y cualquiera en Chequia podía intentarlo. Éramos cientos de pilotos y evaluaban un montón de categorías, había pruebas físicas, cómo hablar a los medios, karts, algo así como un slalom... El ganador del concurso corría una temporada gratis en la Fórmula Gloria, que hoy día es

algo como la Fórmula 4, una fórmula de promoción. Gané el concurso y así pude seguir avanzando. Y de hecho, en esa primera temporada con monoplazas logré el título, lo que facilitó las cosas para conseguir patrocinadores, etc.”

### “No sé cuántas vértebras me rompí”

Sin embargo, ese trabajado ascenso de Gabriela Jílková durante años, se vio frenado en seco. En el automovilismo todo va muy rápido. Lo que también supone que todo se puede perder en un instante. Ese instante fatídico lo vivió Gabriela Jílková en la vecina Austria a los 19 años, cuando corría la Fórmula Renault 2.0.

“En 2014, tuve un gran accidente en el Red Bull Ring, donde dos monoplazas se quedaron clavados en la salida. Yo, que venía desde atrás no los veía porque iba tras otro coche que en el último momento los esquivó. Así que embestí a 130 km/h a uno de los autos parados. Fue un accidente grave. Ni siquiera sé cuántas vértebras me rompí, unos médicos decían que siete, otros que diez... Gracias a Dios, no tuve que pasar por ninguna operación ni nada, pero estábamos a mitad de temporada y ya no iba a poder correr más en todo el año”.

Gabriela asegura que ni después de ese accidente siente nada de miedo compitiendo rueda con rueda a cientos de kilómetros por hora. De hecho, dice sentirse más en peligro en cualquier autopista con



Foto archivo personal de Gabriela Jílková.



Foto archivo personal de Gabriela Jílková.

un coche de calle. Ni ese número desconocido de vértebras rotas le hizo cambiar de opinión.

“Mis dos primeras preguntas después del accidente en el hospital fueron si me iban a tener que operar y cuándo podría volver a subirme en el coche. Así que nada de miedo, tenía muchas ganas de volver a competir”.

Porque eso de las carreras, los raudales de adrenalina corriendo por el cuerpo, todas las sensaciones de un piloto, tienen que ser imposibles de imaginar para quien no lo haya probado.

### “Nunca competí en campeonatos solo para mujeres”

“Es lo mejor que existe. No lo puedo expresar con palabras. Es todo: la salida, los adelantamientos, ser más inteligente que el rival, conducir varias vueltas bajo la presión de alguien detrás que está esperando un pequeño error para adelantarte...”

Pero meses después, cuando Gabriela estaba completamente recuperada, todos los patrocinadores y sponsors se habían esfumado. Tanto trabajo y sacrificio para volver a tener que empezar casi de cero, así de cruel es este deporte. Llegó a correr carreras sueltas en diversas categorías, pero sin formar parte de ningún proyecto serio. Pasaron siete largos años en los que se aferró al mundo del automovilismo, por ejemplo, dando clases de pilotaje, algo que sigue haciendo, pero sin poder realmente competir de verdad.

Fue ya durante el COVID, cuando consiguió de nuevo entrar en una estructura sólida como el equipo Matmut Évolution, con el que ha competido, y logrado muchos éxitos en el Campeonato de Europa de GT4.



Foto archivo personal de Gabriela Jílková.

**CARRERA DEPORTIVA**

Jílková comenzó su carrera en el karting a los ocho años y en 2012 se pasó al automovilismo, participando en la prueba local de Fórmula Renault 2.0 NEC en el Autódromo de Most. Continuó en los años siguientes, subiendo al podio en participaciones breves en FR2.0 antes de que un grave accidente en el Red Bull Ring en 2014 interrumpiera su carrera. Tras recuperarse de su lesión vertebral, compitió esporádicamente en la Renault Clio Cup, participó en las 12 Horas de Brno de 2019 con un KTM X-Bow GT4 y en las pruebas de selección de la W Series de 2020. Fue piloto de pruebas del RG Nathalie, un deportivo eléctrico que planeaba participar en la fallida Serie de Autos Eléctricos de Producción (EPC), aprobada por la FIA.

Jílková pilotó su Drago ZVO Mercedes en el Red Bull Ring en 2022.

En 2021, Jílková reavivó su carrera con dos victorias y un sorprendente título en la clase GTS de la GT Winter Series, además de su participación a tiempo completo en el ADAC GT4 Alemania con el equipo Zakspeed. Junto a Robert Haub y entrenadas por el ganador de la Fórmula 2, Kevin Mirocha, la dupla logró dos podios generales y un octavo puesto en el campeonato a bordo de un Mercedes-AMG GT4. La carrera de Jílková continuó en ascenso, ya que en 2022 combinó el ADAC GT4 y la categoría Pro-Am de la GT4 European Series, ambas con el Drago Racing Team ZVO. A finales de año, los Goa Aces la ficharon para la nueva Indian Racing League, donde consiguió dos podios en la ronda de cierre de

temporada en Hyderabad y concluyó la temporada en décima posición.

Jílková amplió sus horizontes en 2023, firmando inicialmente con el vigente campeón del ADAC GT4, PRO sport Racing, antes de que surgiera una oportunidad de última hora para debutar con su prototipo. Tras unirse al nuevo equipo LMP3 de Jörg van Ommen en la Copa de Prototipos de Alemania, la checa sumó 83 puntos y una contundente victoria desde la pole position en Zandvoort junto a su compañero de equipo Xavier Lloveras, GT4 siguió siendo su programa secundario, ya que ella y Lucile Cypriano se alzaron como ganadoras de una prueba femenina organizada por Matmut y Akkodis ASP para un proyecto del Campeonato FFSA GT. La pareja compartió un Toyota GR Supra y se aseguraron el tercer puesto en la clasificación Pro-Am. Jílková volvió a cerrar la temporada en India, en el Circuito Internacional de Madrás, y estaba a punto de convertirse en la primera mujer ganadora de la Indian Racing League cuando Nikhil Bohra hizo un trompo a tres curvas del final. La victoria fue para Sarah Moore.

El Matmut Évolution se convirtió en el principal objetivo de Jílková en 2024, cuando regresó a GT4 Europa con Cindy Gudet, una piloto convertida en carreras de montaña. Aunque una fractura de brazo de Gudet en Hockenheim frustró sus posibilidades, la dupla se recuperó para terminar sexta en la clasificación Pro-Am. Jílková brilló en la Indian Racing League durante el invierno, consiguiendo la pole en Chennai, acumulando cuatro podios en cinco

carreras y ayudando a los Goa Aces a ganar el título de equipos. Jílková y Gudet volvieron a competir en GT4 Europa en 2025.

**PORSCHE (2023-PRESENTE)**

Un hito importante en la carrera de Jílková llegó en octubre de 2023, cuando probó un GT3 por primera vez para el equipo DTM de Timo Bernhard. Tan solo una semana después, fue convocada por el equipo de Fórmula E de TAG Heuer Porsche para participar en los test de pretemporada de Valencia de 2023 como su piloto debutante oficial. Posteriormente, fue nombrada piloto de simulador y de desarrollo del equipo, que ganó el Campeonato Mundial de Pilotos con Pascal Wehrlein.

Jílková disfrutó de su segunda participación en la Fórmula E en noviembre de 2024, representando al equipo en los test inaugurales femeninos en el Jarama Poco después, fue contratada como piloto oficial de Porsche para 2025.

Esto relanzó su carrera hasta que hace unos meses llegó uno de los momentos cumbre de su carrera cuando formó parte de unas pruebas para el equipo Porsche de Fórmula E junto a la piloto española Marta García.

**UN FUTURO ELECTRIZANTE**

Desde entonces, Jílková es piloto de desarrollo de esa escudería de la categoría reina de monoplazas eléctricos. Esos test le hicieron conocer y adentrarse en un mundo nuevo.

*“Ahora que he hecho dos test de Fórmula E, realmente puedo decir que es el nivel más alto del automovilismo en el que he estado, ya que nunca he formado parte de un equipo de Fórmula 1, pero así me imagino*

*ese nivel de profesionalidad, con todas esas personas detrás, viendo datos en directo, la telemetría, etc. Es una profesionalidad indescriptible. Y para mí es muy interesante ver el montón de cosas que sé que tengo aún que aprender ahí”.*

**¿Cuál es la característica principal de la Fórmula eléctrica?**

*“Lo primero que se me viene a la cabeza es la potencia. Recuerdo la primera vez que salí del pit lane, pisé el acelerador a fondo y dije: ¡guau, ¡cómo acelera! Los pilotos, claro, podemos adaptarnos rápidamente, así que en la segunda vuelta ya lo tenía bajo control, te acostumbras rápidamente. Pero esa velocidad, la aceleración que tiene un Fórmula E es algo excepcional en comparación con otras fórmulas. Lo que sí tienen otras fórmulas es mayor carga aerodinámica”.*

Si para cualquier conductor o incluso para los peatones, es aún extraño observar esos coches eléctricos que no hacen nada de ruido cuando pasan o aparcan en completo silencio, ¿no es más raro aún para un piloto que lleva toda la vida usando tapones para los oídos, ir a 300km/h sin casi más ruido que el de los neumáticos o el del aire a esa velocidad?

*“Antes del test pasé muchas horas dando vueltas en el simulador y pensaba que iba a ser muy extraño correr con un auto que no hace ningún sonido, ya que los coches de competición hacen mucho ruido. Pero ya desde la primera prueba, tengo que decir que estás tan concentrado en todo, que no me importó lo del sonido en absoluto, y es algo que me sorprendió muchísimo, porque estaba casi convencida de que lo echaría en falta, pero al final no, nada”.*

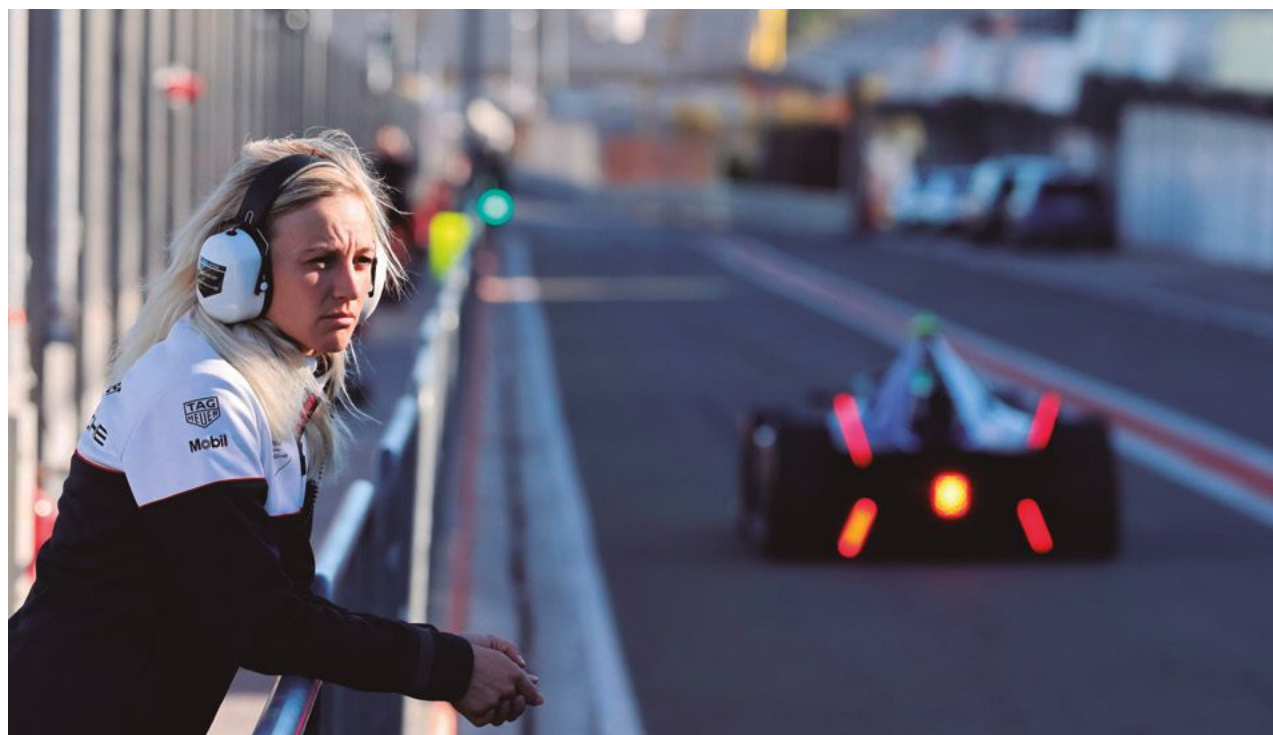


Foto archivo personal de Gabriela Jílková.



Gabriela Jílková Foto Barbora Navrátilová, Radio Prague International.



Gabriela Jílková Foto Barbora Navrátilová, Radio Prague International.

### ¿Pero pueden las pilotos competir con los hombres?

El deporte del motor, independientemente de si este es eléctrico o no, es físicamente muy exigente, aunque desde fuera pudiera no parecerlo. Eso sí, cada categoría lo es por algo distinto. Por ejemplo, Jílková destaca que en los coches GT se alcanzan alrededor de 60-70 grados dentro del vehículo y, por supuesto, no tienen aire acondicionado. Esto, cuando el o la piloto tiene que estar pensando en hacer una gran actuación y sacar lo máximo del coche, es tremendamente exigente, dice.

Y luego está la cuestión de la fuerza. Famoso es en particular el cuello de Fernando Alonso, por ejemplo, objeto incluso de bromas por su increíble musculatura y dimensiones. ¿No está una mujer en inferioridad de condiciones para competir contra los hombres por cuestiones de pura fuerza y aguante físico? Según Gabriela Jílková, en realidad, no tanto.

*"Yo no me siento en tanta desventaja. La Fórmula E no tiene dirección asistida y lo que he escuchado de pilotos con experiencia en la Fórmula 2 actual, es que en realidad la Fórmula E es más exigente. Yo nunca he pilotado un Fórmula 2, así que no puedo compararlo, y el Fórmula E sí que es muy exigente en eso. Aunque a partir del próximo año, cuando salga la nueva generación de coches de Fórmula E, ya tendrán dirección asistida".*

Para Gabriela Jílková, si no hay mujeres en la categoría reina, la Fórmula 1, es básicamente, por una cuestión estadística: hay muchísimas menos mujeres pilotos que hombres en general, y por eso es más difícil que una llegue a colarse en esa élite de los veinte mejores del mundo, entre los que han competido únicamente cuatro mujeres a lo largo de toda la historia del campeonato, iniciado en 1950.

Lo que sí existe últimamente son campeonatos exclusivos para mujeres. ¿Es el automovilismo un

deporte como los demás en los que hay que separar los campeonatos por sexos? Jílková comparte su visión al respecto.

*"Tal vez las mujeres tengamos que demostrar más o demostrarlo más veces para ganarnos la confianza de patrocinadores y socios"*

*"Nunca he participado en competiciones en las que solo hubiera mujeres. Siempre quise tomar parte en campeonatos donde el nivel fuera el más alto, y esas son... bueno, no las llamaría exactamente masculinas, sino que simplemente son las competiciones que conocemos. En mi opinión, es ahí donde se aprende más, y eso es lo que quiero: mejorar, por lo que nunca he tenido en cuenta esas categorías solo para mujeres. Pero, por otro lado, desde el punto de vista mediático, por ejemplo, estas competiciones aportan muchísimo a las mujeres y creo que algunas que han participado en las W Series o ahora en la F1 Academy, ahora tienen mucho más nombre, son más conocidas que si estuvieran en algún otro campeonato. Y esto es importante para las pilotos y, por supuesto, me alegra ver que las mujeres en el automovilismo tienen más espacio que antes".*

### ¿Y tiene alguna ventaja ser mujer en ese mundo tan masculino?

*"Me alegra ver que las mujeres tienen más espacio que antes en el automovilismo"*

*"Esta es una cuestión que siempre me da mucho que pensar. Puede que en algo sí que ayude ser una mujer con éxito en este mundo donde no hay tantas mujeres. Podemos decir que en tal caso, una mujer llama más la atención entre la multitud. Pero, por otro lado, siento que tal vez tengamos que demostrar más o demostrarlo más veces para ganar la confianza de los patrocinadores, por ejemplo. Así que realmente no tengo una respuesta clara a eso".*

### LA ESTELA DE LA MÍTICA ELIŠKA JUNKOVÁ

En la historia del automovilismo checo, que solo cuenta con un piloto que ha llegado a disputar un puñado de carreras en Fórmula 1 y una temporada casi completa en las IndyCar Series de Estados Unidos, como hizo Tomáš Enge a principios de este siglo, realmente el nombre que más ha brillado internacionalmente es, curiosamente, el de una mujer. Si en la actualidad aún es complicado ver a mujeres compitiendo con hombres en los circuitos, hace cien años, era raro verlas incluso conduciendo por la calle. Sin embargo, en su breve carrera, la checa Eliška Junková supuso una fugaz revolución. A los mandos de un Bugatti privado, sigue siendo hasta la fecha la única mujer en la historia en vencer un Gran Premio en todo el mundo, fue el de Alemania en 1927, la primera vez que se disputó en el histórico trazado de Nürburgring.

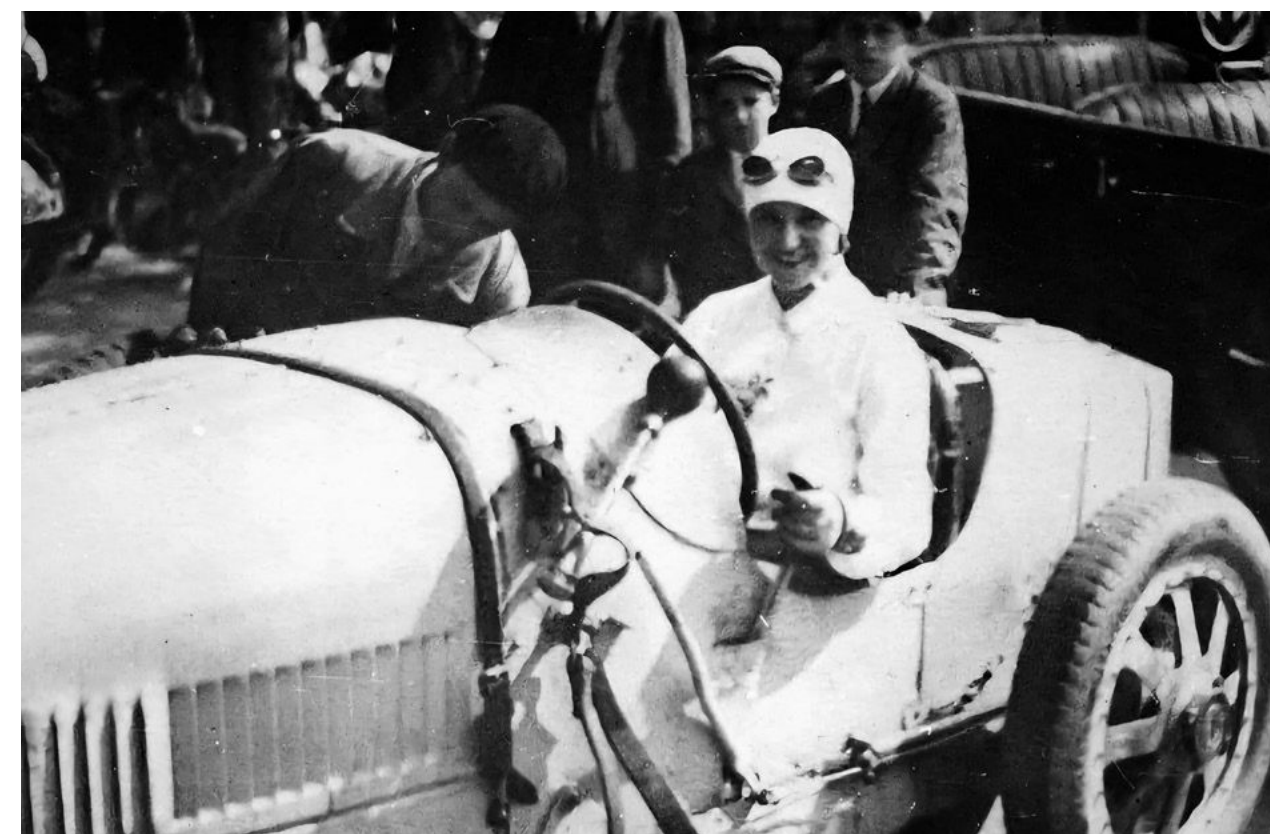
Pero un año después, estuvo a punto de lograr una hazaña mayor aún, cuando casi se impuso en la competición más importante de la época, décadas antes del nacimiento de la Fórmula 1, la durísima Targa Florio, de más de 500 kilómetros entre sinuosas carreteras de montaña sicilianas. Solo unas rocas que sospechosamente encontró a la salida ciega de una curva en la última vuelta de la prueba la pudieron frenar. A pesar de conducir un automóvil de prestaciones muy por debajo de los equipos oficiales y con una mecánica mucho menos fiable,

llegó a ir liderando la prueba sin saberlo. Los minutos que perdió cambiando la rueda destruida por el encontronazo con esas piedras que no estaban ahí en las vueltas anteriores, la hizo llegar "únicamente" en quinta posición, a menos de nueve minutos del ganador, Albert Divo. Aun así, fue proclamada vencedora en la categoría de privados y su actuación la convirtió en una auténtica sensación internacional.

Por desgracia, solo un mes después, su marido, el también piloto Čeněk Junek, perdería trágicamente la vida en un accidente en otra carrera en Alemania, tras lo que Eliška decidió no volver a correr nunca más.

Todo ello y mucho más lo contó décadas después en un fantástico libro de memorias que mete al lector de lleno no solo en aquel romántico mundo de las carreras de hace un siglo, sino también en la Checoslovaquia y la Europa de entreguerras. Un libro, Mi recuerdo es Bugatti (Má vzpomínka je bugatti), que dice Gabriela Jílková que aún no ha leído, aunque lo hará.

*"No he leído sus memorias, pero he ganado varias veces el Premio Eliška Junková. Este premio nos hace mirar atrás en la historia y ver que tuvimos una mujer tan exitosa precisamente en el automovilismo. El premio me hace pensar como que estoy siguiendo sus pasos, aunque claro que era una generación completamente diferente, otra época, pero es un bonito recuerdo a ella, eso seguro".*



Eliška Junková Bugatti Type 35. Toda una inspiración para Gabriela.



Foto archivo personal de Gabriela Jilková.

El libro lo puede leer Gabriela en cualquier momento, pero con respecto a Eliška Junková, ya ha disfrutado de un privilegio al alcance de muy pocos.

“Tuve la oportunidad de conducir su Bugatti como parte de una sesión de fotos. Fue una experiencia impresionante. Por supuesto, tenía que ir lento y con cuidado. Pero en aquella época todo era completamente diferente, los cambios, todo... Tengo un gran respeto por aquellas carreras, llevar el ritmo que llevaban con aquellos coches parece mentira. Sinceramente, no me puedo imaginar cómo lo hacían. Aquellas carreras estaban a un nivel completamente diferente y el placer de la conducción tenía que ser distinto. Y, definitivamente, también la falta de seguridad, que es lo primero en lo que uno piensa o compara con la época actual”.

Y ya para terminar, volviendo del pasado al día en el que cumple 30 años, ¿qué planes o sueños tiene

Gabriela Jilková para el futuro?

“Ser piloto de Fórmula E, diría que estoy solo a un pequeño paso. Con respecto a los GT, dado que este año será el cuarto año que estaré en GT4, el siguiente paso lógico sería el GT3. Allí me gustaría pasar un par de temporadas y luego me gustaría la LMDh, o sea, los Hypercar. Lo ideal sería combinar la Fórmula E y los Hypercar, porque la Fórmula E comienza en invierno y termina en verano, lo que está bien para conducir en más de un campeonato durante la misma temporada sin que se crucen entre ellos de forma problemática. Así que esos serían mis planes soñados de futuro”.

Autor: Daniel Ordóñez (Radio Praga Internacional)

Fotos: Marc de Mattia, DPPI via AFP/Profimedia, cedidas Gabriela Jilková

### Resumen de la carrera en karting

Season	Series	Team	Position
2008	ROK International Final - Junior ROK		24th
2009	ROK International Final - Junior ROK		19th
2010	CIK-FIA Karting Academy Trophy	Ceskoslovensky Motorsport	19th
	ROK International Final - Junior ROK		3rd
	21° Trofeo Andrea Margutti - KF3	DR Sri	32nd
2011	ROK Cup International Final - Senior		7th
	CIK-FIA U18 World Karting Championship		32nd
2013	ROK Cup International Final - Senior		6th
2014	ROK Cup International Final - Senior		6th

### Resumen de la carrera deportiva

Season	Series	Team	Races	Wins	Poles	F/Laps	Podiums	Points	Position
2012	Formula Renault 2.0 Northern European Cup	Krenek Motorsport	3	0	0	0	0	0	53rd
2013	Supercar Challenge Superlights - PR1	Praga Racing Slovakia	2	0	0	0	2	32	9th
	Remus Formula Renault 2.0 Cup	Krenek Motorsport	4	0	?	?	3	66	5th
2016	Renault Clio Cup Central Europe	Carpek Service	2	0	0	0	0	25	27th
2019	24H GT Series - GT4	RTR Projects	2	0	0	0	0	0	NC†
2021	GT Winter Series - GTS	Team Zakspeed	6	2	2	0	6	115	1st
	ADAC GT4 Germany		12	0	0	0	2	95	8th
	GT4 European Series - Pro-Am		2	0	0	0	1	0	NC†
2022	ADAC GT4 Germany	Drago Racing Team ZVO	8	0	0	0	0	42	23rd
	GT4 European Series - Pro-Am		7	0	0	0	0	46	10th
	Indian Racing League	Goa Aces	5	0	0	0	2	69	10th
2023	Prototype Cup Germany	JvO Racing by Downforce Motorsport	7	1	1	1	2	83	9th
	French GT4 Cup - Pro-Am	Van Ommen Racing by DataLab							
	Indian Racing League	Matmut Evolution	12	0	0	0	6	135	6th
	GT Winter Series	Goa Aces	3	0	0	0	0	42‡	7th‡
	GT Winter Series	Van Ommen Racing	?	?	?	?	?	32.5	28th
		PROsport Racing	?	?	?	?	?		
2023/24	Formula E	TAG Heuer Porsche Formula E Team	Development driver						
2024	GT4 European Series - Pro-Am	TGR Team Matmut Evolution	12	0	0	0	2	74	6th
	Indian Racing League	Goa Aces JA Racing	5	0	1	0	4	94‡	5th‡
2024/25	Formula E	TAG Heuer Porsche Formula E Team	Development driver						
2025	GT4 European Series - Pro-Am	TGR Team Matmut Evolution							



**FAFE**  
município

**RUEDAVILA**

**Driver**™  
center

NEUMÁTICOS Y SERVICIOS

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



Su imagen rompedora con el entorno de lujo y glamour de la F1 llamaba tanto la atención como el de sus creaciones.

# GORDON MURRAY

## EL ALQUIMISTA DE LA FÓRMULA 1



Dr. Jesús Garcés

En la vasta historia de la ingeniería automovilística, pocos nombres resuenan con la fuerza y audacia de Gordon Murray, un creador que transformó restricciones en oportunidades, desafiando normas, redefiniendo conceptos en la Fórmula 1, y más allá. Su obra se caracteriza por la síntesis entre simplicidad, eficiencia y una creatividad que parecía capaz de doblar las leyes de la física cuando era necesario.

**“Si no puedes comprar la solución, la tienes que inventar. Esa era mi forma de sobrevivir en Sudáfrica”.**

### INFANCIA Y FORMACIÓN EN SUDÁFRICA

Gordon Murray nació el 18 de junio de 1946 en Durban, Sudáfrica. Desde pequeño mostró fascinación por los mecanismos y la velocidad. Su padre, entu-

siasta de la mecánica, lo alentó a explorar motores y estructuras. A los diez años ya construía vehículos rudimentarios con motor de motocicleta y ruedas recicladas.

En el Natal Technical College, se especializó en ingeniería mecánica, demostrando aptitudes excepcionales para resolver problemas de diseño con recursos limitados. Él mismo recordaría: **“Si no pue-**

**des comprar la solución, la tienes que inventar. Esa era mi forma de sobrevivir en Sudáfrica”.**

Entre 1966 y 1968, participó en competiciones locales con sus prototipos, perfeccionando no solo su visión mecánica sino su enfoque en la eficiencia y el rendimiento: **“Cada gramo cuenta, cada centímetro de flujo de aire es vital”**, diría más tarde.

### LLEGADA A EUROPA Y PRIMEROS PASOS EN BRABHAM

En 1969, Murray viajó a Inglaterra, decidido a integrarse en el mundo de la Fórmula 1. Tras varios intentos, fue contratado por Brabham, entonces bajo la gestión de Bernie Ecclestone. Su ascenso fue rápido: en 1973 era ya diseñador jefe, con libertad para innovar dentro de los límites presupuestarios del equipo.

La F1 estaba en plena transición: el efecto suelo comenzaba a cambiar radicalmente la aerodinámica, y Lotus dominaba con el 78. Murray comprendió que la innovación no solo debía ser radical, sino legalmente sostenible. Su enfoque se centró en maxi-

mizar la eficiencia aerodinámica sin sobrecargar el coche con complejidades innecesarias.

**“Lo más difícil no es inventar, sino hacer que funcione y dure toda la carrera”.**

### BRABHAM BT44: SIMPLICIDAD Y EFICIENCIA

El BT44 (1974) incorporó suspensiones trianguladas, chasis de aluminio y un paquete aerodinámico limpio, optimizando el reparto de pesos y el centro de gravedad. A diferencia de otros coches complejos, Murray buscó reducir el número de elementos móviles que pudieran generar fallos.

Carlos Reutemann y Carlos Pace llevaron el coche a victorias notables. Murray explicó: **“Lo más difícil no es inventar, sino hacer que funcione y dure toda la carrera”.**

El BT44B de 1975 perfeccionó el concepto: mejor reparto de pesos, suspensión refinada y un enfoque sistemático en flujo de aire bajo el coche, anticipando las ideas que años después explotaría con el BT46B.

**“Si el reglamento no prohíbe explícitamente algo y mejora el rendimiento, merece explorarse”.**

### BRABHAM BT46B: EL FAN CAR

A finales de 1977, la Fórmula 1 estaba sumida en una revolución tecnológica gracias al efecto suelo, introducido por Colin Chapman con el Lotus 78. Este concepto revolucionario utilizaba los pontones del coche para crear succión bajo el chasis, aumentando el agarre en curvas sin añadir peso. Brabham, aunque competitivo, necesitaba encontrar una ventaja innovadora frente a Lotus, Ferrari y Tyrrell.

Gordon Murray, consciente de las limitaciones presupuestarias de Brabham frente a los equipos más grandes, decidió explorar una idea radical: aprovechar la normativa de refrigeración para crear un sistema de succión aerodinámica. Su visión era clara: **“Si el reglamento no prohíbe explícitamente algo y mejora el rendimiento, merece explorarse”.**

### CONCEPTO TÉCNICO

El BT46B mantenía la base del BT46: motor Alfa Romeo Flat-12, suspensión de doble triángulo y chasis monocasco de aluminio. La innovación estaba en el ventilador trasero de 60 cm de diámetro, conectado mecánicamente al motor.

- Función principal declarada: refrigeración del motor.



La colaboración con McLaren hizo realidad el F1 ganador en Le Mans.

- Función secundaria no declarada: extraer aire de debajo del chasis para aumentar la succión, creando un efecto suelo extremo.

El ventilador generaba aproximadamente 600 kg de carga aerodinámica adicional a 200 km/h, más que cualquier alerón o dispositivo fijo de la época. Además, al estar conectado al motor, su funcionamiento era proporcional a la velocidad del propulsor, proporcionando un ajuste natural de la carga según las revoluciones.

Murray y su equipo trabajaron en colaboración con el piloto Niki Lauda y los ingenieros de Brabham para calibrar la relación entre ventilador, suspensión y flujo de aire. Esto incluía:

- Pontones ligeramente inclinados para canalizar el aire hacia el ventilador.
- Chasis reforzado para soportar la succión adicional sin comprometer la rigidez.
- Difusores traseros optimizados para evitar turbulencias que pudieran reducir la eficiencia.

**“Sentías que el coche estaba pegado al suelo, como si tuviera magnetismo. Nunca había pilotado algo así”.**

#### PRUEBAS Y CONTROVERSIAS

Durante las pruebas en Silverstone y Anderstorp, el coche mostró cifras impresionantes: en curvas rápidas, la velocidad media aumentaba hasta un 15% comparada con el BT46 convencional, sin aumentar la resis-

tencia aerodinámica en recta. Lauda declaró: **“Sentías que el coche estaba pegado al suelo, como si tuviera magnetismo. Nunca había pilotado algo así”.**

La controversia surgió inmediatamente tras la carrera de Suecia 1978. Rival es como Lotus, Ferrari y Tyrrell argumentaron que el ventilador era un dispositivo aerodinámico móvil ilegal. Murray y Ecclestone respondieron que su función primaria era refrigeración, cumpliendo la letra del reglamento.

#### ESTRATEGIA Y RETIRADA VOLUNTARIA

El Fan Car solo corrió una carrera oficial, el GP de Suecia 1978. La victoria de Lauda fue aplastante: sacó más de medio minuto al segundo clasificado, demostrando la efectividad del diseño. Sin embargo, la presión política y el temor a represalias por parte de la FIA y otros equipos hicieron que Ecclestone decidiera retirar voluntariamente el coche.

Murray siempre defendió su creación: **“Nunca fue ilegal. Era incómodo para los demás. Habíamos demostrado lo que la innovación podía hacer y eso fue suficiente”.**

#### LEGADO TÉCNICO

El BT46B no solo demostró la audacia de Murray, sino que anticipó soluciones aerodinámicas modernas:

- Uso de efecto suelo activo, hoy presente en algunos sistemas de aerodinámica variable.
- Integración mecánica de dispositivos auxiliares con propulsión del motor.

- Principio de cumplimiento legal creativo, estudiando minuciosamente cada línea del reglamento para maximizar rendimiento.

Incluso décadas después, ingenieros y aficionados consideran al Fan Car como uno de los proyectos más visionarios de la F1, donde el ingenio y la estrategia superaron al presupuesto y al tamaño del equipo.

**“Nunca fue ilegal. Era incómodo para los demás. Habíamos demostrado lo que la innovación podía hacer y eso fue suficiente”.**

#### BRABHAM BT49 Y BT52: MOTORES TURBO, Y AERODINÁMICA AVANZADA

El BT49 (1980) adaptó el chasis a motores Cosworth DFV y experimentó con alerones y efecto suelo refinado. Murray optimizó la geometría de la suspensión y la distribución de pesos, generando una plataforma competitiva que permitía ajustes rápidos para distintas pistas.

El BT52 (1983), con motor turbo BMW, representó la cúspide de su ingeniería en Brabham. Morro afilado, pontones traseros curvados para optimizar el flujo sobre los intercoolers, y un chasis extremadamente rígido permitieron a Nelson Piquet ganar el Mundial. Cada decisión, desde el reparto de pesos hasta el posicionamiento de los radiado-

res, estaba calibrada para maximizar la potencia del turbo y mantener estabilidad en curvas a alta velocidad.

**Murray resumía: “Nunca dibujo la carrocería primero. Empiezo con el motor, la normativa y los problemas que quiero resolver”.**

#### MCLAREN Y LA ERA POST-TURBO

En 1987, Murray se unió a McLaren, ya una potencia bajo Ron Dennis. Participó en la integración de sistemas en los monoplazas de la era post-turbo, incluyendo el MP4/4 de 1988, dominado por Senna y Prost. Allí Murray aplicó principios de rigidez torsional, reparto de cargas y eficiencia aerodinámica heredados de sus años en Brabham.

Más importante fue el salto hacia proyectos de calle de alto rendimiento, que culminarían con el McLaren F1.

#### MCLAREN F1: LA PERFECCIÓN SOBRE RUEDAS

El McLaren F1 (1992) redefinió lo que era posible en un coche de calle. Motor V12 BMW de 627 CV, chasis de fibra de carbono, asiento central para el conductor. Murray enfatizó la pureza del diseño: **“No quería el coche más rápido, quería el mejor coche. La velocidad fue una consecuencia”.**

El diseño aerodinámico incorporaba entradas de aire calibradas para refrigeración y carga aerodiná-



GM siempre ha utilizado los medios manuales para sus diseños.



Su museo forma parte de su legado.

mica sin spoilers gigantes. El F1 ganó en Le Mans 1995 en su versión GTR, mostrando que un coche de calle podía ser competitivo en competición.

#### GORDON MURRAY DESIGN, Y EL SISTEMA ISTREAM

En 2007, Murray fundó Gordon Murray Design (GMD). Su objetivo: innovar en procesos de fabricación. El sistema iStream reduce peso y coste mediante un chasis tubular combinado con paneles compuestos, permitiendo coches más ligeros y rígidos.

El microcoche urbano T.25 y el eléctrico T.27 demostraron la aplicación de principios de F1 en movilidad sostenible: ligereza extrema, eficiencia estructural y reducción de consumo energético.

#### GORDON MURRAY AUTOMOTIVE Y EL T.50

En 2017, fundó GMA, con la misión de crear el sucesor espiritual del F1. El T.50 (2020) pesaba 986 kg, con V12 Cosworth de 3.9 L, ventilador trasero inspirado en el Fan Car y aerodinámica activa. Comparado con la Aston Martin Valkyrie o el AMG One, el T.50 priorizaba ligereza y manejabilidad sobre pura potencia.

Murray declaraba: "El T.50 es la culminación de todo lo aprendido en cinco décadas. No es un coche para batir récords, es un coche para emocionar".

#### LEGADO TÉCNICO Y CULTURAL

Gordon Murray redefinió la ingeniería automovilística: desde soluciones radicales en Brabham, la perfección del McLaren F1 hasta la innovación estructural en GMA. Su legado radica en **una filosofía de diseño centrada en la eficiencia, simplicidad y visión futurista**, donde cada gramo y cada flujo de aire se consideran estratégicos.

#### MUSEO GORDON MURRAY AUTOMOTIVE (GMA)

Tras décadas de innovación en Fórmula 1 y automóviles de calle, Murray quiso crear un espacio donde su obra pudiera ser apreciada y estudiada. Así nació el **museo GMA**, ubicado en Surrey, Inglaterra, dentro de las instalaciones de Gordon Murray Automotive.

El museo no es solo una exhibición de coches, sino un **laboratorio educativo**:

- Presenta **todos los modelos clave**, desde el Brabham BT44 hasta el T.50, con explicaciones técnicas sobre aerodinámica, chasis y motores.
- Incluye **simuladores y talleres** donde estudiantes y aficionados pueden analizar flujo de aire, distribución de pesos y diseño de suspensiones.
- Destaca la filosofía de Murray: eficiencia, simplicidad y creatividad como herramientas para superar restricciones.

Murray lo concibió no solo como un espacio de admiración, sino de **enseñanza e inspiración para**

futuras generaciones de ingenieros. Él mismo comenta: **"Quiero que quienes entren comprendan que un coche no es solo metal y motor, sino una solución a un problema complejo"**.

El museo también alberga prototipos raros y concept cars, como el T.25, T.27 y versiones experimentales del McLaren F1, **mostrando el proceso iterativo de Murray**, desde bocetos hasta pruebas en pista.

La sede de **Gordon Murray Automotive (GMA)** se encuentra en **Wharfside, Broadford Park Business Centre, Shalford, Guildford, Surrey GU4 8EP, Reino Unido**.

Este centro alberga las instalaciones de diseño, ingeniería, y fabricación de los superdeportivos de GMA, como el T.50, T.33 y el T.50s. Además, se está construyendo un nuevo campus de innovación en **Highams Park, Windlesham, Surrey**, que servirá como sede global de GMA.

Aunque el museo físico de GMA no está abierto al público en general, se realizan visitas guiadas privadas para clientes y colaboradores. También existe un museo virtual interactivo llamado **"One Fórmula"**, que permite explorar la historia y los diseños de Gordon Murray desde cualquier lugar.

En YouTube podéis visitar el museo en esta dirección

**Inside Gordon Murray's incredible lightweight car collection | Top Gear**

<https://www.youtube.com/watch?v=Hg6VED1v-QRw>

También visitando <https://oneFórmula.gordonmurray.com/>

#### Museo Nacional del Motor (National Motor Museum):

Este museo británico cuenta con una importante colección de automóviles históricos, incluyendo algunos de los diseños más icónicos de Gordon Murray.

El National Motor Museum, Beaulieu está situado en el pueblo de Beaulieu, en el corazón de New Forest, perteneciente al condado inglés de Hampshire.

Dirección: John Montagu Building, Beaulieu, Brockenhurst SO42 7ZN, Reino Unido

Teléfono: +44 1590 612345

#### Coleccionistas privados y eventos:

Los superdeportivos diseñados por Murray son vehículos de lujo y alto rendimiento que a menudo son adquiridos por coleccionistas privados y expuestos en eventos automovilísticos exclusivos.

#### Libros publicados por Gordon Murray

Gordon Murray también ha publicado varios libros que documentan su enfoque, filosofía y experiencias en la F1 y el automovilismo de calle. Entre los más destacados:

##### 1. "Gordon Murray: A Life in Car Design"

- Detalla su trayectoria desde Sudáfrica hasta la cima de la Fórmula 1 y el McLaren F1.
- Incluye bocetos inéditos, explicaciones de diseño de chasis y motores, y fotografías de autos icónicos.
- Murray enfatiza la relación entre la **regla, la innovación y la ejecución técnica**.

##### 2. "The Art of Performance: From F1 to the T.50"

- Se centra en los principios de ingeniería detrás del T.50 y otros proyectos de GMA.
- Explica métodos de optimización de peso, flujo de aire, refrigeración y rigidez estructural.
- Incluye estudios comparativos con superdeportivos contemporáneos y análisis de ingeniería aplicada.

Ambos libros no solo documentan su obra, sino que reflejan su **pensamiento creativo y analítico**. Murray combina narrativa con diagramas técnicos, comparaciones de diseño y anécdotas de desarrollo, ofreciendo una perspectiva completa de cómo se construye un automóvil extremo desde la visión hasta la producción.

Murray comenta sobre estos proyectos: **"Siempre quise que la gente comprendiera que la ingeniería es también un arte. Un ingeniero resuelve problemas, pero su solución debe emocionar y durar"**.

#### CRONOLOGÍA ESQUEMÁTICA

- **1946** – Nace en Durban, Sudáfrica.
- **1969** – Se traslada a Inglaterra.
- **1973** – Diseñador jefe de Brabham.
- **1974** – Brabham BT44 entra en competición.
- **1978** – Debuta el Fan Car BT46B.
- **1983** – BT52 y campeonato con Nelson Piquet.
- **1987** – Se une a McLaren.
- **1988** – Dominio del MP4/4 con Senna/Prost.
- **1992** – Lanzamiento del McLaren F1.
- **1995** – McLaren F1 GTR gana Le Mans.
- **2007** – Fundación Gordon Murray Design.
- **2020** – Presentación del T.50.

Fotos: GMA Museum, DPPI, Pinterest



Niki Lauda a los mandos del BT 46B encabezaba el GP de Suecia por delante del Ferrari de Carlos Reutemann, dominando de forma aplastante la carrera.

## ASÍ ERA EL BRABHAM BT46B EN BUSCA DEL GRIAL



Dr. Jesús Garcés

### EL REVOLUCIONARIO COCHE VENTILADOR QUE LA FÓRMULA 1 PROHIBIÓ, LA SOLUCIÓN MÁS RADICAL AL DOWNFORCE OBRA DE GORDON MURRAY

**E**n la temporada 1978 el equipo Lotus estaba dominando con el innovador Lotus 78 que había diseñado el genial Colin Chapman, un coche que introducía por primera vez en la Fórmula 1 el efecto suelo. Aun así, a ese monoplaza le faltaba algo de fiabilidad, así que **a mitad de la temporada 1978 Chapman puso en pista el Lotus 79, un vehículo imbatible.** O casi.

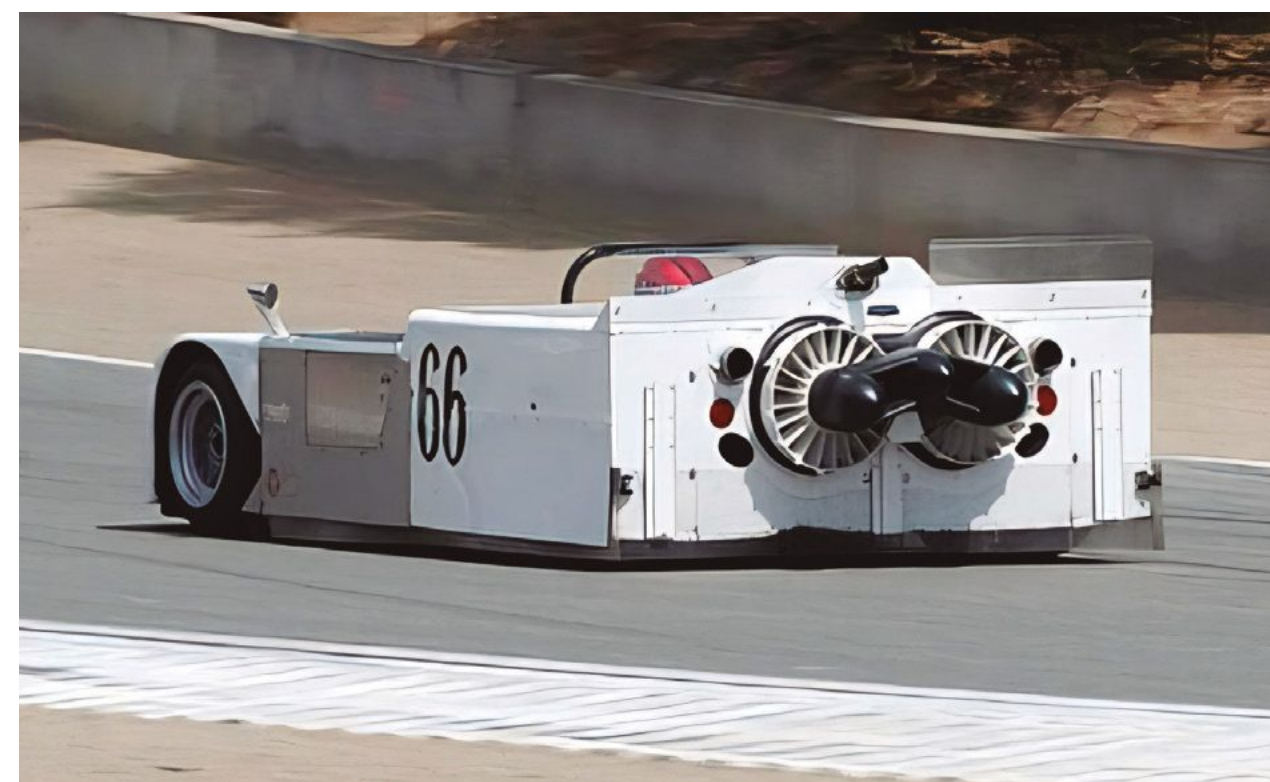
En la otra trinchera de la Fórmula 1, el equipo Brabham estaba liderado por Bernie Ecclestone, y tenía como diseñador a otro genio, Gordon Murray. El sudafricano había sido el único capaz de ver las virtudes de aquel Lotus 78, a veces opacadas por sus fallos mecánicos. Las habladurías de la época apuntaban a los alerones, pero Murray vio que las fortalezas del Lotus 78 estaban debajo del coche.

Murray rápidamente se dio cuenta de que Lotus estaba utilizando un sistema de canalización del aire bajo el vehículo, que producía el efecto de pegar el monoplaza al asfalto. Y, lo peor era que no iba a poder imitarlo en el Brabham BT46A. Aquel coche utilizaba un enorme motor de doce cilindros en línea de Alfa Romeo, el cual era demasiado ancho como para imitar los finos pontones del Lotus 78, que montaba el Ford Cosworth V8.

Pero entonces **Murray se acordó de algo que ya había visto: el Chaparral 2J.** Aquella cosa que pretendía ser un coche parecía más bien un ladrillo con ruedas. O una caja de zapatos. Tenía sus ruedas traseras tapadas y, dentro de todas sus rarezas, si algo llamaba más que nada la atención eran los dos ventiladores que tenía en la parte trasera.

Lejos de lo que podían esperar todos los que vieron aquel engendro, **el Chaparral 2J volaba. Se presentó en la Canadian-American Challenge Cup, la CanAm,** un campeonato prácticamente sin reglamento técnico que pretendía rivalizar con la Fórmula 1 con monoplazas más propios de los coches locos.

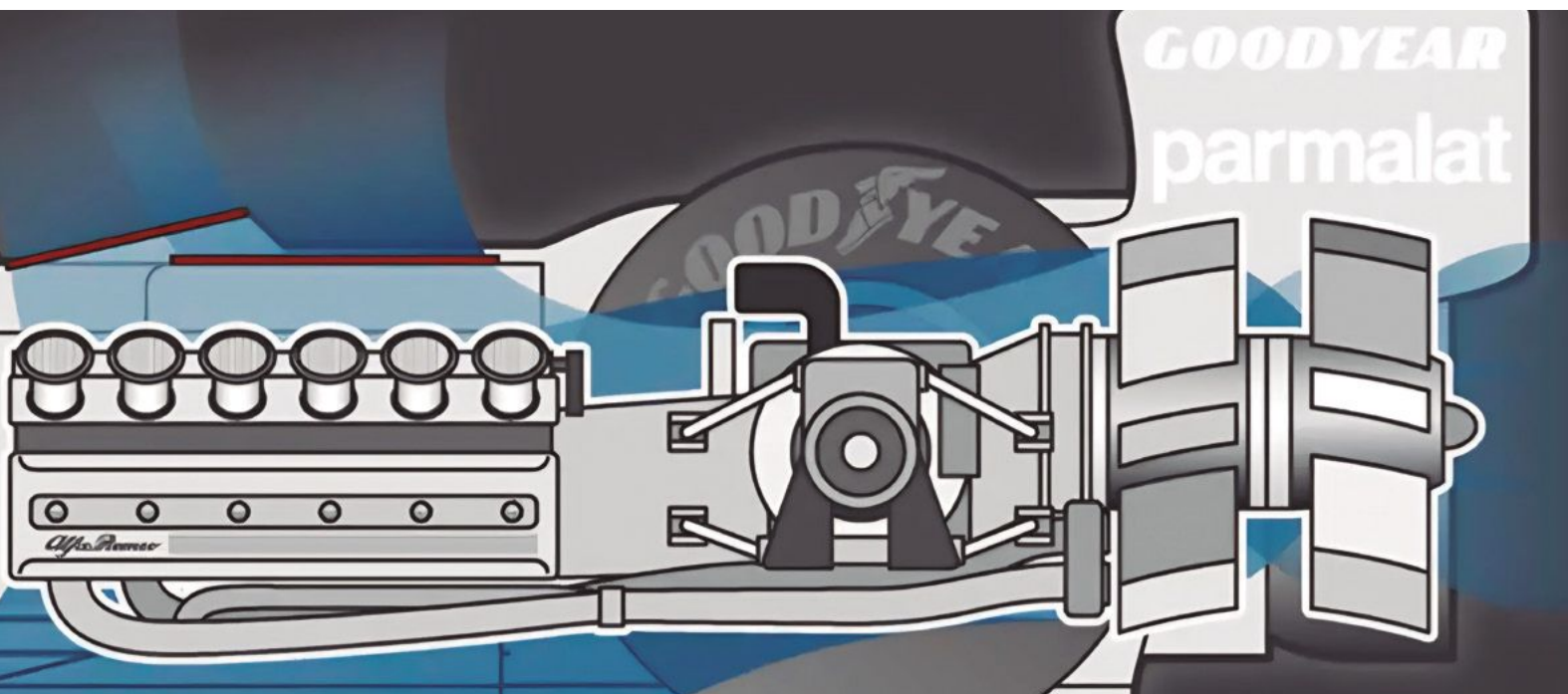
Allí corría McLaren, y dominaba hasta que llegó el Chaparral 2J. Cuando aquel coche, y sus ventiladores, saltaron a la pista comenzaron a rodar sistemáticamente dos segundos más rápido que los McLaren. Los ventiladores empujaban el aire que pasaba por debajo del coche, haciéndolo pasar más rápido



Chaparral 2J en el cual observamos la parte trasera completamente encapsulada para potenciar el efecto de succión.



Esquema de funcionamiento del sistema de Murray.



Detalle del esquema de funcionamiento del sistema de Murray.

y provocando que el monoplace se pegase al suelo. McLaren se movió para que aquellas derrotas no se prolongasen en el tiempo, y consiguió que la CanAm, un campeonato que se caracterizaba por la permisividad técnica ilegalizase el 2J de Chaparral por un teórico problema de seguridad. Parecía que así terminaba la aventura de los ventiladores en las carreras de coches, pero Murray se había quedado con el cante.

De forma silenciosa, Brabham comenzó a desarrollar un coche ventilador que respondiese al Lotus 78. **La Fórmula 1 tenía normas muy claras que impedían la aerodinámica móvil** en los monoplaces, pero Murray guardaba un as debajo de la manga. Brabham estaba teniendo muchísimos problemas para refrigerar el 12 en línea de Alfa Romeo.

Y, oficialmente, el ventilador solo solucionaría ese problema.

El desarrollo del Brabham BT46B se desarrolló en contacto constante con los comisarios de la FISA para asegurarse de que no iban a gastar el dinero en construir un coche que fuese declarado ilegal en la primera carrera. La premisa era clara: mientras Brabham pudiese justificar que **más del 50% del desempeño de ese ventilador iba destinado a refrigerar el motor**, el coche sería legal.

**ECCLESTONE, EN MEDIO DE DOS TRINCHERAS, SABOTEÓ DESDE DENTRO EL DOMINANTE BRABHAM BT46B, PARA FAVORECER SU CANDIDATURA A JEFE SUPREMO DE LA FOCA**



Ecclestone intentando convencer a Teddy Mayer para que les dejase correr.

Y entonces llegó la hora de la verdad. Lotus decidió poner en pista a mitad de temporada el Lotus 79, que daba un paso más allá en el desarrollo de su efecto suelo y solucionaba muchos de sus problemas de fiabilidad. Mario Andretti, a la postre campeón del mundo ese año, ganó en Zolder y en Mónaco.

Aquellos dos triunfos de Lotus hicieron que a Murray le entrasen las prisas. En la siguiente carrera, el Gran Premio de Suecia de 1978, decidió poner en pista su Brabham BT46B. El revuelo en el paddock fue total con aquel coche revolucionario que iban a pilotar Niki Lauda y John Watson. Solo tenía un gran ventilador, y no dos como el Chaparral 2J, pero era algo insólito en la Fórmula 1.

Fue una cuestión de tiempo para que los demás equipos emularan lo hecho por Lotus, pues habían logrado el campeonato de 1978 con Mario Andretti de modo dominador, como también los primeros roces con la Comisión Deportiva Internacional, el ente rector del cochemovilismo mundial antecesor a la FISA y FIA. Colin Chapman, fundador y principal diseñador de Lotus logró doblar el reglamento al conseguir cambiar el posicionamiento de los tanques de combustible para tener más espacio y conseguir una mayor ganancia aerodinámica. Frente a Lotus estaban los equipos Brabham y Ferrari, dos de los cuales sufrían más con la aplicación del efecto suelo debido a sus pesados motores planos de 12 cilindros que bloqueaban el flujo de aire por debajo del chasis.

En el caso de Brabham, la culata del motor Alfa Romeo sobresalía en la zona donde el coche nece-

sitaba generar el efecto Venturi para succionar el aire por los canales y generar el efecto suelo. Esto llevó a que Gordon Murray, diseñador de los coches del equipo propiedad de Bernie Ecclestone a buscar una solución radical al problema con el rendimiento del BT46 desde su implementación en la tercera carrera de la temporada en Sudáfrica.

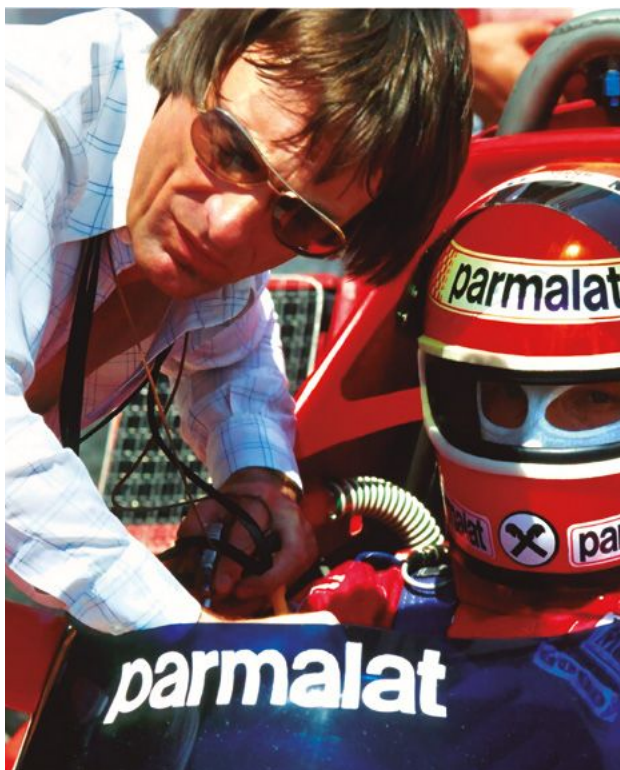
Habiendo corrido las primeras carreras de la temporada 78' con el BT45, su sucesor, el BT46 se caracterizaba por su diseño triangular, ideal para el posicionamiento del motor plano de 12 cilindros y así disipar de mejor forma el calor en la zona del motor. Inicialmente, se cambiaron los radiadores por intercambiadores de calor con el propósito de reducir el peso y resistencia aerodinámica, ganando 100 caballos de fuerza más. No obstante, la idea fracasó, ya que era el calor producido era demasiado para los paneles. Se probó con instalar un ventilador por encima de la cabeza del piloto, pero también fracasó por la falta de aire que llegaba hacia el alerón trasero.

Otra idea fue rediseñar el BT46 en un chasis doble, pero esto añadiría más problemas al traer más peso y que junto a su complejo diseño traería más problemas que soluciones hasta que Murray se puso a leer el reglamento técnico de la CDI y tuvo su momento de Eureka.

«Volví a leer el reglamento y el artículo 3.7 sobre dispositivos aerodinámicos decía: 'Todo lo que tenga como función principal ejercer una influencia aerodinámica sobre el coche debe permanecer siempre inmóvil y fijo en relación con la masa suspendida del



Disimulando su potencial en la salida Lauda dejó a Andretti tomar las riendas.



Ecclestone aleccionando a Lauda para que no exprimiese al máximo las cualidades del coche.

coche'. Hablé con un amigo abogado y le pregunté: «¿Qué significa función primaria?» Él me respondió: «Bueno, ¿cuántas funciones hay?» Yo le dije: «Dos». Y me dijo: «La función principal es la que tiene más de la mitad de la influencia». – Extracto del libro One Fórmula, 50 Years of Design de Gordon Murray

El gran desafío para Murray era poder sellar el flujo de aire por debajo de los faldones y que a la vez estos no se desgastaran, endurecer los amortiguadores no garantizaba una efectividad absoluta en lo que podía ser un desgaste más veloz que podría hacerle perder al coche succión y rendimiento en pista.

¿Su solución? Montar tres radiadores de manera horizontal por encima del motor y enfriarlo con un ventilador ubicado en la parte trasera y el cual era impulsado con la transmisión. «Mucho se ha escrito de que tratamos de ocultar el hecho de que era para succionar el coche a la superficie. Mentira, Siempre lo dijimos, 'Succión el coche a la superficie, pero esa no es su función principal, su función era para enfriar (el motor)» recordó Murray sobre las conjeturas del ventilador.

Haciendo los cálculos, el diseñador sudafricano quedó impactado con las cifras de downforce generadas por ventilador estando en funcionamiento, sellando los faldones y evitando que el aire se escapara, generando una zona de baja presión en toda la zona media del BT46. Su efectividad era innegable para bajar las temperaturas y ganar grip, pero esto generaba otra gran duda y que afectaba de lleno a los pilotos.

¿Como iban a saber si el coche estaba pegado a la pista? Con un altímetro de un avión viejo que sacaron de un deshuesadero. Un tubo de Pitot se instaló en el frente del coche para poder medir la presión estática y local, usando la diferencia de pre-

sión para poder tener una medida precisa de altura, pero para un coche de carrera, el equipo alteró el altímetro, pintándolo con los colores verde y rojo. «Si entraban a una curva, la aguja debe estar en la zona verde, si está en la zona roja es que perdiste succión. Baja la velocidad».

El rediseño del BT46 tomó tres meses de trabajo con largas jornadas de pruebas en Balocco, pista de pruebas de Alfa Romeo en Italia y en el circuito de Brands Hatch en Kent, Inglaterra para desarrollar la versión B del chasis. Tan pronto salió a la pista británica se empezó a llevar las miradas de todos debido al notorio ventilador puesto en la parte trasera del coche. Por más que los mecánicos trataran de cubrirlo con la tapa de un tacho de basura cada vez que entrase a pits.

Desarrollar el ventilador no fue tarea fácil, ya que se tuvo que buscar un material capaz de resistir la distancia completa de un GP de Fórmula 1. En un principio las hojas eran de magnesio, pero añadían más peso y una falla en las pruebas forzó otro cambio en el material, pasando a ser de aluminio sólido y que llegó a Suecia sin haber sido probado.

Brabham estaba haciendo algo inédito, pero no inusual, ocho años antes, Jim Hall de Chaparral Cars diseñó el 2J, un coche que compitió en la serie Can Am, y que en clasificación se mostró imbatible, pero

que en carrera no llegó a lograr buenos resultados debido a sus constantes problemas de fiabilidad.

**En conversación con la revista RACER**, John Watson habló sobre lo que fue manejar por primera vez el BT46B en Brands Hatch, «Mi primer pensamiento fue que era algo complicado. ¿Iba a funcionar o es otro sueño raro de Gordon?». Mientras que Niki Lauda dijo que era, «Desagradable para manejar, tenía mucho subviraje y más cuando soltabas el pie del acelerador. El ventilador era impulsado por el motor y con eso, el efecto de la succión se reducía cuando bajaban las revoluciones».

Denis Jenkinson, el histórico periodista de cochemovilismo escribió en la **introducción de su reporte del GP sueco de 1978 para Motor Sport Magazine lo siguiente:**

«La superioridad del efecto suelo del Lotus 78 ha sido severamente desafiada en el GP sueco con la versión B del Brabham BT46, un coche diseñado de manera brillante, aunque hubo considerables dudas sobre su legalidad con lo acordado por la Asociación de Constructores de Fórmula Uno y la Comisión Deportiva Internacional».

Tan pronto bajaron los coches de Watson y Lauda las protestas sobre su legalidad empezaron con Ken Tyrrell y Colin Chapman al ataque. Mientras que Bernie Ecclestone, llegó a Anderstorp sabiendo



Pocas vueltas tardaría Lauda en dar cuenta de Andretti y su Lotus.

lo que tenía entre manos, incluso pidiendo una declaración jurada por parte de la CDI para confirmar la legalidad del coche.

Brabham llegó a Suecia con dos chasis de la versión B del BT46, la clave esta estaba en la zona trasera del coche con un solo radiador puesto de manera horizontal por encima del motor y el ventilador que estaba instalado atrás de la transmisión. «Cuando la FISA midió el flujo de aire a través del ventilador, ellos encontraron que el 60% del aire era para refrigeración y el 40% para downforce por lo que su función primaria no era aerodinámica» dijo Murray.

Una vez confirmada la legalidad del coche para correr el fin de semana en Anderstorp, la clave para el equipo era poder mantener a raya su competitividad y no dejar entrever a sus rivales la efectividad del ventilador. Ecclestone les dio estrictas órdenes a sus pilotos de correr no al 100% de sus capacidades como también hacerlos clasificarse con tanques llenos. No obstante, cada vez que el coche entraba a pits, la efectividad del ventilador se podía ver con todo lujo de detalle cuando los pilotos pisaban levemente el acelerador y la succión hundía el coche hasta la superficie.

«Bernie se acercaba a la cabina, «¡No aceleres el motor cuando estes detenido en los pits!, pero tenía que hacerlo para mantenerlo en marcha y cada vez que aceleraba podía sentir como se hundía el coche». – John Watson

Anderstorp es un trazado con muchas curvas de radio amplio, pero que no eran de alta velocidad,

aun así, el BT46B podía lograr una mayor velocidad de entrada, en especial para las zonas rápidas y las curvas de mediana velocidad. Sumado a una gran recta de 1.04 km de distancia ¿Iba a rendir la versión B del BT46B? Uno de los elementos claves estuvo en la transmisión del coche, la cual impulsaba al ventilador, los pilotos tenían que correr a fondo para tener altas revoluciones y lograr una mayor efectividad, tomando curvas en segunda velocidad 10.000 rpm y eso se lograba con una relación de transmisión más baja.

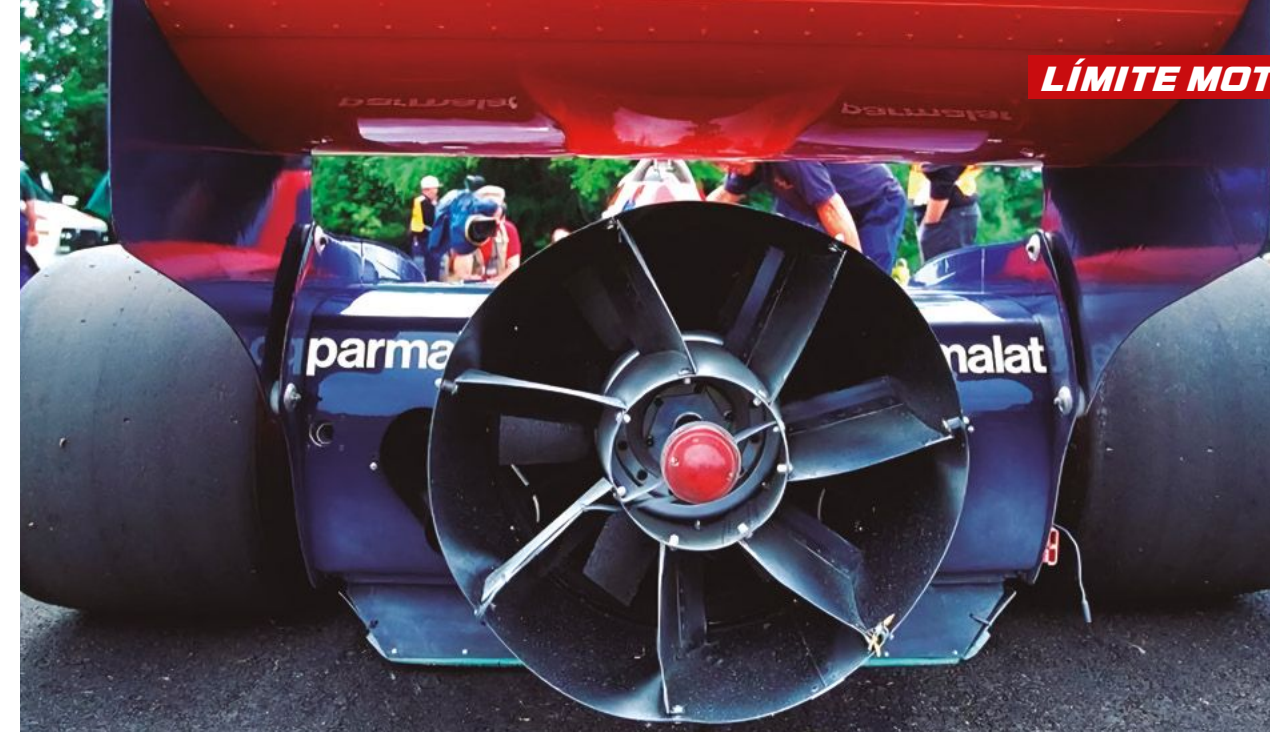
«Con el Fan Car solíamos configurar la transmisión en una relación más baja por lo que entrabas a las curvas al tope de revoluciones, pero sin acelerar, sino que sosteniendo las revoluciones al pasar por curva para tener una succión mayor, y una vez que salías de la curva cambiabas de marcha». – Gordon Murray en Beyond The Grid, el podcast oficial de Fórmula 1

Carlos Reutemann fue el más veloz en la primera sesión de prácticas con el Ferrari con un tiempo de 1:23.838, mientras que Watson y Lauda estuvieron casi a dos segundos del mejor tiempo del argentino con un 1:24.900 y un 1:25.410 respectivamente, las ordenes de no correr al 100% el coche era seguida al pie de la letra.

La sesión vespertina tuvo a Mario Andretti liderando los tiempos con su Lotus 79, bajando los registros a 1:22.058, mientras que Watson y Lauda seguían dentro del minuto 24 y 25 en tiempos con un 1:25.522 y un 1:24.833 respectivamente. Finalmen-



En principio el ventilador se instalaba para refrigerar los radiadores, pero ese era el pretexto para que colara.



Impactante vista del ventilador trasero acoplado al BT 46 B, el cual lanzaba suciedad a los coches que le seguían.

te, subieron el ritmo el sábado, previo a la clasificación con ambos pilotos estando a solo seis décimas del 1:22.158 de Andretti.

En clasificación, Andretti logró la Pole Position, nuevamente sacándole más de medio segundo a Watson y Lauda, quienes se clasificaron con tanques llenos. Nada mal para correr con más de 150 kg de combustible.

#### PARRILLA DE SALIDA

1. Mario Andretti (Lotus Ford) 1:22.058
2. John Watson (Brabham Alfa Romeo) 1:22.737
3. Niki Lauda (Brabham Alfa Romeo) 1:22.783
4. Ronnie Peterson (Lotus Ford) 1:23.120
5. Riccardo Patrese (Arrows Ford) 1:23.369
6. Jody Scheckter (Wolf Ford) 1:23.621
7. Gilles Villeneuve (Ferrari) 1:23.730
8. Carlos Reutemann (Ferrari) 1:23.737
9. Alan Jones (Williams Ford) 1:23.951
10. Jean Pierre Jabouille (Renault) 1:23.963

Lotus, McLaren, Tyrrell, Surtees y Williams protestaron la legalidad del coche a solo horas de la carrera con Colin Chapman y Ken Tyrrell nuevamente al ataque, argumentando que el coche iba en contra del reglamento por razones de seguridad. Andretti decía que el BT46B era difícil de seguir porque tiraba piedras y otro tipo de escombros. No obstante, Brabham seguían argumentando que el ventilador estaba para ventilar el motor y no para generar algún beneficio aerodinámico.

«Aún tengo la carta de la CSI, el ente técnico de ese entonces. Le tuve que explicar a los inspectores que más del 50% (del aire) pasaba por el radiador y

el resto lo succionaba el coche a la superficie. No estaba tratando de ocultarlo. Así que ellos fueron a la fábrica con un anemómetro y nos hicieron acelerar el motor hasta llegar a las 5.000 – 6.000 rpm y posteriormente midieron el aire que pasaba por el ventilador y después por el radiador. Ellos vieron que más del 55% del aire pasaba por el radiador y me escribieron una carta diciendo, 'Es absolutamente legal. Tú podrás correr hasta fin de año, pero después cerraremos el vacío legal'. – Gordon Murray

En carrera, Lauda y Andretti batallaron por el liderato de la carrera hasta que el Ford Cosworth del estadounidense dijo basta, dándole vía libre al austriaco que ganó con una ventaja de 34.6 segundos, mientras que un acelerador atascado forzó a Watson a abandonar tras despistarse en la vuelta 20. El héroe local, Ronnie Peterson terminó tercero en lo que fue su último GP de casa antes de su abrupta muerte en el GP de Italia menos de tres meses después.

En este punto de la historia conviene abrir otro paréntesis. Cualquiera que esté algo puesto en Fórmula 1 sabrá lo que ha terminado siendo Bernie Ecclestone para la categoría. El mandamás durante más de cuatro décadas. Por entonces estaba comenzando sus movimientos en la sombra para llegar a ello.

**Ecclestone era uno de los directivos más importantes de la FOCA**, la asociación de equipos de Fórmula 1, y estaban en plena guerra con la FISA, el organismo regulador, básicamente lo que es ahora la FIA. Pero, a su vez, no olvidemos que Ecclestone era el dueño y gestor de aquel equipo Brabham.

Ecclestone, que sabía perfectamente que aquel Brabham BT46B no solo iba a ganar, sino que podía



El Fan car era un coche totalmente nuevo y no una evolución como se ha pretendido vender.

humillar sin problemas al resto de equipos, de sus equipos de la FOCA, ordenó que tanto Lauda como Watson **saliesen a la clasificación con el tanque de combustible lleno y los neumáticos más duros** que tuviesen. Tenía que hacer muchos equilibrios entre Brabham y FOCA.

Para alivio de Ecclestone, el motor de Watson se rompió en la vuelta 19, y menos mal que tenían el nuevo ventilador refrigerándolo. Lauda no apretó demasiado, como le había pedido su patrón, pero aun así ganó la carrera de un modo insultante. Superó por más de medio minuto a los otros dos pilotos del podio, Ricardo Patrese con Arrows que terminó en segunda posición, y Ronnie Peterson con Lotus 79 que fue finalmente tercero, doblando al resto de pilotos clasificados.

Después de la carrera, Lauda expresó claramente lo que era aquel coche: **"Fue la victoria más fácil de mi vida. Recuerdo que había aceite derramado en toda la pista y Andretti patinaba todo el rato, pero yo no. Era como si el Brabham estuviera sobre raíles, cuanto más acelerabas en una curva más se pegaba el coche al suelo"**.

Esto terminó de levantar la indignación del resto de equipos, que elevaron una queja contra lo que consideraban una evidente vulneración del reglamento técnico de la Fórmula 1. Y con Ecclestone en mitad de dos fuegos sin poderse poner del lado de ningún bando, el Brabham BT46B quedó a los pies de los leones.

#### EL BRABHAM BT46B FUE ILEGALIZADO POR LEVANTAR DEMASIADA SUCIEDAD

Después del Gran Premio de Suecia de 1978 el Brabham BT46B fue ilegalizado. Pero, como no tenían ninguna justificación en la ley para hacerlo, **decidieron alegar que se debía a que el coche ventilador levantaba demasiado polvo**, y eso estorbaba al resto de los pilotos, lo mismo por lo que ilegalizaron el Chaparral 2J. Ecclestone no luchó por su coche. Lo retiró muy gustoso, y no le importó lo que había invertido en su construcción, pues lo que estaba en juego era mucho más importante para él, y para su bolsillo.

Al final Ecclestone decidió sacrificar el BT46B, postura que a posteriori resultaría crucial para desarrollar su visión de la especialidad como gran negocio global.

Y aquí comenzaba también la historia de que la política se imponía a la técnica en la F1, siendo el principio del camino que ha llegado hasta nuestros días, en el que cada día hay menos innovación, y más política.

Cuarenta y siete años después el Brabham BT46B sigue siendo un vehículo único en la historia de la Fórmula 1 en haber ganado todas las carreras que ha disputado. Y en el imaginario de la afición ha quedado como uno de esos monoplazas representativos de una época en la que la innovación era real y palpable en la Fórmula 1.

Fotos: Agencias, red

# CUANDO TOKIO QUISO SER TURÍN (1ª parte)

**S**i bien la carrocería monocuerpo es un concepto estético y práctico aplicado desde tiempo inmemorial en automoción, la tendencia de la forma cuneiforme, tan afilada y siempre de un sugestivo futurismo, tuvo su 'detonante' tan solo en 1964 con el experimental Runabout Shopper de General Motors presentado en la Feria Mundial de Nueva York del mismo año, desde donde difundió su aspecto tan singular y atractivo a todo el mundo.

El 'mensaje' fue captado al vuelo por todos los interesados y, pasado un tiempo ineludible invertido en sacudirse las telarañas del ostracismo, llegaron sus seguidores con, como de costumbre, los aventajados carroceros turineses a la cabeza. Bertone con los experimentales Alfa Romeo 33 Carabo (Marcello Gandini, 1968), Lancia HF Strato's Zero (Gandini, 1970) y Lamborghini Countach (Gandini, 1971); Pininfarina con, entre otros, el 512S Speciale (Filippo

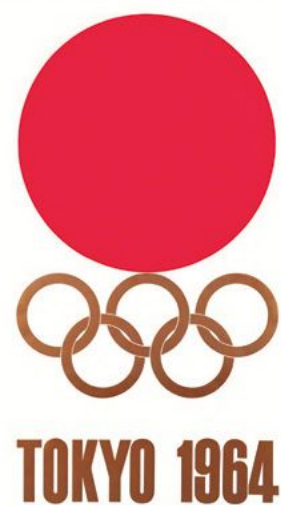
Sapino, 1969), el Abarth 2000 Pininfarina (Sapino, 1969) y el Ferrari Modulo (Paolo Martin, 1970); Giugiaro con los Bizzarrini Manta (1968), Alfa Romeo 33 Iguana (1969), Porsche 914 Tapiro (1970), Maserati Boomerang (1972)... Adaptaron todos de un modo u otro y re-elaboraron las nuevas y excitantes claves sugeridas por el pequeño concepto 'made in Detroit', que sintetizaba a su vez todo un raudal de ideas de estilo en la recámara de General Motors desde el mismo principio de la década, de las que se empararon todos los demás adoptándolas con mayor o menor disimulo a sus propios rasgos característicos.

#### AMBIENTE Y COYUNTURA

Varios factores esenciales hacían perfectamente viable que los constructores japoneses más animosos pudieran aspirar a emular sin prejuicios, como veremos que hicieron, las atrevidas creaciones turinesas



El mazda rx500 de 1970 presentado en fábrica previo el salón de tokió.



Los JJ.OO. de Tokio y la primera línea operativa del tren Shinkansen, eventos ambos de primera magnitud planetaria en 1964.

de la época mencionadas en el párrafo anterior. Entre estos factores destacamos por su importancia:

- La adopción de las técnicas de creación rápida y versátil de carrocerías de prototipos y pre-series traída por consultores italianos 'importados de Turín' a mediados de los años sesenta. Caso notable, el de Giorgio Sargiotto, ex-Bertone, Monterosa y otros, que ejerció de consultor residente para Prince-Nissan e Isuzu durante años. Dables a estas técnicas acaece la llegada, a un mercado suficientemente maduro, de modelos 'excitantes' y sin precedentes como el increíble 2000GT de Toyota en 1965, el Silvia de Nissan en 1966, el Mazda Cosmo Sports (1967), entre otros menos relumbrantes.

- El espíritu triunfalista nacido de los deslumbrantes Juegos Olímpicos de Osaka de 1964 (los primeros en la historia en el continente asiático), celebrados desde el diez al veinticuatro del mes de octubre, que asentaron una imagen de la nación japonesa fresca y sorprendente, pasando a ser admirada por su genio, bravura y determinación en todo el planeta. Este espíritu al que hacemos referencia quedó sólidamente renovado con la exposición universal de, nuevamente, Osaka solo seis años después. Celebrada del quince de marzo al trece de septiembre sobre el bello lema de "el Progreso y la Armonía de la Humanidad", Expo'70 (en su forma abreviada), cosechó un éxito y repercusión mundial todavía resonantes hoy. Por cuanto a lo que más nos compete, el Modulo de Pininfarina destacó sobremanera entre el muestrario del pabellón italiano, donde público en general y los estilistas locales en particular no pudieron no observarlo con atención. Casi sesenta y cinco millones de visitantes frecuentaron la muestra a lo largo de seis meses transcurridos sobre el ilusorio tapiz volante de

un optimismo desdeñoso de las revueltas estudiantiles, raciales y de trabajadores y los todavía más crueles conflictos armados por todo el mundo en plena ebullición, con Vietnam a la cabeza en repercusión mediática. Un período de oídos sordos sublimado con la llegada del hombre a la luna; falso estado de gracia que, como estamos hartos de comprobar sin escarmentar, devino en desplome, encogimiento y austeridad poco después sin que nada de nada se resolviese para bien.

- La sensación del 'nada es imposible' traída al subconsciente colectivo por la inauguración, previa los Juegos Olímpicos, de la línea férrea *Tōkaidō Shinkansen*, primera de alta velocidad mundial que, soslayando todos los problemas de las líneas férreas convencionales dables a la orografía de un país, como tantos, de grandes disparidades sociales, unía las populosísimas ciudades de Tokio y Osaka alcanzando una increíble velocidad punta de 285 kilómetros por hora en trenes a la altura en cuanto a comodidad y aspecto de jet comercial en vuelo, incluso en parado.

- La eclosión de la 'era de las *express ways*' japonesas, nuestros pasos elevados o *scalextric*, así como sus equivalentes subterráneos. A veces kilométricas en extensión, saltaban dos o tres alturas por sobre cruces u otras vías a nivel suelo, permitiendo a los automóviles un recorrido con menos interrupciones y mayores velocidades medias en las superpobladas ciudades del país. Las *express ways* eran la joya de la corona del 'Rey Automóvil', nuevo gran señor de la metrópoli.

- El siempre creciente interés de público y medios hacia el Salón del Automóvil de Tokio, certamen por entonces anual que concitaba regularmente más de un millón de visitantes (millón y medio hacia finales

de los sesenta) y englobaba asimismo el Salón del Vehículo de Importación, donde se palpaba de primera mano todo lo mejor que era capaz de ofrecer la industria occidental; un evento paralelo este que acabó integrándose en el principal a partir de 1970. Añadir también la celebración, en distintas fechas pero en idéntico recinto (internacionalmente conocido como el Tokio International Trade Fair Center, complejo de pabellones de exposición de Harumi hoy inexistente) y a partir de 1968, del Salón del Automóvil de Competición de Tokio, chispeante muestra en la que, además de las creaciones normalmente británicas en busca de clientes para cualesquiera disciplinas automovilísticas, concurría toda la maquinaria artesanal y de competición japonesa imaginable, así como los conceptos de las marcas ya mostrados en el evento mayor hermano.

- Los épicos enfrentamientos de los pilotos japoneses (los Kitano, Sakurai, Fushida, Kurosawa, Sunako, Yokohama, los malogrados Minoru Kawai y Sachio Fukuzawa), grandes héroes populares incluso allende las pistas, y sus respectivas marcas en el nuevo y peligrosísimo circuito de Fuji a partir de 1965; particularmente la disputa del prestigiosísimo Gran Premio de Japón (nada que ver con el de monoplazas de la máxima categoría), en el que volcaban sus mejores esfuerzos particularmente Nissan y Toyota con extraordinarios vehículos de incluso hasta el descomunal Grupo 7 (partiendo del Prince-Nissan R380 de 1966, los Nissan R381 de 1968 y asombrosos R382 - GRX V12 de 1969, por un lado y los セブン, '7' (tipos 474S de 1969 y bestiales 578A V8 biturbo 91E de 1970 de Toyota/Yamaha por otro), verdadera 'barra libre' técnica auspiciada por la gloriosa y libérrima serie Can Am americana; así como decenas de pequeños constructores sobre modestas mecánicas de Honda o Suzuki e iniciativas más timoratas de otras marcas como Daihatsu o Isuzu. Duelos de cuyo balance final dependía un porcentaje no desdeñable

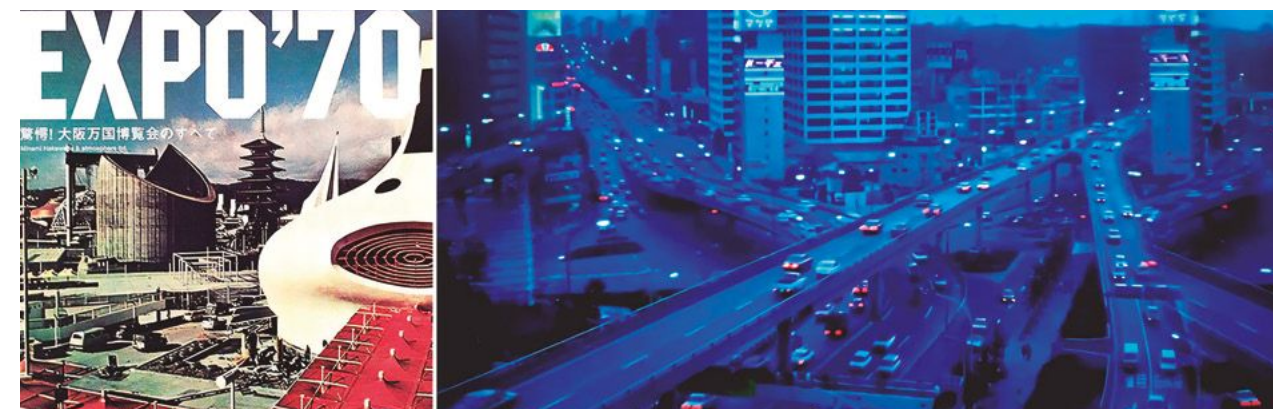
de las ventas en unos u otros concesionarios que, sin embargo, parecieron interesar poco a marcas como Mazda, Honda o Mitsubishi.

#### DOS PRECURSORES

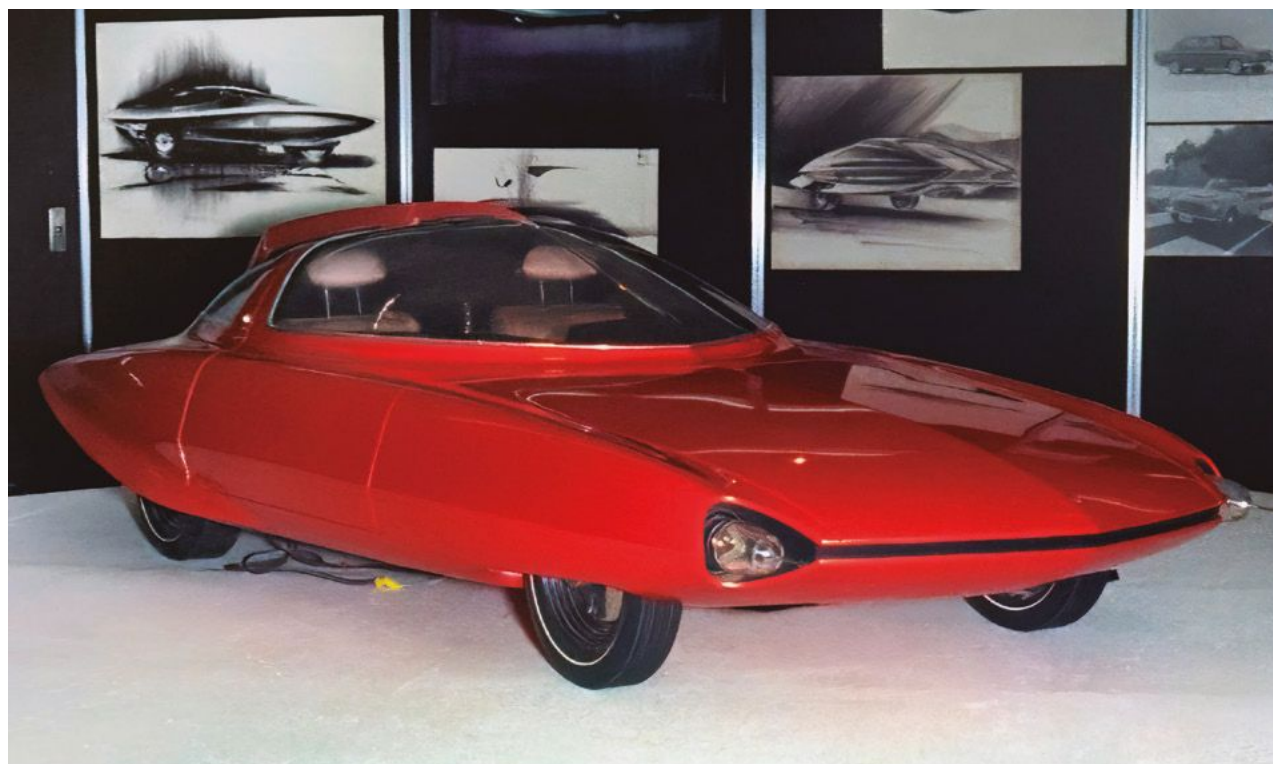
A modo de prólogo de lo referido en los siguientes párrafos queremos hacer reseña de dos ejercicios de estilo, ambos presentados en forma de maqueta a escala 1/2 en sendos salones de Tokio de 1965 y 1969 respectivamente, por lo que de heraldo tuvieron de lo que habría de venir después. El así llamado 'Toyota EX' de 1965, deudor de, entre otros, el Ford Gyron de 1961, prefiguraba el estilo de un hipotético GT del futuro no atado a condicionantes técnicos en particular. El 'Nissan GT' de 1969, dos plazas de hipotético motor anterior de seis cilindros en uve y 2,300cc, presentaba un aspecto exterior un tanto rechoncho, si bien claramente cuajado de rasgos y detalles más tarde presentes en los subsiguientes conceptos de Nissan descritos a continuación.

#### LOS 'DREAM-CAR'

Qué pena que las prisas, la falta de convicción y de visión por cuanto al significado histórico y al seguro pago de dividendos futuros, en forma del prestigio de marca que otorgan estas iniciativas tan imaginativas, impidieran rematar el esfuerzo llevado a cabo con la construcción tras la conclusión de los salones de verdaderos prototipos funcionales de los conceptos presentados, como sí hacían los italianos a tiro fijo. De ahí que todos aquellos legendarios *dream-car* transalpinos mentados arriba sean considerados hoy obras de arte y se hallen en prístino estado de conservación para gloria eterna de sus creadores y sus mecánicas, bien al contrario que los ejemplos orientales que nos ocupan, en cierto modo falsos al tratarse mayormente de detalladas maquetas de estilo interior y exterior a escala natural solo de unos pocos recordadas, destruidas sin misericordia



Con la deslumbrante Expo mundial de Osaka y el 'boom' de las *expressways* como nuevos acicates para el desarrollo del Japón.



De la genealogía de conceptos que nos ocupan, el armonioso pero de caduco estilo Toyota EX de 1965 y el más feote pero consecuente Nissan GT 1969.

décadas atrás y perdidas para siempre, pero que sin duda siguen siendo de lo más atrevido y divertido que hicieron jamás las marcas generalistas niponas, en tanto que tales siempre un poco 'aburridas', sobre todo en aquel entonces. Repasemos pues ahora estos 'agudos y picudos' malogrados *dream cars* a la turinesa que los titanes japoneses Nissan y Toyota y las más corajudas Isuzu y Mazda (que sí hicieron prototipos 'de verdad') prodigaron a la audiencia cual

reflejo vibrante de todo lo anteriormente descrito y presentaron mundialmente en el Salón de Tokio en sus ediciones de 1969, 1970 y 1971.

#### 1969 Isuzu Bellett MX1600 Ghia (prototipo funcional)

Fue coincidente en el tiempo con la ofensiva 'ligera' del fabricante de Yokohama en la categoría de sport a través del deliciosamente bajo y sinuoso Belle-

tt R6 de motor central trasero longitudinal G161W de cuatro cilindros en línea y 1600cc de cilindrada procedente del 117 coupé de la casa (diseñado en su aspecto exterior por Giugiaro para Ghia en 1966), al cual venía acoplado un cambio Hewland FT200A de cinco velocidades. Sobre un adaptado chasis en cuna de chapa de acero muy similar al del vehículo de competición, la decana carrocería turinesa Ghia, mediante el elegante lápiz del americano Tom Tjaarda y su fantástico equipo de artesanos creadores de prototipos, realizó una soberbia, afilada y limpia vestimenta en tono oro rojo perla para el biplaza, que bastó para hacer del 'MX1600' el coche más admirado del Salón de Tokio celebrado a caballo entre los meses de octubre y noviembre de 1969. De solo 1100mm de altura, 2450mm de batalla y muy ligero merced a su origen en las pistas, el así bautizado MX1600 preconizaba sin saberlo muchos rasgos distintivos del también inminente, pero más brutal, Pantera de De Tomaso para Ford también de Ghia y Tjaarda, si bien al público japonés lo que le dejó el más dulce sabor de boca fue creerlo en vías de una inmediata entrada en producción, al ver en aquello una realidad tangible y funcional y seguramente más al alcance del bolsillo que el por todos soñado 2000GT seis cilindros de Toyota, a punto por entonces de terminar su limitadísima y artesanal producción por parte de Yamaha. Dotado de faros escamo-

teables actuados mecánicamente y un resultón perfil alar anterior operable desde el sobrio habitáculo (nunca un punto fuerte de Tjaarda), el MX1600 fue brindado con total confianza por Isuzu a un selecto número de periodistas para pruebas en marcha, con resultado satisfactorio. El gabinete de estilo de Isuzu modernizó acertadamente el aspecto del coche para la edición del salón del año siguiente, dotándolo esta vez de una carrocería más atrevida donde la forma más lo necesitaba, ahora sin ala, fabricada en fibra de vidrio y acabada en blanco satinado, así como de unos interiores vanguardistas en línea con la evolución del coche y desprovistos del trazo geométrico un poco ramplón y apresurado de la versión precedente. Suficiente para renombrarlo MX1600-II. Estaba a puntito de caramelo y se le veía venir, sí, pero de nuevo solo algunos periodistas y los probadores de la casa llegaron a paladearlo. Después de volver a aparecer en el stand dedicado a los 'dream-cars' en la cuarta edición del Salón del Vehículo de Competición de Tokio de febrero-marzo de 1971 no volvió a lucir palmito en público. Se desconoce el fin que tuvo, pero no pudo ser bueno, nos tememos.

#### 1969 Toyota EX-I (maqueta de estilo a escala natural)

Estudio estilístico de un coupé biplaza 'todo adelante' heraldo en cierto modo del Celica, que estaba al



Para el realista Isuzu Bellett MX1600 Ghia de 1969, refrescado con gracia por los estilistas de Isuzu como MX1600-II en 1970.



El EX-I de Toyota señaló al potencial cliente el muy deseable camino hacia el nuevo Celica muy pronto en el concesionario más cercano.

caer. Primero de los diseños avanzados elaborados por un pequeño grupo de estilistas de Toyota encabezados por Noritsuna Watanabe, lanzados en la primavera de 1968 a su regreso al Japón tras impregnarse a conciencia en el Art Center College de Los Ángeles del modus operandi y las tendencias de estilo del centro, vivero de creativos para la GM y la Ford. Supuestamente dotado del motor de 1900cc de la segunda generación del Corona, favorecido por una línea holgada pero sumamente penetrante y de inclinadísimo parabrisas, hubiera servido al propósito de rodar cómodamente a elevada velocidad

en desplazamientos entre ciudades. Disponía de un alerón retráctil en el techo, a la altura del pilar B, que se complementaba con unas cortinillas transparentes dizque también regulables sitas por sobre los faros delanteros para propiciar el equilibrio aerodinámico a alta velocidad. El impecable interior ofrecía un volante de cuatro brazos más rectangular que circular, un tablero muy completo y envolvente y asientos de aspecto muy deportivo en cuero blanco y con remaches anulares de ventilación en el respaldo. La presencia de freno de mano visiblemente 'echado' y la palanca de cambio automático en posición neu-



Watanabe y Fujita ultiman el cascarón del Toyota EX-III, el más pasmoso diseño de automóvil japonés hasta la fecha.

tra hacían surgir la duda de si el coche poseía o no ciertos órganos mecánicos bajo la piel, aunque no hubiera dado tiempo a terminar de hacerlo completamente operativo, tal como fue anunciado. La duda persiste al comprobar que la carrocería se fabricó siguiendo el modo turinés tradicional, evidente en la fotografía del modelo en madera necesario para darle forma a los paneles ya en acero o en aluminio; este laborioso modelo en madera no hubiera sido preciso si el coche se hubiese pensado desde el primer momento como un mero 'cascarón' en fibra de vidrio detallado con todo esmero, eso sí, para engañar al ojo mejor preparado. En la trasera y los trazos del lateral y ventanillas traseras se nota particularmente la influencia del Runabout mentada en nuestro prólogo si bien, curiosamente, la línea de cintura es igual a la

del nonato y contemporáneo AMX/3 y a sendos modelos de estilo descartados del De Tomaso Pantera.

#### 1969 Toyota EX-III (maqueta de estilo a escala natural)

Si el EX-I tenía pocas probabilidades de llegar a la cadena de producción, su compañero al lado opuesto en el islote central del stand de Toyota en el Salón de Tokio, el EX-III, un estudio de estilo proyectado para una galaxia muy, muy lejana, no tenía ninguna. Pero ¡qué bonito y espectacular lucía!; inclinado sobre sendos soportes ventrales, mostrando de primeras unas ruedas preciosas así como una panza totalmente carenada, parecía más un ovni biplaza surcando en sutil parábola los aires que un automóvil. Eso sí, las figuradas puertas el 'ala de gaviota' ni siquiera se



El RX500 de Mazda provó que David tiene lo que hay que tener cuando Goliat titubea y se queda corto.

abrían y no había característica técnica alguna que lo acompañase a modo de descripción, si bien las salidas de aire superiores traseras sugerían la idea de la turbina (¡qué mejor!) ubicada a la espalda de los ocupantes como medio de propulsión. De nuevo Watanabe, secundado por Masao Fujita, tomó para sí un ángulo de las estancias del gabinete de estilo de Toyota para, después de perpetrar diversos maravillosos bocetos en torno a la idea de una forma pura, aplanada y ojival, con acertadísimas intersecciones y transiciones de curvas en todas sus superficies y una suavísima concavidad en el morro, dar forma a toda pastilla a esta sensacional idea de deportivo del futuro supersónico en blanco marfil perla, instigada en primavera por Mamoru Yaeguchi, director del departamento. Dada la posición en que se exhibió, del interior apenas se vislumbraba una gran consola envolvente central que podría hacerle creerse a uno el mismísimo Carl Sagan pilotando su Nave de la Imaginación en la serie Cosmos aún por venir, operable a través de los actuadores o palancas de control de estilo 100% aero-astronáutico, además del volante, otro tanto sideral. Un modelo a escala 1/2 fue realizado en paralelo, acabado en negro, utilizado para fines promocionales. Tiempo después pudo verse nuevamente en una gran muestra de Toyota en el espacio expositivo del edificio Sony de la calle Ginza de Tokio, junto con el EX de 1965 a escala 1/2, un 2000GT y otros productos de la marca. Aclarar que del Toyota EX-II, también presente en el salón, hemos obviado mayor mención por tratarse de un concepto de vehículo urbano.

#### 1970 Mazda RX500 (prototipo funcional)

El audaz trabajo de Mazda destinado a conmemorar el cincuenta aniversario de la casa de Hiroshima permanece siendo aún hoy su más logrado y recordado concept car. El pretexto extraoficial para su desarrollo por parte del personal técnico de la Toyo Kogyo fue sin embargo el de construir un laboratorio rodante de alta velocidad de cara a futuros productos en principio de gama alta dotados de motor rotativo. Contrariamente a sus contemporáneos descritos en estos párrafos, el RX500 (o, internamente, proyecto X810) era y es, gracias a un reciente y meticuloso trabajo de recuperación, un vehículo enteramente funcional, que venía además a apuntalar la valiente apuesta de Mazda por un vehículo dotado del motor de ciclo Wankel licenciado a NSU; en su caso, el hoy icónico tipo L10 (A o B), comercialmente llamado Mazda Cosmo Sport, en muy limitada producción desde 1967 después de siete años de desarrollo. Que fue el primer vehículo en la historia con este tipo de motor en estar a la venta, meses por delante del NSU Ro80. Mazda planeaba ya un sustituto en 1968 a través del proyecto Cosmo MC (por 'model change') de motor central derivado del abortado prototipo R16A de cuatro rotores, arquitectura que por problemas de construcción del cigüeñal común tardaría aún años en funcionar bien. Estudios aerodinámicos, pioneros en la casa, sobre tres distintos conceptos a escala 1/5, fueron concretados en la penetrante y futurista silueta definitiva del X810/RX500, bastante más allá del canon elegantemente deportivo y chic, pero mundanal, del Cosmo Sport. El reducido grupo de estilistas integrado por Shigenori

Fukuda y Matasaburo Maeda (por cuanto al exterior) y Ryo Uchida (autor del austero pero vistoso interior, evocador de la estética propia de la ciencia ficción de la época), mirándose todos ellos, según Fukuda, en el rutilante espejo de Bertone, logró así un bajísimo coupé biplaza de carrocería en plástico ABS reforzado, extremada 'coda tronca' y Cx de 0,314; vestido a la medida de un bastidor tubular de acero enfocado a las altas prestaciones desarrollado ex-novo, dotado de la versión de competición del motor 12A, siempre de dos rotores de 573 cc cada uno, ubicado ahora longitudinalmente a la espalda de los ocupantes y unido a un cambio transaxle de cuatro velocidades realizado también a propósito para el modelo. Afinadas suspensiones Kayaba, neumáticos Bridgestone de competición, potentes frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas, un reparto ideal de pesos del 50/50, la suavidad del preparado motor 'RX-2' y la patada a raíz de las 6000 vueltas hicieron que Shotaro Kobayashi, el único periodista invitado a conducirlo, tras incómodas contorsiones hasta que logró tomar asiento, hablara de el no obstante sobre todo maravillas criticando, eso sí, su elevado peso de, ríanse si quieren, ¡850 kilos! El aspecto general final del RX500, si bien espectacular a todas luces, resultó varios puntos menos arriesgado de lo que indicaban como posible los asombrosos bocetos preliminares de Fukuda y su equipo. Queda clara en el RX500 la inspiración en el Alfa Scarabeo de la turinesa OSI de finales de 1966 dibujado por Sergio Sartorelli, escondiendo el pilar A en imitación de aquel (que no lo tenía), discurriendo igualmente recta en paralelo al suelo la línea del techo y viéndose cortado verticalmente en una zaga de por sí diseñada con motivos estéticos totalmente nuevos. Más atrás en el tiempo, de morfología similar, podemos también mencionar al veloz pero frágil camioncino de Bizzarrini y Neri & Bonacini de 1962, auspiciado a todo correr y utilizado por una Scuderia Serenissima vetada al acceso a los 250 GTO por el propio Commendatore. Claro está que los detalles diferenciadores remiten inmediatamente, por doquier, al ámbito de los cazabombarderos más sofisticados de su tiempo. Singularmente el diseño y la disposición de las curiosas luces posteriores inspiradas, según Fukuda, por la memorable '2001, Una Odisea en el Espacio' de Stanley Kubrick, no dejaron indiferente a nadie, a pesar de que su homologación resultaría no menos utópica que la trama de la película, pues estaban dispuestas, además de para sus normales funciones, para indicar también mediante colores verde, ámbar y rojo las fases de aceleración, cruce o frenada a los vehículos que lo pudieran seguir. Aunque cuestiones como la configuración de

un maletero sobre el diminuto motor se dejaron sin resolver, el coche se consideró terminado con varios meses de antelación a la gran cita del salón de la capital japonesa, su edición decimoséptima, a celebrar desde finales de octubre y durante el primer tercio de noviembre de 1970. Vistió sus primicias de camisa verde manzana granny smith y pantalones gris oscuro mate en fibra de vidrio para la insoslayable sesión de fotos oficiales. Ligeramente remozado previa su aparición estelar en el stand de Mazda en el susodicho salón, fue dotado de unas llantas mucho más propias de la 'space age' y pintado en un inolvidable amarillo anaranjado a petición de Kishō Kurokawa, el famoso arquitecto encargado por Mazda del diseño de su stand; en guisa tal parecía preconizar la llegada al mercado de un sucesor extremo del Cosmo, aunque solo la forma problemática del parabrisas ya lo descartaba para tal fin. Los estilistas habían pergeñado asimismo otras dos variantes de carrocería para la parte posterior, perfectamente intercambiables, también muy atractivas y de apariencia menos contundente pero que, no ayudando a la comprometida disipación térmica de un motor que giraba a tan alto régimen, no se materializaron allende modelos de estas partes a escala reducida. Todo ello mientras el nuevo proyecto 'X810-II / RS-X' trataba ya de prefigurar un heredero plausible que, finalmente conocido por RX-7, aún tardaría en llegar. El RX500 volvió a aparecer en el stand central de la cuarta edición del 'Tokio Racing Car Show' (año 1971), celebrado en el mismo pabellón de sus primicias de solo unos meses atrás. Frecuentó a partir de entonces multitud de concesionarios de la marca, sufriendo con ello desperfectos menores que aconsejaron un nuevo cambio de color, a plata satinado esta vez. Desapareció después durante décadas, hasta que volvió a ser presentado públicamente tras la culminación en 2008 de la restauración total por parte de los mismos hombres, ahora jubilados, que en su día lo diseñaron y construyeron; un grupo de irredentos apasionados estilistas y prototipistas que dedicaron a él, de nuevo, incontables horas libres como aquellas de antaño finalizada la pesada jornada regular. Acompañado de su progenitor el Cosmo y sus retoños los RX-7, RX-8 y varios de los Grupo C que llevaron a la marca al hito de conquistar Le Mans con el 787B de cuatro rotores en 1991, hoy suspira por volver a la acción adormecido en su rincón del Museo de Transporte de Numaji en Hiroshima.

Texto: David Rodríguez Sánchez  
Imágenes: Marcas, Motor Fan, Nigensha.

# EL MUNDO EN MINIATURA

## Los coches de Carlos Reutemann

@racing collector



Dr. Félix Pedro Lanciego



Brabham BT 46 B EDICOLA MW2ALA0010



Brabham BT 46 B Martini Racing Minichamps



Brabham BT 46 B OPO\_71MCznxUYgL



Brabham BT 46 B SPARK\_MG



Brabham BT 46 B 1/32 Scalextric



# LA 26A EDICIÓN DE LAS 24 HORAS DE BARCELONA DE AUTOMOVILISMO PREMIA AL HOFOR RACING



Dr. Jesús Garcés

La noche, el rugido y la gloria: HOFOR Racing conquista el templo de la resistencia en una carrera de las más ajustadas, con cambios de líder constantes, y también una de las más rápidas.

Tras un día intenso de competición, el Circuit de Barcelona-Catalunya ha dado la bandera de cuadros a otra edición apasionante de una de sus pruebas más míticas, las Michelin 24 Horas de Barcelona de Automovilismo – Trofeo Fermí Véllez, de las Creventic 24 Horas Series.

Cuando el sol cayó sobre el Circuit de Barcelona-Catalunya el viernes de finales de septiembre, los boxes se transformaron en templos de concentración. Los mecánicos, encorvados sobre sus máquinas, parecían cirujanos ante un corazón abierto. Los pilotos, sombras silenciosas bajo el casco, aguardaban el momento de lanzarse a la batalla. En el exterior, el

viento del Mediterráneo traía el olor del caucho caliente y la promesa de una larga noche.

Comenzaban las **24 Horas de Barcelona 2025**, la cita que cada año mide el pulso entre la fiabilidad y el ardor del espíritu humano.

### I. La danza de los gigantes

A las 12:00 del sábado, el semáforo se apagó. En un instante, el rugido colectivo de más de cuarenta coches rasgó el aire.

Delante, el **Mercedes-AMG GT3 Evo de HOFOR Racing** escuadra integrada por **Michael Kroll, Chantal Prinz, Alexander Prinz, Maximilian Partl** y





**Torsten Kratz**, que partía con el sexto mejor crono se lanzó con precisión quirúrgica, trazando la primera curva como si el destino ya estuviera escrito. Detrás, los **Audi R8 LMS Evo II** de **HAAS RT** con Peter Guelinckx, Nicolas Guelinckx, Matisse Lismont y **Juta Racing** formado por Lars Viljoen, Gavin Pickering, Arunas Geciauskas, Nicola Michelin y Zhang Yaq, perseguían como lobos, con sus V10 bramando con una furia que prometía batalla.

El **TFT Racing** equipo favorito y que conseguía la pole con Patrick Charlaix, Benjamin Paque, Jordan Boisson, Maro Engel, y que justamente apuntaba muy alto, con una vuelta estelar de Maro Engel. No obstante, la escuadra francesa ha tenido algún que otro imprevisto, prolongando ciertas paradas en boxes y perdiendo valiosos minutos con respecto a sus rivales. Al final se tenían que conformar con la sexta posición absoluta y la tercera de la categoría GTR Pro Am.

Las primeras horas fueron una sinfonía de velocidad y estrategia. Los ingenieros, con los ojos clavados en los monitores, calculaban tiempos y litros como si de un arte oscuro se tratase. Los pilotos, relevándose en apretados stints, y aprendían a convivir con el límite: la frenada al final de la recta principal, el paso endiablado por Campsa, la apurada en la entrada al estadio.

El sol aún no había bajado del todo, y ya se intuía quién tenía alma de conquistador, pero sin embargo la noche podría dictar otra ley, y cambiar el juego.

## II. El crepúsculo y la verdad del acero

Con la caída de la tarde, la carrera se volvió un ritual. Las luces del circuito dibujaban trazos dorados sobre la pintura metálica de los coches. Cada faro cortaba la oscuridad como una espada.

Y mientras los espectadores encendían linternas en la tribuna principal, los mecánicos seguían el ballet infernal de las paradas: neumáticos, combustible, cambio de piloto. Treinta segundos para la perfección o la catástrofe.

**HOFOR Racing** no era el más rápido en vuelta pura. Pero su fuerza residía en otra virtud: la constancia. Mientras otros equipos perseguían tiempos imposibles, los daneses tejían una red invisible de ritmo sostenido, precisión en cada pit stop, cero errores.

Su **Mercedes-AMG GT3 Evo**, negro y plateado, parecía un depredador nocturno. Ni una sola penalización, ni un despiste. Era el tipo de carrera que sólo logran los equipos que comprenden que en las 24 horas no gana quien ataca más fuerte, sino quien comete el mínimo número de errores, y resiste mejor el paso de las horas.

## III. La noche de los valientes

Pasada la medianoche, el circuito respiraba otro aire.

Las curvas estaban cubiertas por un velo de humedad. La temperatura bajó a 15 grados, y en la recta de meta, las luces de los boxes se convirtieron en faros de un puerto perdido.

Allí, entre motores que rugían, y frenos que chispeaban al rojo vivo, se escribieron los capítulos más duros de la carrera.

## Los Audi de HAAS RT y Juta Racing libraron un duelo a cuchillo.

Cada stint se convertía en una declaración de guerra: frenadas al límite, adelantamientos limpios pero feroces, relevos en los que la fatiga parecía no existir.

Por momentos, los Audi rozaban la gloria. Su velocidad era insultante. Pero el destino, caprichoso, había elegido otro vencedor.

A esa misma hora, **Proton Huber Competition** empujaba su **Porsche 911 GT3 R (992)** hacia el título de la categoría **GT3 PRO-AM**. Sin aspavientos, sin errores, con la frialdad de un reloj suizo. Su carrera fue una clase magistral de cómo sobrevivir en Montmeló: precisión en boxes, consumo controlado, y una elegancia mecánica que contrastaba con el caos de la noche.

Mientras tanto, en la penumbra del paddock, los pilotos dormían apenas veinte minutos en sillas plegables, con el casco aún caliente a su lado. Algunos mecánicos no cerraron los ojos en toda la noche. La resistencia, en su forma más pura, no es una carrera: es una prueba de humanidad.

## IV. Amanecer sobre el asfalto

A las siete de la mañana, el sol se alzó sobre la montaña de Montmeló, y los coches, cubiertos de polvo y goma, brillaron como si despertaran de un sueño metálico.

El **Mercedes de HOFOR** seguía líder. Inquebrantable.

Cada vuelta era un acto de fe. El rugido del V8 sonaba grave, como un canto de victoria que se vislumbraba cada vez más cercana, pero que aún nadie se atrevía ni a nombrar.

En la segunda posición, el **Audi de HAAS RT** resistía con honor, dos vueltas por detrás. Lo intentaban todo: ajustes en la aerodinámica, relevos cortos para apretar el ritmo, una parada arriesgada bajo coche de seguridad. Pero el reloj era su peor enemigo.

Cada minuto que pasaba consolidaba el destino de la carrera: la constancia vencía a la velocidad pura.

El **Porsche de Proton Huber** rodaba cuarto, lo suficientemente arriba para sellar el campeonato de la temporada. En sus boxes, el ambiente era de tensión contenida: sabían que el título estaba cerca, pero no podían bajar la guardia. A esas alturas, cualquier vibración, un fallo en el sensor del ABS o una mala presión en el neumático podía convertir el sueño en pesadilla.

## V. El final de una era, la victoria del temple

Las últimas horas fueron un poema de resistencia. El calor regresó, los frenos pidieron clemencia y los pilotos se enfrentaron al enemigo más silencioso: el agotamiento.

Cada cambio de marcha podía ser el último. Cada curva era un combate entre la mente que pide frenar y el alma que empuja a acelerar.





A falta de una hora, el box de HOFOR Racing estaba en silencio absoluto. Nadie hablaba. Nadie respiraba. Todo el mundo pendiente de las pantallas. Cuando el cronómetro marcó el último minuto y el Mercedes cruzó la línea de meta, el rugido de su V8 se mezcló con un estallido de aplausos y lágrimas.

#### 733 vueltas. Una victoria perfecta.

Los mecánicos se abrazaron como si acabaran de ganar una guerra. Los pilotos, exhaustos, apenas levantaron el puño. Sabían que habían domado no sólo al circuito, sino también a sí mismos.

El **HAAS RT** cruzó segundo, noble, heroico. El **Juta Racing**, tercero, completó el podio con una elegancia digna de los viejos tiempos del GT.

Y detrás, **Proton Huber Competition** levantó el título de **GT3 PRO-AM**, cerrando el año con la consistencia de los grandes campeones.

#### VI. Lo que quedó en el aire

Cuando los coches callaron y el circuito recuperó su silencio, quedaron flotando en el aire los sonidos que hacen del automovilismo una epopeya moderna: el zumbido lejano de los generadores, el olor a gasolina, los pasos lentos de los mecánicos desmontando neumáticos.

Montmeló, una vez más, había sido escenario de algo más grande que una simple carrera: una prueba de superación del espíritu humano.

#### VII. Una victoria en familia.

Las 24 Horas de Barcelona 2025 fueron una historia de equilibrio entre cálculo y coraje.

El triunfo de **HOFOR Racing** fue el triunfo del orden sobre el caos, de la disciplina sobre la locura.

En HOFOR todo o casi todo quedó en familia. Imposible encontrar un equipo que refleje el espíritu de esta competición. Sus pilotos son el matrimonio Alexander y Chantal Prinz, el padre de Chantal, Michael Kroll, Maximilian Partl y Torsten Kratz. Una victoria especial; era la carrera 50 de Chatal en este campeonato. conmemorando una década desde que ganaron esta misma prueba.

En el fondo, todos ganaron: quienes aguantaron la noche, quienes repararon coches destrozados en la oscuridad, quienes siguieron creyendo que el sonido de un motor es una forma de oración. En la resistencia, la victoria no pertenece sólo a quien cruza primero la meta, sino a quien se niega a rendirse.

#### VIII. Epílogo: el fuego que no se apaga

Montmeló amaneció tranquilo el lunes. Los camiones partían, las carpas se desarmaban, los equipos recogían los restos de una batalla, y bajo el asfalto, aún latían los ecos de la batalla mantenida durante veinticuatro horas de lucha.

#### Los protagonistas: HOFOR Racing, HAAS RT, Juta Racing, Proton Huber Competition.

Cada uno de ellos escribió una página en la leyenda de la resistencia europea.

Y cuando dentro de un año los motores vuelvan a rugir, todos recordarán que, en 2025, bajo el cielo catalán, un grupo de hombres y mujeres transformaron la velocidad en arte, y el cansancio en gloria.

## RESUMEN TÉCNICO

### GT3

1. HOFOR Racing – Mercedes-AMG GT3 EVO – Kroll, A. Prinz, C. Prinz, Partl, Kratz – 733 vueltas – 24:00:48
2. HAAS RT – Audi R8 LMS GT3 EVO II – P. Guelinckx, N. Guelinckx, Lismont, Azzam – 731 vueltas – 24:01:01
3. Juta Racing – Audi R8 LMS GT3 EVO II – Michelon, Viljoen, Geciauskas, Zhang, Pickering – 731 vueltas – 24:02:27
4. Proton Huber Competition – Porsche 911 GT3 R (992) – Dreisow, Lauck, Bachler, Dressler – 730 vueltas – 24:01:01
5. Sainteloc Junior Team – Audi R8 LMS GT3 EVO II – Doppelmayr, Kaffer, Erhart, Inderbitzin, Tribaudini – 730 vueltas – 24:01:33

### 992

1. Mühlner Motorsport – Porsche 911 GT3 Cup (992) – Rump, Zviedris, Hanses, Meijer – 717 vueltas – 24:01:31
2. HRT Performance – Porsche 911 GT3 Cup (992) – Gambrell, Kearney, Saca, Sorokin, Kellet – 712 vueltas – 24:01:01
3. RPM Racing – Porsche 911 GT3 Cup (992) – Kro-

hn, Jonsson, Hamprecht, Huisman – 708 vueltas – 24:01:24

### GT4

1. Venture – Mercedes-AMG GT4 – Neville Jones, C. Jones, George, Hizzey – 676 vueltas – 24:02:46
2. Team Sorg Rennsport – Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport – Chkondali, Girard, Sallenbach, Surzshyn, Mougnot – 648 vueltas – 24:02:08
3. NM Racing – Mercedes-AMG GT4 – Gatehouse, Belloc Ruiz, Lao Cornago, Oxley – 645 vueltas – 24:02:11

### GTX

1. Vortex – Vortex 2.0 – Amrouche, Bonnel, Calmon, Courtois, Gomez – 661 vueltas – 24:02:44

### TCE / TCX

1. AsBest Racing – Cupra TCR DSG – Ohlsson, Umemoto, Gieras, Schemmann – 591 vueltas – 24:02:22
2. THRW Honda Racing – Honda Civic Type R – Hwang, Chiappino, Lucas, Nicol – 519 vueltas – 24:01:49

Fotos: Enric Conangla y agencia



# LÍMITE MOTOR THE NEXT



**Le Mans 1955**  
La tragedia más grande  
La victoria para olvidar



**Ettore Bugatti:**  
El Visionario del Automóvil de  
Carreras Perfecto, el Type 35



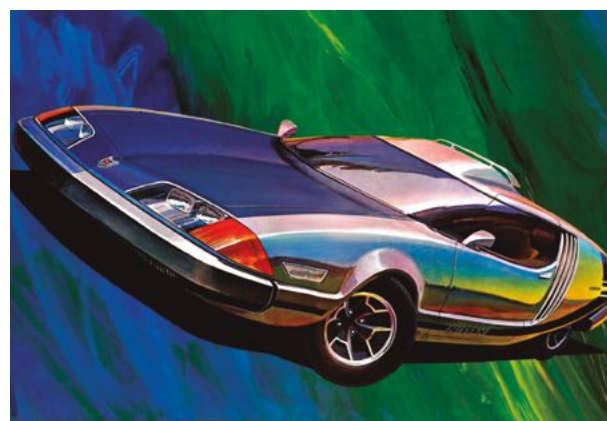
**Jorge Recalde**  
Salido de la Mina para el Olimpo  
de los rallies



**Jim Clark**  
Como fue su victoria en las 500 millas



**Antonio Albacete**  
Campeón musculado



**Cuando Tokio quiso  
ser Turín P 2**





LÍDERES  
EN DISTRIBUCIÓN  
DE NEUMÁTICOS

[www.grupoandres.com](http://www.grupoandres.com)

PASIÓN,  
VISIÓN Y  
COMPROMISO!

