

LÍMITE MOTOR.es

Motorsport Magazine

Vehículos deportivos y de competición

ISSN 1886-3590



10 € SOLO SUSCRIPCIÓN Nº 8

**IMPUESTOS INCLUIDOS
GRATUITA EN FORMATO DIGITAL**



JANET GUTHRIE

La mujer, que no quiso ser pionera,
solo piloto de carreras



JIM CLARK

Cómo ganó las 500 Millas



Copiloto para todo



ATS

Fórmula 1 made in Germany



**ANTONIO
ALBACETE
Champion MAN**

ORIOI VIDAL
"El Renacido"



STRATOPOLONEZ

TOKIO VERSUS TURÍN P2



SALÓN DE COMPETICIÓN DE ASTURIAS 2026 7-8 FEBRERO

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



JAPAN SÁBADO 7 FEST



EDITORIAL

Inglaterra lleva décadas demostrando que el automovilismo de base no es un eslogan, sino una estructura real. El modelo británico se apoya en competiciones de club, donde lo esencial es correr, aprender y progresar. El 750 Motor Club es el ejemplo más claro: Fórmula Vee, Sport 1000, turismos y múltiples campeonatos con reglamentos sencillos, costes contenidos y una organización pensada para que el piloto pueda competir sin arruinarse. Con pocos medios y mucha implicación, estas categorías funcionan como cantera real y como espacio natural para quienes quieren practicar automovilismo deportivo de forma continuada.

El contraste con España es evidente. Aquí se ha apostado casi exclusivamente por campeonatos "de pirámide", teóricamente más económicos que la F4 o el TCR europeos, pero que siguen siendo inaccesibles para la mayoría. Una temporada de F4 ronda los 500.000 euros y un TCR puede superar los 300.000. Ese planteamiento deja fuera al aficionado medio y explica por qué estas categorías están copadas mayoritariamente por pilotos extranjeros, mientras la presencia de pilotos nacionales es residual.

Sin una base amplia no hay cantera sostenible. El automovilismo no se construye solo desde arriba, sino desde el club, el paddock pequeño y la competición asequible. En España apenas existen estructuras comparables a las británicas, y cuando existen, no reciben ni apoyo ni visibilidad suficientes.

La excepción confirma la regla. El Campeonato RACE, a través de PROMOCOPA, con fórmulas como el Saxo Trophy, el CRV o la Copa Golf GTI, ha demostrado que es posible organizar competiciones razonables en costes, con parrillas llenas y pilotos nacionales. Son ejemplos aislados, pero valiosos, de un modelo que debería ser la norma y no la excepción.

Si se quiere un automovilismo español con futuro, la prioridad no debería ser importar categorías caras, sino reconstruir una red sólida de competiciones de club. Inglaterra no forma pilotos porque tenga más talento, sino porque ofrece más oportunidades reales para correr. Esa es la diferencia.

LÍMITE MOTOR.es

AÑO I. Nº 8 - 2026

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

Agencia de Gijón/Nisón

Gijón Convention Bureau

MOTORVISION.es FAPA

DESGLACES OVIEDO

LA CHALGA PIR

Puma

Coches Aescala

CLASCASTUR cohesclasicosasturias.com

INFO: ESCANEAME



CAJA RURAL DE ASTURIAS





Racing Spirit

REDACCIÓN:

Carlos Álvarez Sindín
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)
- David Navarro (Jot Down)
- Daniel Rodríguez (Radio Praga Int)
- Prensa Rally Costa Brava
- CPV SE Media

FOTOGRAFÍA:

- Jesús Garcés
- Jordi Camp
- Antonio Maldonado
- Enric Conangla
- Prensa Rally Costa Brava
- CPV SE Media
- Pinterest
- DP

CONTACTO:

Limitemotor.magazine@gmail.com

WEB SITE:

www.limitemotor.es

REVISTA:

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

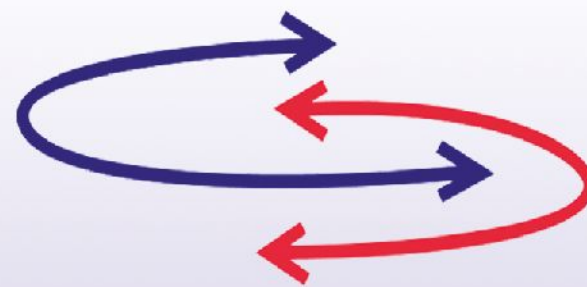
DOMICILIO SOCIAL:

Calle Prado, 34700, 3 Valladolid
Calle Antonio Espinosa, 9, 37007 Salamanca



CONTENIDO

EDITORIAL	3
LE MANS 1955. LA TRAGEDIA MÁS GRANDE JAMÁS CONTADA	6
STRATOPOLONEZ	18
ANTONIO ALBACETE "THE CHAMPION MAN"	26
ATS, FORMULA 1 "MADE IN GERMANY"	36
COMO GANÓ JIM CLARK LAS 500 MILLAS	42
JANET GUTHRIE. LA MUJER QUE REVOLUCIONÓ LAS CARRERAS	50
ORIOI VIDAL "EL RENACIDO"	58
EL PLACER DE COPILOTAR	72
HISTORIA DE UNA FOTO	78
CUANDO TOKIO QUISO SER TURIN PARTE 2	82
MUNDO EN MINIATURA	92
DAKAR 2026 MISCELANIA	93
ETTORE BUGATTI	95
EN EL PRÓXIMO NÚMERO	98



GRUMAN

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

PUERTA RÁPIDA KOMBY

QUÉ MEJORAS NOS OFRECE ESTE EQUIPO?

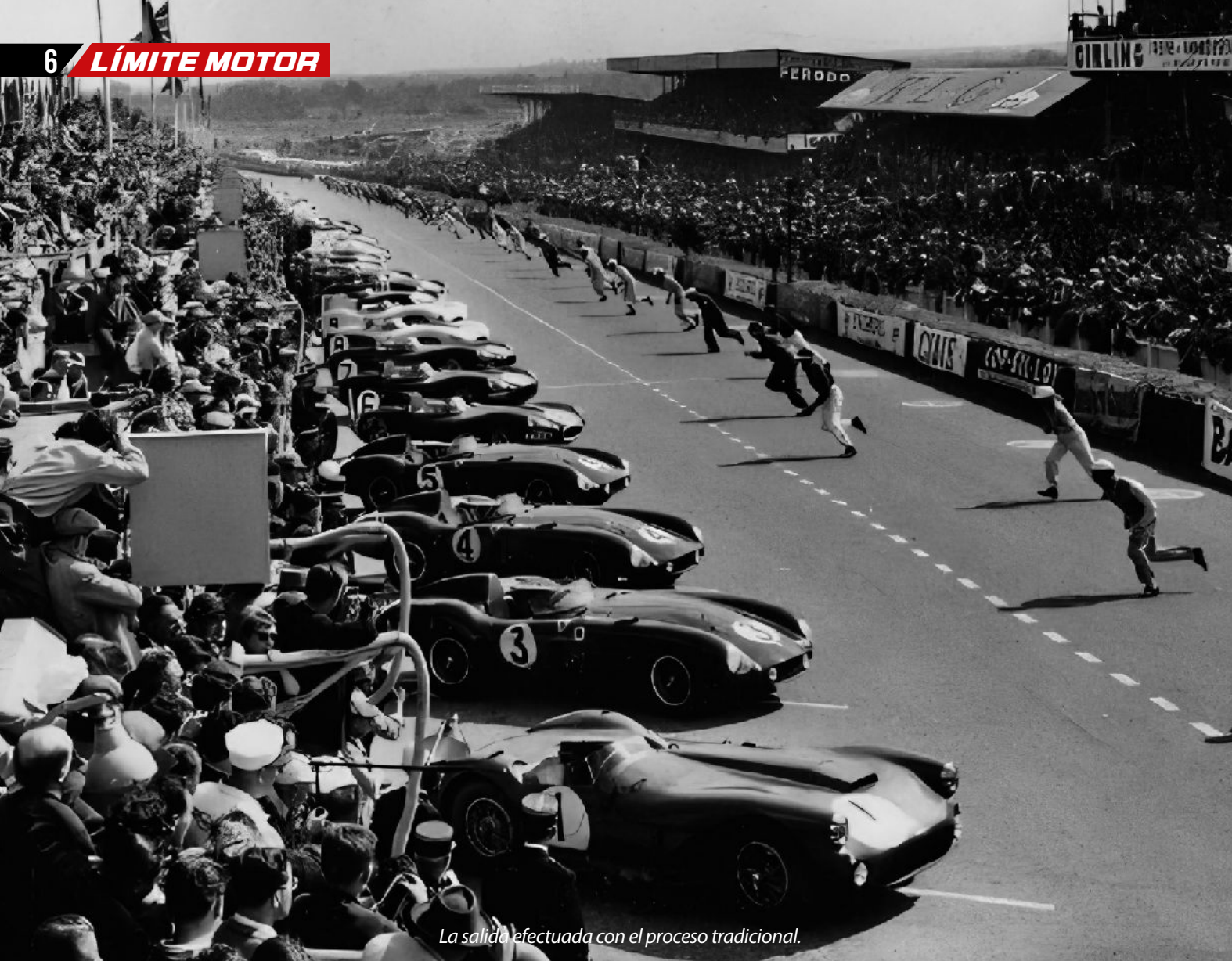
- 1-Gran ahorro energético.**
- 2-Mejora drástica de las temperaturas en el interior.**
- 3-Bajo mantenimiento.**
- 4-Aumento de la calidad de trabajo para nuestros empleados.**

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



916.68.15.06

INFO@GRUMANSL.COM



La salida efectuada con el proceso tradicional.

LE MANS 1955

LA MAYOR CATÁSTROFE AUTOMOVILÍSTICA DE LA HISTORIA

En 1955 los horrores de la Segunda Guerra Mundial, con las secuelas del holocausto, la partición de Alemania con Berlín separada en dos por un infame muro de hormigón, pasaban a un segundo plano en Francia ante la recuperación económica y social que el país estaba viviendo. La vuelta a la normalidad daba nacimiento a artistas de la talla de Edith Piaf, Jacques Brel o Jean Ferrat y posteriormente Françoise Hardy o Johnny Hallyday, artistas que darían lugar al fenómeno conocido como *chanson française*. En otro orden de cosas fue también la época dorada de la moda francesa, con Brigitte Bardot haciendo del bikini una pieza universal de las manos de

Jacques Heim, y otros diseñadores con amplísimo legado como Christian Dior, Chanel o Pierre Cardin tuvieron gran incidencia en la época, haciendo de París la capital mundial de la moda.

Eran tiempos en que la vida volvía a resurgir después de las cenizas de la guerra mundial y renacía la felicidad y la esperanza ante un futuro que llegaba lleno de esperanza. En ese contexto se sitúa esta historia.

Entre todos los sectores que estaban en alza en ese momento en Francia también el automovilismo resurgía. La Fórmula 1 que había sido creada poco antes, en 1950, y se había consolidado en poco tiempo como la categoría

reina a nivel mundial. Figuras históricas como Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Nino Farina o Jack Brabham aparecieron como ídolos del gran público, que acudían en masa a los circuitos, constituyéndose en héroes populares, que los medios de comunicación se encargaban de ensalzar sus hazañas, las cuales son recordadas aún hoy día. Sin embargo, no todo eran alegrías en aquella época pues el automovilismo era una actividad de altísimo riesgo, y los accidentes eran el pan nuestro de cada fin de semana, solo entre 1952 y 1955 murieron siete pilotos solo en F1, uno de los más grandes Alberto Ascari fue víctima de un accidente mortal. Los pilotos se sobresalían por un afán vivir la vida al máximo. Se les podía ver siempre rodeados de bellas mujeres en fiestas lujosas entre carrera y carrera, pues no sabían si la siguiente sería la última. Una evidencia de hasta qué punto la seguridad no era para nada una prioridad era el hecho de que los pilotos no llevaran cinturón de seguridad pues preferían salir volando por los aires en caso de accidente a quedar atrapados en un amasijo de metal. Además, en caso de incendio, lo cual era muy frecuente al ser los depósitos metálicos, pues el cinturón lo veían como un impedimento de una salida veloz de un coche en llamas. Eran otros tiempos, y por supuesto eran otras personas.

Era un tiempo de grandes pilotos, y lo era también de grandes coches. Mercedes acababa de volver a la F1 el año anterior después de un periodo apartada de la competición tras la Segunda Guerra Mundial. Traía a Le Mans un maravilloso bólido, el 300 SLR, rápido como ninguno y que venía de ganar la *Mille Miglia* italiana ([recordar LÍ-](#)

[mite Motor nº7 pág 21](#)). Mercedes era en aquel entonces una potencia internacional, con su poderío recuperado tras haber sufrido el bombardeo y destrucción de su sede en Stuttgart durante la II Guerra Mundial.

Su mayor competidor era la firma británica Jaguar, un constructor de características prácticamente opuestas a las del gigante alemán. Situada en la localidad de Coventry la pequeña fábrica en la que casi artesanalmente los catorce trabajadores con que desarrollaba sus actividades habían logrado sin embargo construir coches de primer nivel con los que competir frente las potentes escuderías italianas como Ferrari, Alfa Romeo y Maserati, hasta el retorno de los alemanes de Mercedes Benz. Jaguar acudía a la carrera del La Sarthe de 1955 con su D-Type, que incorporaba tecnología aeronáutica a su novedoso diseño. Su mayor ventaja técnica frente a los Mercedes eran los frenos de disco, mucho más efectivos, y sofisticados que los antiguos frenos de tambor montados en el 300 SLR. Sin embargo, al ser Le Mans una carrera más basada en las largas rectas que en las escasas curvas, esta ventaja era menor ante el potente motor alemán.

Era, en cierto modo, una pequeña repetición, en una pista de carreras, de la confrontación vivida en la contienda mundial, finalizada apenas hacía 6 años. Alemania contra Inglaterra sobre terreno francés, una comparación absolutamente inevitable. Y el escenario no era uno cualquiera, sino el más prestigioso de la época, pues Las 24 Horas de Le Mans se habían labrado una fama mundial. Si bien la Fórmula 1 era la competición reina, la



Jaguar y Mercedes, Mike Hawthorn y Juan Manuel Fangio en plena batalla en las primeras horas.



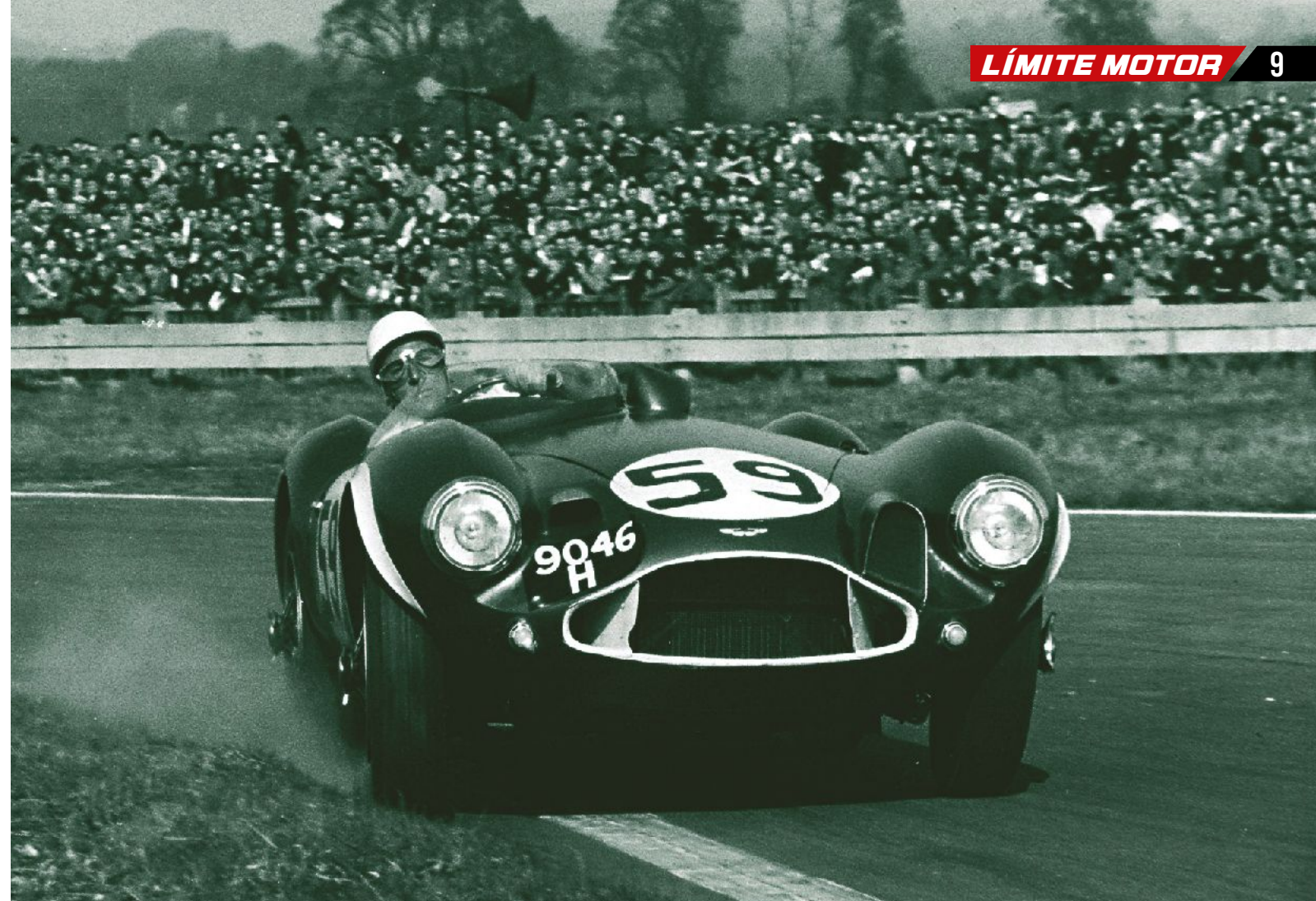
Los Mercedes 300 SLR dominaban la prueba antes de la tercera y trágica hora.



Fangio acciona el aerobrake apurando la frenada tras el Jaguar Mike Hawthorn.

prueba francesa era el mayor evento automovilístico en sí mismo dado que más de trescientas mil personas, pensemos en 1955, se abarrotaban en un circuito, que tenía un gran porcentaje de su recorrido de uso diario por los ciudadanos en sus desplazamientos, y con una recta (Les Hunadières) de 13 kilómetros en la que los bólidos alcanzaban los 300 Km/h, y con escasas medidas de seguridad, para presenciar el espectáculo de ver a los mejores pilotos del mundo conduciendo los mejores coches del

mundo, en condiciones que hoy en día son impensables, durante veinticuatro horas seguidas. Los equipos o escuderías contaban para esta prueba con hasta tres coches, cada uno de los cuales era pilotado por dos conductores, para que pudieran turnarse, y así tomar un descanso, pues las condiciones de la conducción eran muy duras, aunque como ya hemos visto con ejemplos como Louis Rosier, y nuestro protagonista Pierre Levegh que eran capaces de hacer la prueba, casi completa.



El D.B. HBR equipado con un pequeño motor Panhard de 0.7L (745 cc) Flat-2, pilotado por los franceses Louis Héry y Georges Trouis.

Estos son algunos de esos pilotos, en concreto los protagonistas de nuestra historia:

Pierre Levegh (Mercedes): Polifacético francés que, como otros pilotos de la época competía a gran nivel en tenis, y hockey sobre hielo. Esta era su cuarta participación en las 24 Horas de Le Mans, siendo la más épica la de 1952, una carrera en la que renunció ceder el volante al segundo piloto. Tras veintitrés horas y quince minutos al volante lideraba la carrera a cuatro vueltas del segundo a los mandos de un Talbot, una auténtica hazaña que se vio sin embargo truncada cuando un tornillo en el cigüeñal terminó soltándose y forzando así su abandono. Este esfuerzo culminado en fracaso no fue en vano, y a pesar de sus cuarenta y nueve esa memorable actuación le valió un volante para pilotar un Mercedes como primer piloto en 1955. Algunos quisieron ver en esta decisión como un guiño de la constructora alemana a Francia, dándole un volante como primer piloto a un apreciado piloto francés en la carrera gala. Y es que, a pesar de su carácter reservado, era un piloto respetado, y querido no solo por los franceses, sino también por sus competidores.

Mike Hawthorn (Jaguar): Tras la marcha de Stirling Moss, uno de los mejores pilotos ingleses de la historia, a Mercedes, Jaguar eligió al prometedor Hawthorn como reemplazo de Moss en el papel de piloto número uno.

El joven Hawthorn era el típico piloto de la época, que perfectamente podía presentarse a una carrera tras haber pasado una larga noche de alcohol y sexo, sin dormir apenas. Se escondía sin embargo tras su conducta de *bon vivant* una dura realidad poco conocida en la época: al límite del fallo renal en sus dos riñones, los médicos le pronosticaron tres años de vida, los cuales Hawthorn decidió vivir al máximo. Con solo una victoria de F1 en su haber, Le Mans 1955 era su gran oportunidad para brillar sobre el todopoderoso maestro Fangio.

Juan Manuel Fangio (Mercedes): El mejor piloto de su época sin lugar a duda, el carismático argentino se ganó a todo el mundo con su buen hacer dentro, y fuera del bolido. En 1955 tenía ya cuarenta y tres años, pero seguía siendo con diferencia el mejor de la parrilla. Elegante y suave al volante, aunque valiente como pocos, había quedado primero en el campeonato de Fórmula 1 en las ediciones de 1951 y 1954 y segundo en 1950 y 1952 (y ganaría de nuevo el campeonato en 1955). Su reciente paso a Mercedes suponía el mayor cambio en el equilibrio de los poderes en la élite del automovilismo mundial, y venía a Le Mans con la victoria entre ceja y ceja, tras tres ediciones en las que tuvo que abandonar debido a fallos mecánicos. Fangio no era un hombre que se sintiera cómodo sin saberse el mejor, y la mayor carrera de la época era una flagrante ausencia en su lista de logros. Venía para ganar.



Pierre Levegh pilotando su Mercedes momentos antes de la tragedia.

Lance Macklin (HWM): Piloto inglés con mucha pasión por el automovilismo, pero con pocos logros en su carrera, quizá debido a que la pasó pilotando coches producidos por Hershman and Walton Motors (HWM), una escudería menor. Se presentó en Le Mans a los mandos de un Austin Healey 100S, evidentemente inferior a los coches pioneros de los anteriores tres pilotos mencionados. Ese tópico manido y por lo general dolorosamente falso que reza «lo importante es competir» era sin embargo cierto para Lance, feliz como nadie viéndose parte de semejante evento.

John Fitch (Mercedes): Piloto e ingeniero americano, Fitch era el segundo piloto en el coche de Levegh. Tercero en Le Mans en 1953 al volante de un Cunningham-Chrysler, era otro excelente piloto en la parrilla de Mercedes. Veterano en la Segunda Guerra Mundial como piloto en las fuerzas aéreas de los Estados Unidos, pilotó un P-51 Mustang escoltando bombarderos estadounidenses y logró derribar un caza alemán. Dos meses antes del fin de la guerra, fue él mismo derribado y tomado como prisionero de guerra. De vuelta de la misma, inició una carrera como diseñador y piloto de coches de carreras.

LA CARRERA

Más de trescientas mil personas disfrutaban del evento en un bonito día de junio, el sector de meta el más abarrotado, con un gentío animando a sus pilotos favoritos a cada nueva vuelta. Los supervivientes recuerdan el evento antes del desastre como una explosión de alegría: jóvenes desconocidos hasta el momento bromeando entre ellos y familias enteras que venían a modo de peregrinaje para ser testigos y parte del mayor evento

automovilístico de la época.

Una de tantas cosas que hacían singular a Le Mans era la salida: los coches esperaban alineados en semibatería a un lado de la pista, ordenados de mayor cilindrada a menor, mientras que los pilotos esperaban al otro lado de la misma. Cuando la bandera francesa caía, la carrera comenzaba, y los pilotos corrían hacia sus coches poniéndolos en marcha, un proceso entonces mucho más engorroso que en la actualidad, y también más peligroso pues algunos pilotos arrancaban con las puertas abiertas, y se producían incidentes por contacto entre vehículos. Esta modalidad de salida fue abandonada posteriormente por motivos de seguridad, siendo a fecha de hoy una salida lanzada.

La «salida Le Mans» beneficiaba más a los pilotos atléticos, obviamente, mientras que pilotos entrados en edad y kilos como Fangio perdían un valioso tiempo nada más empezar la prueba. Fangio no solo tiene como impedimento inicial su afición a los asados e indiferencia ante el deporte, sino que, al entrar atropelladamente en su bólido, sus pantalones se enredan con la palanca de cambios y pierde unos momentos valiosísimos que ponen a una multitud de coches entre él y las posiciones de cabeza.

Hawthorn, por otra parte, logra una estupenda salida y enseguida consigue colocarse en segunda posición tras el Ferrari de **Eugenio Castellotti**. Pero Fangio es, en definitiva, Fangio, de modo que sortea con su inigualable clase magistral coche tras coche hasta que, transcurrida una hora, está ya tercero con Hawthorn a la vista. Italiano, inglés y argentino baten una y otra vez el tiempo más rápido de la pista, evidenciando la calidad de los bólidos y la de los pilotos a sus mandos.

Poco después el ritmo de Castellotti cae, dejando a Hawthorn y Fangio solos en cabeza entregados a una lucha sin cuartel, que verá varios cambios de liderato entre uno y otro, en una fiera lucha entre el maduro campeón y el osado joven.

En la vuelta treinta y cinco, sin embargo, todo se trunca para dar lugar al desastre. Hawthorn, primero, acaba de doblar al Austin-Healey de Macklin cuando ve que sus mecánicos le hacen señas para que haga un *pit stop*. Entonces la línea de *boxes* no estaba separada de la recta principal, sino sencillamente a un lateral de esta, otro peligro afortunadamente inexistente a fecha de hoy pero que sería fatal ese 11 de junio de 1955.

Hawthorn iba demasiado rápido, de modo que pisó el freno con fiereza y los frenos de disco del Jaguar respondieron con una desaceleración magnífica. Desgraciadamente, Macklin estaba justo detrás de su compatriota y sus frenos de tambor no respondieron con la misma potencia; no tuvo más remedio que cambiar su trayectoria y echarse abruptamente a la parte izquierda de la carretera, por donde venía a su vez lanzado Levegh, también doblado y con Fangio, segundo, inmediatamente detrás.

Sin posibilidad alguna de frenar o de esquivar el coche de Macklin, Levegh se vio encima del Austin-Healey, que sirvió literalmente de rampa sobre la cual el Mercedes de Levegh salió volando:

Tras el vuelo, el Mercedes con Levegh dentro, el vehículo alemán rodó sobre un terraplén que hacía las veces de barrera, dando varias vueltas de campana sobre el público y finalmente colisionando a gran velocidad contra una escalera de hormigón. Al impactar el vehículo contra la estructura de hormigón, motor, suspensión y otras piezas volaron disparadas sobre el público que

abarrotaba la grada principal. Muchos fueron decapitados o partidos en dos dada la brutal velocidad con que los restos del vehículo salieron disparadas sobre la multitud. Lo que quedaba de coche terminó aterrizando sobre un terraplén, y ardiendo en llamas debido también a la rotura del depósito de combustible, y a componentes de magnesio que incrementarían la catástrofe. Pierre Levegh salió despedido del coche en uno de los giros en el aire, su cráneo fue aplastado falleciendo instantáneamente. El coche de Macklin rebotó contra el muro de *boxes*, yendo a parar a una zona con público, donde hirió a tres personas, matando a una de ellas. Macklin salió ileso. Fangio logró sortear los dos coches accidentados por los pelos, y pudo seguir sin sufrir ni él ni su coche ni un rasguño.

<https://www.youtube.com/watch?v=RMoh5hZAaZk>

Más de ochenta espectadores murieron en total. Entre setenta y ciento veinte sufrieron mutilaciones por las piezas de los automóviles, aunque lograron sobrevivir. Otros murieron o fueron heridos cuando los bomberos trataron de apagar el fuego con agua. Una reacción química juntando el fuego con el agua, y la estructura del coche, hecha con una aleación de magnesio, hizo que furiosas llamaradas salieran en dirección a lo que quedaba del público.

Hawthorn no se detuvo en *boxes* esa vuelta. Algunas fuentes apuntan a que iba demasiado rápido cuando vio la señal de detenerse, se pasó de largo y dar marcha atrás estaba prohibido. Otras dicen que, ante el accidente justo enfrente de *boxes*, su equipo optó por hacerlo seguir una vuelta más para evitar posibles daños adicionales.



Explosión.

Cuando al fin paró en la siguiente vuelta, al quitarse el casco Hawthorn era un mar de lágrimas, según la versión del equipo.

La carrera siguió a pesar de todo, según la explicación oficial porque se optó por continuar para evitar que los espectadores abandonaran el circuito en masa, obstruyendo así el fluido tráfico de ambulancias yendo, y viniendo del circuito. Adicionalmente, la mayor parte de las fuentes apunta a que los pilotos no eran conscientes de la gravedad de la desgracia, por difícil de creer que pueda parecer.

Pasadas unas horas Jaguar y Mercedes cambiaron de pilotos en su primer coche. Así, Hawthorn cedió el volante a Ivor Bueb, un piloto a años luz de la élite. En cuanto al sustituto de Fangio, era el brillante Stirling Moss, con una alucinante lista de victorias en su haber a pesar de tener solamente veinticinco años. Moss había triunfado ese mismo año en la prestigiosa carrera italiana [Mille Miglia](#) (recordar [Límite Motor nº7 pág 21](#)), y terminaría segundo detrás de Fangio en el campeonato de Fórmula 1 de ese mismo año de 1955.

Así las cosas, el Mercedes pronto superó cómodamente al Jaguar, y hacia medianoche ya aventajaba al constructor inglés por más de dos vueltas.

Fue sin embargo John Fitch, el segundo piloto del Mercedes de Levegh, el que alteró el curso de lo que parecía una cómoda victoria de Mercedes. Cuando el accidente sucedió, Fitch estaba en el camión de Mercedes, bebiendo café con la esposa de Pierre Levegh, y fue entonces cuando oyeron una explosión. Fitch entonces pidió a madame Levegh esperar mientras él iba a ver qué había sucedido. En ese momento vio el horror ante sus ojos, la escena más propia de una batalla campal que de una carrera, los cadáveres, y entre ellos el de su compañero de carrera. Cuando

volvió al camión, sin decir palabra, pero viendo el espanto, y el dolor en su cara, madame Levegh asintió: «Lo sé, Fitch. Ha sido Pierre. Está muerto. Sé que está muerto».

Horas después, Fitch oyó a un reportero amigo suyo decir que la cifra de muertos andaba sobre las sesenta y cinco (luego esta cifra incrementaría, aunque aún a fecha de hoy la cifra final sigue sin estar clara, pero se sitúa por encima de los ochenta), y Fitch tomó una resolución. Fue hacia el gran jefe de Mercedes [Alfred Neubauer](#), y le propuso abandonar la carrera. Fitch dejó entrever cómo una victoria de Mercedes ante tantas muertes francesas tendría un gusto amargo para todos. Esto, recordemos, lo dijo un exsoldado estadounidense que luchó contra el Tercer Reich, y fue hecho preso de guerra por los nazis, a los directivos de una constructora que apenas años atrás lucía la esvástica en sus bólidos.

Tras unas horas de deliberación en las que los coches siguieron rodando y la dupla compuesta por Fangio y Moss dominando la carrera, Mercedes decidió que la lectura de Fitch era la correcta, y mandó a sus dos coches restantes abandonar. Fueron entonces al *box* de Jaguar para sugerir que tal vez ellos también deberían abandonar, puesto que el accidente empezó por una maniobra suya. Frank «Lofly» England, director de Jaguar, declinó alegando que, puesto que habían pasado ya seis horas desde el accidente, tenía poco sentido abandonar a esas alturas.

Por supuesto, Jaguar heredó así una fácil victoria que Hawthorn celebró por todo lo alto, champán y besos de chicas incluidos. La prensa francesa no perdonó semejante gesto y lo vilipendió, culpándolo asimismo del accidente. Otros eligieron culpar a Levegh (a fin de cuentas, los muertos no pueden denunciar por difamación), mientras que Hawthorn culpó a Macklin en un libro autobiográfico, quien sí lo denunció.



Imágenes extraídas del film de la BBC.



Confusión y muerte.



Evacuación de los cuerpos destrozados.

Aunque, siendo objetivos, lo que sucedió fue un desgraciado incidente de carrera en el que demasiada gente murió debido a la ineficacia o nulidad de las medidas de seguridad, más que a la negligencia de cualquiera de los pilotos involucrados. Sin embargo, cabe preguntarse ¿por qué no se paró la prueba ni que fuera para facilitar la evacuación de ellos heridos?

Lo cierto es que investigaciones recientes (ver el documental [Le Mans 1955 de Emmanuel Reyé](#)) han descubierto, que las autoridades locales, y concretamente el prefecto de La Sarthe comunicó con el Gobernador el cual a su vez informó al Ministro del interior, y entre

todos (por resumirlo) decidieron que el impacto que podría producir que trescientas mil personas abandonasen en situación de pánico el circuito podría causar una tragedia aún mayor. No debemos tampoco obviar que la comarca de La Sarthe tras la II Guerra Mundial no acababa de recuperar su pulso económico, y la carrera significaba la mayor industria de la región la cual podría verse muy perjudicada por esta tragedia, ante lo cual decidieron dejar continuar la prueba.

A fecha de hoy el automovilismo ha evolucionado enormemente en cuanto a seguridad tanto para pilotos como para espectadores, y afortunadamente los acci-



Imágenes extraídas del film de la BBC.



Imágenes extraídas del film de la BBC.

dentos mortales se han minimizado siendo actualmente casi una circunstancia anormal pues sobre todo tras la trágica suerte de Ayrton Senna los esfuerzos en pro de la seguridad han sido enormes, y en estos momentos el automovilismo deportivo es un deporte de riesgo, pero ya no es extremo.

[Mike Hawthorn](#) volvió a Le Mans los tres años siguientes hasta 1958, aunque no logró vencer en la prueba. Sí ganó el campeonato de pilotos de Fórmula 1 ese mismo año, tras lo cual anunció su retirada de la competición. No lo matarían sus riñones, sino él mismo en un accidente de carretera, seis meses después, cuando perdió el



Desesperación e impotencia.



El coche de Levegh calcinado.

control de su coche (un Jaguar, de hecho) tras adelantar a un amigo (quien conducía un Mercedes) en lo que parecía una carrera ilegal. Paradojas de la vida.

Juan Manuel Fangio siguió compitiendo también hasta 1958, logrando cinco campeonatos de Fórmula 1 en un récord que duraría casi cincuenta años hasta que Michael Schumacher se lo arrebató, aunque el mismo alemán declaró que Fangio estaba a un nivel muy por enci-

ma del suyo. Con un imponente e inigualable 46.15% de victorias en F1 respecto a todas las carreras que disputó, «el Maestro» se retiró siendo reconocido mundialmente, ya con cuarenta y siete años, aunque una gran carrera quedaría como vacío en su casillero de logros: tras 1955, Fangio no volvería a correr jamás en Le Mans.

Lance Macklin abandonó la competición pocos meses después tras un accidente en [el circuito de Dundrod](#), en



Increíble la celebración de Mike Hawthorn - Ivor Bueb aún conociendo la tragedia.



Una foto que habla por si sola.

Irlanda del norte. Macklin estrelló su coche al esquivar otro accidente en el que dos pilotos murieron. Su novia le pidió que abandonara las carreras y Macklin, aún enamorado del deporte, pero dolido por todo lo experimentado recientemente, decidió que en efecto era el momento de colgar el casco.

John Fitch se retiró de la competición en 1964 y consagró su vida a mejorar la seguridad no solo en los circuitos de carreras sino también en las carreteras, contribuyendo a salvar un gran número de vidas en ambos ámbitos

de la automoción. Solo con su «Fitch barrier», un atenuador de impactos basado en bidones llenos de arena (un sistema ampliamente usado en los Estados Unidos), se calcula que ha salvado unas diecisiete mil vidas desde su introducción en los años sesenta. Fitch murió a los noventa y cinco años en 2012 dejando un gran legado, premiado con varias distinciones desde el entorno militar por los servicios prestados en la guerra hasta ser miembro del Salón de la Fama de múltiples asociaciones deportivas.

Mercedes Benz de la mano de Alfred Neubauer tomó la decisión correcta, que le honra en los anales de la historia, y consecuentemente tardó varios decenios en volver a La Sarthe, lo cual hizo de la mano de Peter Sauber para reencontrarse con la victoria, que aquel día podía haber conseguido con una gran superioridad técnica, y de pilotos, pero que declinó en honor a los fallecidos.

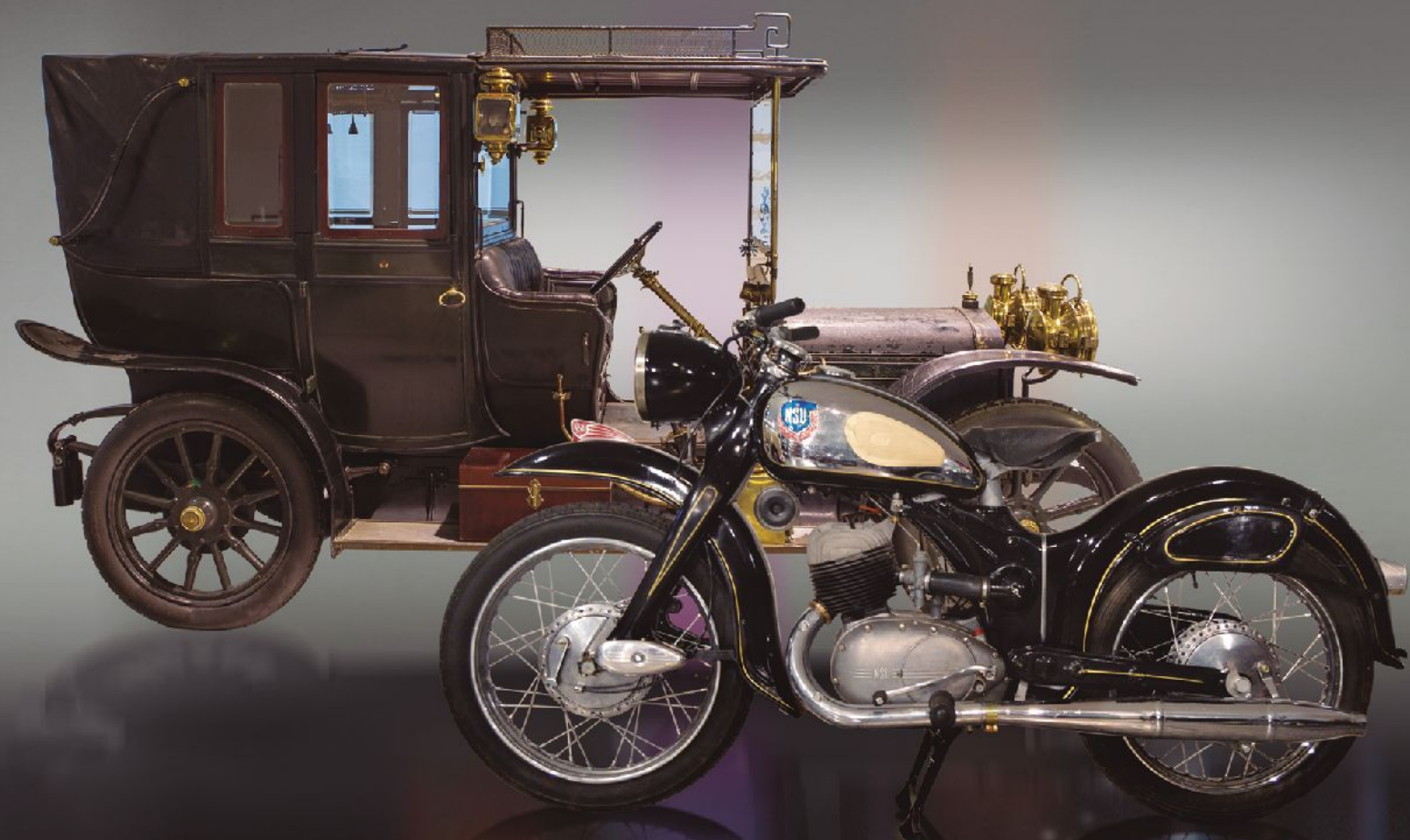
Las 24 Horas de Le Mans siguen aumentando su prestigio mundial, llenando las arcas del ACO, y llevando la prosperidad al departamento de La Sarthe, dentro de la región de los Países del Loira. Es la prueba automovilística de mayor repercusión en todo el mundo, que reúne en la actualidad sobre medio millón de espectadores en el circuito, y miles de millones de repercusión mediática, formando junto a las 500 Millas de Indianápolis, y el GP de Mónaco la denominada "Triple Corona", que solamente Graham Hill posee como vencedor de estas tres pruebas.

Texto : David Navarro / Jesús Garcés
Fotos: Archivos particulares y archivo ACO

MHHA

MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA
Fundación Gómez Planche

20 aniversario



MÁS
que un.....
MUSEO

www.museoautomocion.com



STRATOPOLONEZ: EL FSO POLONEZ DE RALLY CON CORAZÓN DE LANCIA STRATOS

INTRODUCCIÓN

En la historia del automovilismo europeo existe un vehículo tan peculiar que parece producto de un experimento de otra época. Se trata del Stratopolonez, un prototipo único de finales de los años 70 y principios de los 80 nacido en la Polonia comunista, pero con "alma" italiana. Bajo la carrocería angulosa de un FSO Polonez –el coche nacional polaco de entonces– rugía nada menos que el motor de un Lancia Stratos de rally. Este híbrido italo-polaco, oficialmente denominado *FSO Polonez 2500 Racing*, fue concebido para competir y elevar el orgullo automovilístico de un país detrás del Telón de Acero. A continuación, exploramos en profundidad sus detalles técnicos, la historia de su desarrollo, su trayectoria en competición y el legado que dejó en el mundo del rally.

ORIGEN DEL PROYECTO: POLÍTICA, DEPORTE Y UN CHOQUE PROVIDENCIAL

La génesis del *Stratopolonez* combina circunstancias fortuitas con motivaciones políticas y deportivas. En 1977, Andrzej Jaroszewicz –uno de los mejores pilotos polacos de rally e hijo del entonces primer ministro Piotr Jaroszewicz– competía en el Rally de Polonia al volante de un Lancia Stratos HF de origen italiano. Durante una de las especiales, Jaroszewicz sufrió un grave accidente: el Stratos se salió del camino y chocó frontalmente contra un árbol. El impacto destruyó la parte delantera y dejó el chasis inutilizable, pero *milagrosamente* el conjunto mecánico central (motor V6 y transmisión) sobrevivió prácticamente intacto. El piloto y su copiloto resultaron ilesos, y aunque el Stratos quedó sin remedio, sus "órga-



Actualmente es una pieza de museo rarísima.

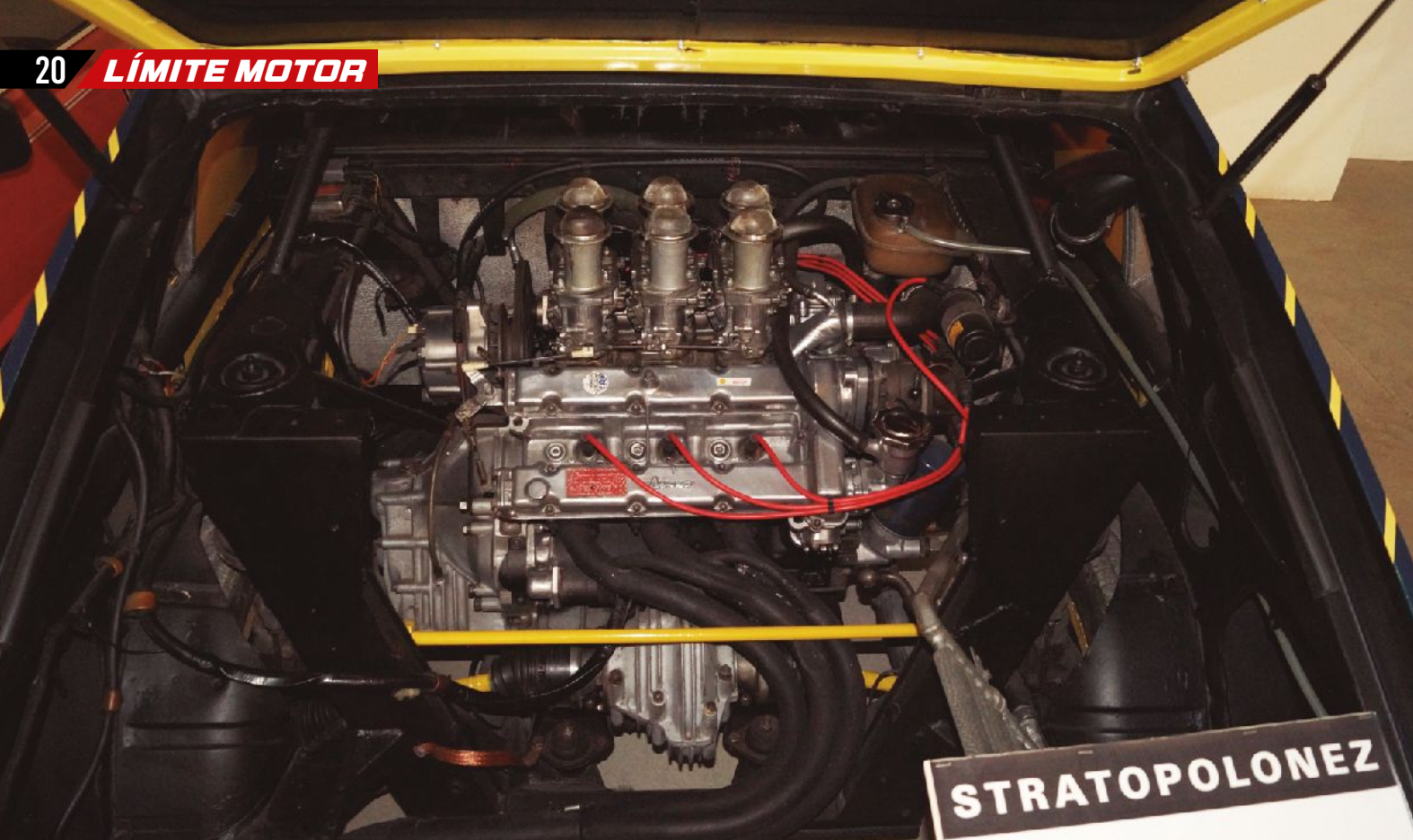


Compacto, potente, y manejable.

nos" mecánicos estaban a salvo gracias a la disposición central-trasera del motor.

Con el Stratos siniestrado como donante, las piezas rescatadas (motor, caja de cambios, suspensiones, frenos, etc.) fueron enviadas al Centro de Investigación y Desarrollo de FSO (OBRSO), en Varsovia. Allí, a instancias de las autoridades deportivas polacas y con el visto bueno político, se encargó un proyecto insólito: construir un coche de competición utilizando el nuevo Polonez como base, pero dotándolo del potente corazón y com-

ponentes del Lancia. El objetivo era doble. Por un lado, promocionar el recién lanzado FSO Polonez –un turismo derivado del Fiat 125p producido localmente– a través del deporte motor, tal como se hacía en Occidente. Por otro lado, generar un símbolo de orgullo nacional (incluso propaganda) demostrando que la industria polaca, con ingenio, podía medirse con los grandes coches de rally de la época. El propio Jaroszewicz, beneficiado por su posición e involucrado en el equipo de competición de FSO, apoyó la iniciativa desde dentro.



Dino Ferrari V6 2.4 L (central trasero).

Así nació la idea del "Stratopolonez", nombre que fusiona Stratos y Polonez. Sin embargo, materializarla no fue fácil. La construcción del prototipo comenzó en 1977 y tomó más de un año, pues hubo que sortear una maraña burocrática y la típica escasez de recursos de la economía planificada. Finalmente, para otoño de 1978, el singular híbrido italo-polaco estaba listo para rodar. FSO aportó un chasis de Polonez nuevo salido de fábrica, y los ingenieros de OBRSO se las ingeniaron para injertarle toda la mecánica del Stratos siniestrado. Como veremos, el resultado fue técnicamente fascinante, aunque también planteó varios desafíos de ingeniería.

DISEÑO Y ASPECTOS TÉCNICOS DEL STRATOPOLONEZ

Integrar componentes de un puro coche de rally italiano en la estructura de un turismo del bloque del Este requirió profundas modificaciones. El FSO Polonez era un modelo de tracción trasera (propulsión) con motor delantero (derivado del Fiat 125), mientras que el Lancia Stratos HF era un biplaza de motor central-trasero, y también tracción trasera. Para combinar ambas cosas, los técnicos de OBRSO literalmente seccionaron el piso trasero del Polonez y montaron allí el conjunto motor-caja del Stratos, soldando subchasis tubulares para dar soporte. De este modo, el Polonez "de motor delantero" se transformó en un prototipo de propulsión trasera con motor central, con todo lo que ello implica en redistribución de pesos y comportamiento dinámico. La parte delantera del chasis se destinó a sistemas auxiliares: por ejemplo, se instaló un radiador de gran tamaño tomado de un ca-

mión STAR polaco en el vano delantero, para mejorar la refrigeración y contribuir al reparto de peso.

El motor empleado era el célebre [Ferrari Dino V6 a 65° de 2.418 cc](#), el mismo que equipaba al Stratos y al Dino 246 GT. De fábrica este V6 rendía unos 190 CV, pero en especificación de competición y con mejoras locales alcanzaba cerca de 270–285 CV a más de 7.000 rpm. Tenía dos válvulas por cilindro y tres carburadores dobles Weber 48 mm alimentando una sedienta sed de gasolina. Iba acoplado a una caja de cambios manual de 5 velocidades (proveniente del Stratos, de origen ZF) con diferencial autoblocante. Dada la ausencia de electrónica, el carácter del motor era muy "vivo" y respondía instantáneamente al acelerador, algo que, por la falta de controles de tracción y disposición de peso, lo hacía difícil de domar, como veremos.

En cuanto a las suspensiones, el Stratopolonez heredó íntegramente los componentes del Lancia: esquemas independientes tipo MacPherson en ambos ejes (con algunos ajustes en los amortiguadores). También los frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas vinieron del Stratos, con generosos diámetros de 271 mm, muy superiores a lo que equipaba cualquier coche del bloque oriental en ese entonces. Básicamente, a nivel mecánico el Polonez aportaba poco más que la carrocería, ya que todo el tren de rodaje, motor, transmisión e incluso parte del habitáculo (butacas de competición, cuadro modificado, volante deportivo de tres radios) eran transplantados de la máquina italiana.

Visiblemente, la silueta del Stratopolonez también evidenciaba su transformación. La carrocería monocasco original del Polonez se reforzó en puntos clave para aguantar

la potencia (posteriormente se añadieron refuerzos cerca del pilar A, en la unión con el techo, para mejorar la rigidez). Se practicaron múltiples tomas de aire y salidas de ventilación: el capó delantero y el portón trasero fueron rejillados para extraer calor, y en los cristales laterales traseros triangulares se abrieron entradas de aire dirigidas al vano motor. No menos llamativos eran los enormes pasos de rueda ensanchados en la zaga. Esto fue necesario para acomodar unos neumáticos traseros de competición de hasta 350 mm de ancho (más anchos incluso que los del Stratos original) montados sobre llantas de aleación Campagnolo de 15". Pese a añadir voluminosos guardabarros, en un inicio las ruedas sobresalían notablemente de la carrocería; tiempo después, bajo sugerencia del piloto Marian Bublewicz, se ampliaron aún más los aletines para cubrir totalmente la huella trasera exagerada. En el eje delantero se usaron ruedas algo más estrechas (aprox. 230 mm de sección), pero también de gran agarre.

Curiosamente, y a diferencia de otros coches de rally de la época, el Stratopolonez no llevaba alerones pro-

minentes. No se instaló el spoiler trasero ni los añadidos frontales que sí equiparían más tarde los Polonez 2000 de Grupo B; únicamente se montó un pequeño deflector en la tapa del motor para canalizar mejor el aire hacia el radiador frontal. Esta escasez de apoyo aerodinámico, sumada al peso concentrado hacia la retaguardia y a una batalla corta, resultó en un manejo muy delicado: el coche tendía a un sobreviraje extremo (*snap oversteer*) incluso con las ruedas traseras gigantes. La distribución de masas quedó muy retrasada y en las primeras pruebas el chasis adolecía de poca rigidez, provocando reacciones bruscas. Como apuntaría un periodista, "era fácil colocar al coche completamente de lado" con una simple apretada de acelerador. Aun así, cuando todo funcionaba en armonía, las prestaciones eran formidables para su tiempo.

A continuación, se resumen las especificaciones técnicas más destacadas del Stratopolonez, comparándolas con las de un Lancia Stratos de competición (Grupo 4) para contexto:

TABLA 1: COMPARATIVA BÁSICA ENTRE EL STRATOPOLONEZ Y EL LANCIA STRATOS DE COMPETICIÓN

Característica	Stratopolonez (1978)	Lancia Stratos HF Grupo 4
Motor	Dino Ferrari V6 2.4 L (central trasero)	Dino Ferrari V6 2.4 L (central)
Potencia (aprox.)	270–285 CV @ 7500 rpm	~270 CV @ 8000 rpm
Par máximo	~260 Nm @ 5000 rpm	~250 Nm @ 6000 rpm (estimado)
Transmisión	Manual 5 velocidades, tracción trasera (LSD)	Manual 5 vel., tracción trasera
Suspensión	Independiente 4 ruedas (McPherson modificados)	Independiente 4 ruedas (McPherson)
Frenos	4 discos ventilados (Ø 271 mm)	4 discos (Ø ~272 mm)
Neumáticos de competición	Del. ~230 mm; Tras. 350 mm ancho	Del. ~220 mm; Tras. 280 mm ancho
Peso en vacío	~980 kg	~950 kg
0–100 km/h	~5.0–5.5 segundos	~5.5 segundos
Velocidad máxima	~210–230 km/h (según desarrollo)	~230 km/h

Nótese que, pese a ganar peso respecto al Stratos (el Polonez modificado rondaba los 980–1050 kg de masa, según configuraciones), las cifras de aceleración y velocidad del Stratopolonez eran similares gracias a su potencia equivalente. También heredó la "personalidad" temperamental del Stratos: mucho motor para un chasis ligero y peculiar distribución de masas, lo que demandaba manos expertas al volante.

En suma, el Stratopolonez era más un peculiar Lancia Stratos disfrazado de Polonez que un Polonez potenciado. Una auténtica criatura de Frankenstein automovilístico: *chasis tubular injertado, motor Ferrari rugiendo a la espalda del piloto, tren rodante de pura sangre y la piel de un modesto sedán polaco*. Este cóctel técnico tan poco ortodoxo le dio un carácter único, pero también presentó retos importantes en fiabilidad y manejo.

DEBUT EN COMPETICIÓN Y TRAYECTORIA (1978–1985)

A pesar de la ausencia de pruebas exhaustivas –no hubo tiempo para un test completo ni siquiera para alinear bien la suspensión antes de estrenarlo– el Stratopolonez se lanzó a competir a finales de 1978. Su debut tuvo lugar en una fecha y prueba que han pasado a la anécdota: en otoño del 78, en el campeonato nacional polaco, este extraño Polonez de motor central dejó atónitos a todos al ganar su primera carrera, a pesar de que su piloto realizó *hasta tres trompos* durante la misma. Al volante iba Andrzej Jaroszewicz, quien consiguió domar lo suficiente al prototipo para cruzar la meta en primera posición, beneficiado en parte por la falta de rivales de igual potencia en esa ocasión (muchos competían aún con coches grupo 1 o 2, Lada y Polonez en versiones básicas



Todo el maletero ocupado por el motor Dino Ferrari.

de apenas 100 CV). El público y la prensa local quedaron boquiabiertos: nunca antes se había visto –ni escuchado– algo semejante, un Polonez rugiendo con sonido de Ferrari y humillando incluso a algunas máquinas occidentales. Aquella victoria, si bien lograda en circunstancias especiales, cumplió el propósito propagandístico: el Stratopolonez nació *ganando* y dio titulares que llenaron de orgullo a la afición polaca.

Tras el debut, el Stratopolonez continuó compitiendo en diversos eventos nacionales hasta 1985, aunque de forma intermitente. Cabe aclarar que este prototipo nunca obtuvo homologación FIA para pruebas internacionales de rally. Al ser una unidad única y experimental, solo podía participar en campeonatos locales o en categorías de prototipos. De hecho, fue empleado principalmente en carreras en circuito cerrado y subidas de montaña (hillclimb) en Polonia, más que en rallies tradicionales. En esos eventos solía compartir pista con otros coches especiales y versiones de competición de turismos de serie. En fotografías de la época se le ve compitiendo codo a codo con modelos como Porsche 911, Renault 5 Turbo u Opel Kadett GT/E, que eran “los pesos pesados” de finales de los 70 y principios de los 80.

Varios pilotos polacos de renombre se turnaron al volante de este bólido único. El propio Andrzej Jaroszewicz lo condujo inicialmente (tras recuperarse de su accidente, pudo por fin “usar” el corazón de su viejo Stratos en una nueva máquina). Más adelante también pilotaron el Stratopolonez figuras locales como Adam Polak, Maciej Stawowiak o el ya mencionado Marian Bublewicz, todos ellos campeones o subcampeones nacionales en distintos

años. Stawowiak, por ejemplo, llevó el coche en una prueba de 1979 en Poznań (aparece en la foto arriba), mientras que Bublewicz fue responsable de sugerir mejoras en la carrocería y chasis cuando lo condujo en los 80. Gracias a esas modificaciones (ensanche de aletas, refuerzos estructurales), el comportamiento mejoró ligeramente, pero el Stratopolonez nunca dejó de ser un coche *difícil*. Sus principales rivales en el campeonato polaco (por potencia) eran los Porsche 911 RS y más tarde los Renault 5 Turbo de Grupo B; frente a ellos, nuestro Polonez V6 podía luchar en velocidad pura (alcanzaba unos **210–230 km/h** en recta y hacía 0–100 km/h en <6 s), pero perdía tiempo en curvas por su menor estabilidad. Además, tenía un *talón de Aquiles* importante: la fiabilidad mecánica. Mantener un exótico motor Ferrari Dino afinado resultaba una pesadilla logística en la Polonia socialista. Las piezas de repuesto eran prácticamente inexistentes en el país, y conseguir las del exterior implicaba trámites engorrosos. Por ello, el equipo técnico de FSO/OBRSO hacía malabarismos para mantener el coche operativo, canibalizando componentes o incluso fabricando algunos. Aun así, lograron que el Stratopolonez permaneciera activo varios años, si bien con abandonos ocasionales por averías. Se rumorea que su consumo de combustible era desmesurado (se habla de 50 hasta 100 litros/100 km en modo de competición), lo que obligaba a repostajes frecuentes y limitaba su autonomía en rallies largos.

Hacia mediados de los 80, con la evolución de los coches de Grupo B y la falta de un programa oficial sólido, el Stratopolonez fue quedando relegado. Su última aparición en competición se registra en 1985, tras lo cual



El eje trasero del Stratos insertado en un Polonez, sencillamente impresionante.

FSO decidió retirarlo definitivamente. Para entonces ya era más un “dinosaurio” curioso que un vehículo competitivo frente a los modernos 4x4 que asomaban. Sin embargo, su mera presencia durante esos años aportó un toque de emoción y orgullo en las pistas polacas. Cada vez que aparecía el estridente Polonez V6 amarillo, los aficionados sabían que verían un espectáculo –ya fuera por su velocidad o por sus trompos impredecibles.

RECEPCIÓN, RESTAURACIÓN Y LEGADO

En su época, el Stratopolonez fue recibido con mezcla de asombro y admiración en Polonia. Para muchos entusiastas locales, representó la prueba de que incluso detrás de la Cortina de Hierro se podía soñar en grande en automovilismo. La prensa estatal lo presentó como un triunfo de la ingeniería polaca, aunque en círculos internacionales pasó casi desapercibido (fuera del Este,



FSO_Polonez_2500_Racing_con equipamiento mínimo tirando a escaso.

pocos supieron de su existencia en aquellos años). Técnicamente no dejó escuela, al ser un ejemplar único, pero sí se convirtió en una especie de leyenda doméstica: el coche que combinó partes de un supercoche occidental con un humilde producto nacional y salió victorioso, aunque solo fuera una vez.

Tras su retiro, en lugar de desmantelarlo, FSO decidió preservar esta pieza única. En 1985 el Stratopolonez fue entregado, aún en estado funcional, al Museo de Tecnología e Industria de Varsovia, para su exhibición pública. Allí quedó expuesto durante años como testimonio de aquella hazaña técnica. A finales de los 90, sin embargo, mostraba ya el desgaste de las carreras. Afortunadamente, en el año 2000 se llevó a cabo una restauración completa del vehículo: un equipo de estudiantes de la Facultad de Tecnología Automotriz de Varsovia, dirigidos nada menos que por Andrzej Skibiński (el mecánico original del Stratopolonez en los 70-80), realizaron un trabajo exhaustivo de reconstrucción. El motor fue desmontado y reacondicionado, se refrescó la suspensión, se recuperó la carrocería con su librea amarilla original de competición y se dejaron todos los sistemas operativos. El proceso sirvió además como proyecto de tesis para los estudiantes, uniendo generaciones en torno a este auto histórico.

Tras su restauración, el Stratopolonez volvió a brillar con luz propia en exhibiciones y eventos clásicos. Actualmente forma parte de la colección permanente del Muzeum Techniki (Museo de Tecnología) en Varsovia, aunque a veces es cedido a muestras temporales en otros recintos (por ejemplo, ha sido mostrado en la antigua acera de Chlewiska, convertida en museo automotriz). Sigue siendo plenamente reconocible: carrocería Polonez de color amarillo con franjas azul oscuro y logos vintage de pa-

trocinadores de la época (OBRSO, Pewex, Castrol, Loctite, etc.), habitáculo de competición espartano, y visible tras el habitáculo, su propulsor Ferrari con los tres carburadores asomando. Es, en definitiva, un ejemplar único en el mundo. Cualquier aficionado que visite Varsovia puede contemplarlo de cerca, comprobando cómo bajo el capó de un modesto Polonez late un poderoso motor italiano V6.

<https://www.youtube.com/watch?v=iTSarGPwKqs>

El legado del Stratopolonez trasciende sus logros deportivos (limitados en número, pero no en espectacularidad). Ha quedado como un icono de la inventiva y pasión automovilística polaca en tiempos difíciles. Demostró que con creatividad, cooperación internacional (recordemos que sin los lazos con Fiat/Lancia nada de esto habría ocurrido) y mucha perseverancia, se podía crear un coche de rally competitivo incluso con recursos muy limitados. En la actualidad es celebrado por los entusiastas de los rallies clásicos como una rareza exótica. Diversos artículos, maquetas a escala e incluso intentos de réplica mantienen viva su memoria. No cabe duda de que el Stratopolonez ocupa un lugar especial en la historia del motor: fue "el unicornio del Este", una quimera mecánica que por unos años rugió en las pistas demostrando que los sueños de velocidad podían sortear cualquier frontera ideológica. Y aunque nació de retazos y política, hoy se le valora principalmente por lo que es: una joya única de la ingeniería automotriz que merece ser admirada por las generaciones futuras.

Texto: Carlos Álvarez Sindín
Fotos: archivos Polonez

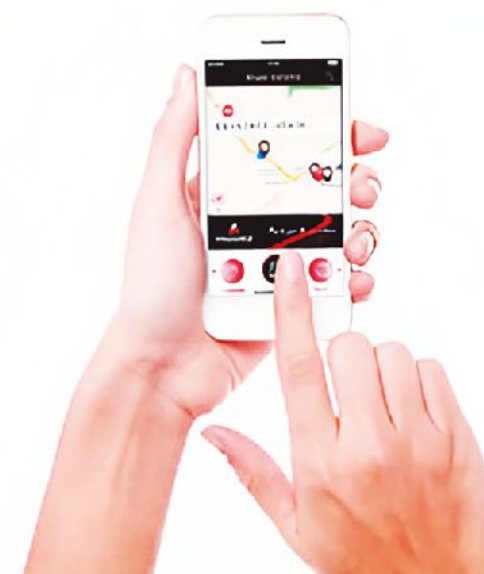


LEX DOMUS
— ABOGADOS —

**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.



Albacete a los mandos de su MAN CEPSA ha conquistado 2 títulos europeos frente a los mejores especialistas del continente.

ENTREVISTA A ANTONIO ALBACETE



Dr. Jesús Garcés

Julián Piedrafita me dijo: Antonio están buscando un piloto para pilotar un camión, y si me permites me gustaría dar tu nombre. Gracias a ello relancé mi carrera de piloto.

Como gracias a la gran carrera deportiva que has desarrollado ya te han hecho muchas entrevistas te propongo hacer un pequeño paseo a través del tiempo. Me he visto algunas de las entrevistas que te han hecho y bueno, es cierto que profundizar sobre el tema del palmarés sería terrible, tendríamos que estar aquí varios días, porque tienes un palmarés fantástico, una cosa impresionante.

LM- *EntonCET, sin más preámbulos, y por supuesto agradeciéndote que hayas acudido a esta cita con Limite Motor. Tienes una gran tradición familiar, porque lógicamente el haber vivido en tu casa, con tu padre, el taller, la afición por las carreras, pero con 15 años, cuando empezaste a competir, ¿qué te planteabas? ¿Recuerdas aquella época? ¿Qué te planteabas cuando te subías al kart?*

AA- Bueno, sí que me acuerdo. Plantearme, pues hombre, al principio lo único que me planteaba era

pasármelo bien. Era un hobby una diversión, y sí que es cierto que, como diCET, tenía todo el apoyo de mi familia, no solamente de mi padre, sino de toda la familia, porque recuerdo que nos íbamos todos juntos a montar en kart, y la verdad es que en un principio no te lo tomas con la idea de hacer una carrera o llegar a profesional, y vivir de ello. Y lo recuerdo, además, como lo que era un chaval de 15 años. Hoy empiezan mucho más pronto, empiezan con 5 y 6 años, pero bueno, como un chaval de la época de tan solo 13 años, 12-13 años, una diversión. La verdad es que era ir a pasar los fines de semana, el domingo, sobre todo.

Yo estaba deseando que llegara mi padre, y me dijera venga, que hoy nos vamos a montar en kart. Yo estaba deseando que llegase ese momento. Y bueno, luego lo que pasa es que mi padre, pues hombre,

me tenía muy a raya, ¿sabes? Y siempre después de que llegáramos de montar en kart, me hacía desmontarlo, limpiarlo, dejarlo en perfecto estado.

LM- *Bueno, retomamos el tema. Estábamos en el... cuando tu padre te hacía limpiar, desmontar el kart, limpiarlo... Sí, sí, sí. Cada vez que llegáramos, incluso cuando ya empezamos con las carreras, después de cada competición, yo se lo tenía que dejar todo desmontado, todo limpio.*

AA- Él luego venía, y lo revisaba, pero yo lo tenía que dejar todo preparado. Me acuerdo en el banquito que teníamos allí, dejárselo todo desmontado, todo limpio, y todo preparado para que él viniera y lo revisara. Y esa es una de las cosas que, bueno, que también he aprendido de él.

LM- *En aquella época yo recuerdo... Tú tenías 15 años, yo algunos más, y recuerdo que teníamos muy poca información. Algunas revistas extranjeras, 4 Tiempos, Autopista, y poco más... En aquella época, ¿cuál era tu ídolo?*

AA- Uy, yo la verdad es que al principio, cuando estaba con los kart y empezaba no tenía un ídolo.

Yo creo que miraba mucho... Me acuerdo que en la época del karting me fijaba mucho en Alfonso García, que era un piloto que estaba corriendo con los kart en la categoría superior, en senior, y era un poco la referencia. Pero no tenía un ídolo de la Fórmula 1. Me gustaba ver la Fórmula 1, verla cuando la echaban en

televisión. Te lo cogías justo cuando empezaban, estaban llegando a parrilla para la salida, te daban ahí la salida, te daban algunas vueltas y luego la llegada. Pero no, la verdad es que en aquella época no tenía claro ni tenía ningún ídolo todavía en mi mente.

LM- *Tú siempre has sido un piloto de circuitos. Muchas ocasiones, sobre todo en esta época en la que estamos hablando, los años 60-70, y después, posteriormente, la verdad, España es muy de rallies. ¿Cómo fue el de cantarte por una especialidad y no por la otra?*

AA- Porque la verdad es que siempre me he preguntado eso. Mira, mi padre hacía todo, es decir, hacía circuitos, hacía rallies, hacía subidas en cuesta. Yo me acuerdo haber ido con él, sobre todo en los veranos, cuando cerraba el taller, nos íbamos de vacaciones a hacer la subida de la Bien Aparecida, Peña-Cabarga, que eran en esas fechas de julio-agosto, y nos íbamos por ahí. Pero bueno, la verdad es que yo empecé con los karts, luego... Yo creo que también fue un poco el camino que quiso marcarme mi padre.

El tema del kart, el tema de los monoplazas... Teníamos muy buena relación con Emilio de Villota, y cuando montó la escuela allá por primeros del año 80 pues a principios de los 80, me metió ahí, y estuvimos muy involucrados con la escuela. Yo creo que ahí ya fue cuando me empecé a dar cuenta que bueno, pues yo creo que deberíamos de ir por ese camino, y de llevar la carrera por ahí, a ver si pode-



El karting con el apoyo de su padre y su trabajo le formaron como piloto.

mos llegar a lo más alto del automovilismo, y llegar a la Fórmula 1, ¿no? O por lo menos intentarlo. Por eso fue un poco por lo que me decanté, o nos decantamos en este caso, porque también fue un poco idea de mi padre, y ya no solamente de él, sino también de Emilio, de Arturo Marcos, que estaba al cargo de la escuela de pilotos, el que siguiéramos en esa línea.

Pero bueno, te voy a contar una anécdota. En el año 83, que yo estaba corriendo en Inglaterra la Fórmula 4, fue el año que Carlos Sainz ganó la Challenge Marlboro, y el premio que tuvo era hacer el festival de Fórmula 4, se lo pagaba Marlboro. Entonces lo hicieron a través de la escuela de pilotos, Arturo estaba involucrado, Carlos Sainz vino a correr con mi equipo, con el que yo estaba corriendo allí todo el año en Inglaterra, entonces hice un poco de anfitrión con él allí en Inglaterra, estuve con él durante todo el festival. Hicimos el festival, íbamos puntuando por países, y puntuábamos por España. Yo recuerdo que él se quedó en cuartos de final, yo conseguí llegar a la final, hacer quinto, entre casi 300 pilotos que estábamos allí por aquellas épocas en el festival de Fórmula 4 en Brands Hatch. Y él, bueno, en aquel entonces ya me lo contó, y me dijo, hombre, a mí lo que me gustan son los circuitos y los monoplazas, pero yo tengo claro que yo quiero ser profesional, y ganar dinero con esto, y veo que ahora mismo la única manera de conseguirlo en España y poder ganar dinero con esto es con los rallies.

Y de hecho fue al año siguiente cuando, creo que ya le fichó Renault, aunque siguió haciendo algunas carreras de monoplazas, porque coincidimos en algunas carreras, pero fue cuando le fichó la red Renault de Madrid y Provincia, y fue cuando ya empezó a despuntar, y a ser ya piloto profesional. Entonces sí que es cierto que en aquella época los rallies tiraban un poco más, y de hecho yo creo que incluso ahora los rallies siguen tirando un poquito más, somos un país más de rallies, hay muchísima afición sobre todo por la zona norte de España, y hombre, es cierto que es una especialidad muy bonita, es una especialidad que te acerca mucho al público. Yo, bueno, he hecho algún rally de regularidad he hecho con Eduardo en el Mini, y he hecho algún rally de cero, y la verdad es que es una disciplina bonita, pero bueno, ya te digo, nosotros nos descantamos por intentar llegar a lo más alto del automovilismo dentro de circuitos, llegar a la Fórmula 1, y tomamos esa decisión.

LM- *Has competido en prácticamente todas las disciplinas, vamos a decir, inferiores de los monoplazas, la 1430, la Fórmula 4, estuviste en Inglaterra probando Fórmula 3000. En todo este, vamos a decir, crecimiento que has llevado durante un tiempo, ¿qué parte de esta trayectoria crees tú que te ha servido más para afianzarte como piloto profesional? Porque realmente los pilotos profesionales en España sois muy contados, ¿no? Toda esta experiencia, con la perspectiva del tiempo, tu la ves como una experiencia necesaria para crecer*



La Fórmula Ford una escuela como pocas.



La aventura inglesa en la que maduró como persona, y como piloto, pero que no tuvo continuidad por los costes.



Antonio Albacete padre en Alcañiz 1980 con el portaviones de Chrysler apto para unos pocos volantistas.

como piloto, ¿es necesario ir al extranjero y confrontar tus cualidades con otros pilotos para realmente afianzarte como profesional?

AA- A ver, yo creo que sí, yo creo que es necesario irte al extranjero, y medirte con los pilotos de fuera. Yo creo que el paso por las fórmulas inferiores, y sobre todo el paso de ir a Inglaterra, aparte que me

tocó en una época que eran los 18 años, y me tocó el irme a vivir allí solo, bueno, no vivía solo, vivía con un mecánico, teníamos una casa alquilada en Silvestone con un mecánico inglés y con un piloto brasileño y la verdad es que tengo los mejores recuerdos, muy buenos recuerdos de aquella época y yo creo que eso te curte, te empieza a curtir como piloto el



El CET junto a FIAT una de sus mejores experiencias.

estar allí lejos de la familia, el dedicarte casi el 100% del tiempo a ello, eso te va curtiendo, y te va haciendo, bueno, pues un poco el irte viendo ya un poco más como tomártelo ya como una profesión, como un trabajo, como una disciplina en la que ya pues empiezas a hacer un poquito de deporte, empiezas a cuidarte, empiezas a tener una serie de disciplinas que tienes que ir siguiendo, pero vamos, sí, yo veo que tienes que salir fuera, aunque también te digo que hemos tenido épocas muy buenas, yo me acuerdo de la época del CET, con los superturismos, venían pilotos de fuera a medirse aquí con nosotros, y sobre todo en el año 95, recuerdo carreras de final de temporada, que los campeonatos de por ahí fuera se habían acabado, y venían pilotos italianos, ingleses, y les dábamos caña, o sea, de hecho yo recuerdo la última carrera de campeonato en el Jarama, pues igual había cinco o seis pilotos ex Formula 1, y yo gané esa carrera, les di caña aquí en el circuito de Jarama.

Es quizás, ya que lo has nombrado, pues salto directamente, la época del CET, pasas de monoplazas a turismos y a los GT's incluso, la época del CET, la recordamos todos quizás como la mejor del automovilismo español de los últimos 40 años, esa época, esos 6, 7 años. Yo creo que sí, yo creo que fueron unos años fantásticos, unos años muy bonitos, en los que había mucho nivel de pilotos, de equipos, ten en cuenta que venían equipos de fuera, yo recuer-

do que estaban, pues con Nissan estaba Jan Speed, con Alfa Romeo era directamente Alfa Corse, con Opel, era Conrero, en fin, la verdad es que había un nivelazo tremendo y yo creo que ha sido uno de los campeonatos dentro de los campeonatos nacionales, y de las épocas que hay en los campeonatos nacionales, uno de los más bonitos. Ha habido épocas muy bonitas en los 70, pues también campeonatos de turismos. Yo recuerdo cuando me lo contaba mi padre que venían a correr pilotos portugueses, y luego había unas luchas muy bonitas, porque había muchos que eran, por ejemplo mi padre era preparador y piloto, yo creo que era más preparador que piloto, pero tenían esas guerras de prepararse los coches, entonces CET tenían las guerras con los preparadores catalanes cuando venían a correr aquí a Jarama, cuando ellos iban a correr allí a Montjuïc, iban a correr a Calafat luego ya más tarde, ha habido épocas muy bonitas, pero yo creo que profesionalmente, quitando el tema emocional, profesionalmente la época del CET yo creo que ha sido una de las, si no la mejor que hemos tenido hasta ahora.

LM- Y ya que estamos hablando del CET, y fue donde nos conocimos hace unos años, ¿qué le faltó al nuevo CET para afianzarse y desde tu punto de vista, tu opinión, por qué ha fracasado el nuevo CET?

AA- Pues a ver, no lo sé, yo creo que hoy han cambiado mucho las cosas también, también yo creo

que el intentar hacer una categoría nueva, unos coches que eran también laboratorios, porque era un campeonato un poco laboratorio, yo creo que eso fue lo que lo truncó un poco. Sí que es cierto que claro, si se hubiese tomado el camino de traer los coches tipo TCR que ya estaban funcionando por el resto de Europa, cosa que era carísima, pero a lo mejor el intentar hacer esa mezcla con estos coches fue un poco lo que truncó el campeonato. Y luego también hay una cosa, en aquella época quizás que las marcas estaban muy involucradas, teníamos televisión, cosa que ahora no, y luego además teníamos televisión en directo, televisión española, tenías dos cadenas en aquella época, y ahora mismo pues sí, tienes las retransmisiones en streaming y tal, pero hay una amalgama ahí que no llega a coger tirón, entonces el CET yo creo que ha sido un poco una mezcla de cosas, y desgraciadamente el automovilismo está tomando un cariz que es cada vez más caro, los coches cada vez complejos, tanto de mantener como de comprar, prácticamente no puedes correr los campeonatos que hay ahora, hacerte tu propio coche como se hacía antiguamente.

Yo me acuerdo que mi padre se hacía los coches, los Minis, el Chrysler, cuando corrió los últimos años en el CET con un Toyota se lo hizo él. Ahora mismo eso es impensable, tú no puedes coger y correr con un coche que te hagas tú mismo en tu taller, al final, en un

campeonato de España, yo creo que eso es un poco lo que ha cambiado y lo que hace que sea cada vez más difícil tener unos campeonatos en condiciones.

LM- En el CET, prácticamente estuviste en todos los equipos grandes, ¿guardas especial recuerdo de alguno de ellos y por qué motivo? Bueno, a ver, guardo recuerdo de prácticamente todos.

AA- Yo tengo que darle las gracias a Pepe Ruiz Thiery, que es el que me dio la oportunidad de entrar a correr con los turismos, el que me dio la oportunidad de correr campeonatos de Europa, la de correr campeonatos de España de turismos. Guardo muy buena relación, y tengo muy buen recuerdo también con Meycom, pues cuando me quedé fuera del equipo Camac, porque entró otro piloto con más patrocinio, ellos me acogieron, y fue cuando corrimos con el Fiat Tipo, y la verdad es que tuvimos una temporada fantástica. Guardo muy buen recuerdo cuando estuve con el equipo de Basas, y sobre todo de Luis Cano Manuel, que fue también el que quiso contar conmigo para estar ahí en esa estructura de Basas con los M3 y con el patrocinio Central Hispano.

Guardo buen recuerdo también de Opel, cuando estuve con Opel, del equipo Conrero, de los directivos de Opel. Guardo muy buen recuerdo, por supuesto, cuando estuve con el equipo de Teo. Yo, a ver, he sido un No he querido cerrarme puertas, he querido tener muy buena relación con toda la gente,



Opel le ofreció un gran coche, que triunfaba en el europeo.



Con el M3 de Baporo en el embudo de Alcañiz, quizás el coche que más le llenó.

con todos los equipos con los que he estado.

Creo que ellos también han estado a gusto conmigo, y yo creo que el hecho está ahí, que sigo teniendo puertas abiertas en muchos sitios, y ya te digo, guardo muy buenos recuerdos y mantengo muy buena relación prácticamente con todo el mundo.

LM- Sin duda, doy testimonio de ello. En un momento determinado surge un cambio de dirección que supongo que te lo habrán preguntado muchas veces, pero yo incluso ahora mismo me lo sigo preguntando. ¿Cómo fue el cambio de los turismos, los GT, y los monoplazas a los camiones? ¿Qué pasó ahí?

AA- Bueno, pues a ver, ahí pasaron varias cosas. Una de ellas fue que en la temporada 95-96, cuando acabamos la temporada del CET, a mí me hubiese gustado haber seguido en la estructura de Teo, pero hacía falta dinero. Teo me dijo que, si no se conseguía un patrocinio porque no tenía mucho apoyo de BMW, tampoco tenía apoyo de Fina, que era uno de los patrocinadores, y estaba buscando patrocinio, y tampoco yo conseguí el patrocinio necesario.

Al final vino Mato Chaves, piloto portugués con dinero, y ese año me quedé prácticamente sin hacer nada. Conseguí, gracias a Chefo, que me llamó para hacer la Copa ZX, no quedarme esa temporada en

tierra. El estar haciendo la Copa ZX me abrió un poco la puerta a tener contactos con Piedrafita Sport, que era quien hacía los ZX y llevaba toda la organización de la Copa ZX. Hablando con Julián, durante la temporada de la ZX, en el año 96, me comentó que ellos llevaban toda la ingeniería de los camiones MAN, todo el tema de adquisición de datos, telemetrías, ingeniería, y me comentó que Cepsa estaba buscando un piloto para el año siguiente, es decir para el 97.

Cepsa le había pedido consejo a él, y me dijo que si no le importaba que diera mi nombre. Yo le comenté, ¿tú cómo ves esto? ¿Cómo es el campeonato? porque yo lo único que sé de los camiones y del campeonato de camiones es lo que he visto en televisión, y cuando voy al Jarama las carreras de camiones.

Yo había conducido uno, y de rebote, de casualidad, no tenía nada que ver ni de transportista ni nada de nada. Entonces le dije que sí, que diese mi nombre. Sé que había otros dos o tres candidatos más a parte de mí, y al final, Cepsa tomó la decisión de contar conmigo aparte de que yo también veía que había que tomar, una salida profesional.

Yo quería también intentar hacer de esta pasión del automovilismo hacerla profesional, y tener algún

beneficio, algún ingreso. En ese momento, Cepsa me ofreció ese volante. Cuando hablé con ellos para firmar el contrato, les dije, vamos a ver qué pasa. Yo no sé si voy a aguantar aquí un año, si van a seguir las cosas bien, si vamos a estar contentos o no. Vamos a probar un año. Y, bueno, así surgió el tema.

El año 97, pues, nada, empecé la temporada y la verdad es que fueron unos principios de temporada un poquito fuertes, duros. Había mucho contacto, había muchos accidentes. Al ser piloto novato, pues, prácticamente que me los llevaba todos, pero hicimos buenos resultados.

No se me dio mal del todo y quisieron contar conmigo para el año siguiente. El año siguiente ya fue mejorando el tema. Hicimos algún podio, y a raíz de ahí pues fueron, creo que con Cepsa fueron 20, 22 años los que estuve con ellos.

Actualmente, pues, sigo ahí. Desde el año 97 sigo ahí con los camiones, en el Campeonato Europa de Carreras de Camiones, donde, pues, afortunadamente me ha ido bien. Gané tres campeonatos de Europa, varios segundos puestos, varios terceros, varios campeonatos por equipos, y muchos campeonatos de España de Carreras de Camiones, y donde me he hecho un nombre. Mucha gente me conoce por los

camiones. No me conocen por haber estado corriendo en monoplaza, ni turismo, ni haber sido piloto del CET, ni nada de esto. Me conocen solamente por ser el piloto de los camiones. Actualmente, pues, nada, el otro día en Zolder hice mi carrera 900 dentro del Campeonato FIA de Carreras de Camiones, que son más, porque he hecho más carreras fuera del Campeonato FIA. Y, bueno, voy a intentar seguir manteniendo esos récords.

LM- Realmente el paso a los camiones ha marcado tu carrera, como bien dices, porque la mayoría de las personas, aficionados, te relacionan directamente con los camiones. Hubo un momento en que la competición de camiones tuvo un auge muy importante. Yo soy muy seguidor de, sobre todo, publicaciones francesas, y en Francia era un boom completo. Incluso había 24 horas de resistencia. Recuerdo que cambiar las ruedas era un poema, con todas las tuercas que lleva una rueda de camión, y se hacían competiciones entre mecánicos. Bueno, era una cosa tremenda.

¿Tú crees que realmente en España tiene el eco la competición de camiones como en Alemania o en Francia o en Italia? Porque realmente son súper espectaculares, y cuando corréis en el Jarama, normalmente el circuito está, no vamos a decir lleno, pero hay muchí-



El Europeo de camiones le lanzó al estrellato.

simas gente. Entonces, no sé, ¿tú cómo lo sientes? ¿Cómo has visto, dijésemos, los medios de comunicación? ¿Se han ocupado de esta especialidad tan espectacular? ¿No se han ocupado.

AA- Bueno, a ver, te cuento. Sí que es cierto que afición, como decimos aquí en España, cuando la gente se entera, y la gente sabe que venimos aquí al Jarama, el circuito va a muchísimo público. Muchísima gente va a ver las caras de camiones. Son carreras espectaculares, lo sabemos. No es uno de los países en los que más afición hay ahora mismo. Diría que Francia es el país que más público lleva a la carrera en Le Mans. Bueno, yo he visto las tribunas este año como si fueran las verdaderas 24 horas de Le Mans llenas hasta arriba de público. Alemania, en Nürburgring, también va bastante público. Pero yo lo que sí que veo y que pasa un poco, o que ha pasado aquí, es que cuando estábamos con Cepsa y estaba patrocinando, y estábamos ahí ganando campeonatos, sí que se hacía un poco eco. Pero sobre todo se hacía eco cuando llegaba la carrera del Jarama.

Toda la prensa, todo el mundo te preguntaba. Aparte de que Cepsa, quieras que no, hacía bastante presión a la prensa para que sacaran la noticia. Ahora mismo yo sé que hay mucha gente que incluso habla con ellos y dicen, pero sigues corriendo con los camiones. Ah, pero yo creía que ya lo habías dejado, que ya no estabas con ellos y tal. Yo creo que al no

tener un patrocinio fuerte español que pueda hacer un poquito de presión o fuerza en la prensa, pues se queda un poquito olvidado. Sí que es cierto que, por supuesto, siguen haciéndose eco de mis carreras, muchos periodistas me siguen preguntando, y estoy agradecidísimo por ello. Pero sí que es verdad que se ha quedado un poquito de lado. Ahora también es cierto que no estamos ganando campeonatos de Europa, que eso también quieras que no, pues puede hacer que la prensa se anime un poquito más a sacar cosas, y a difundir noticias tuyas.

Pero bueno, sí que hay afición, hay interés y gracias a vosotros que cada vez tomáis iniciativas como esta, y que os acordáis de pilotos como yo, pues vamos teniendo ese poquito de difusión que vamos necesitando.

Antonio Albacete volverá este año al europeo de camiones, y seguirá demostrando su nivel de gran piloto, para orgullo del motorsport español, y en Límite Motor no le perderemos la pista.

Muchas gracias a Antonio por su tiempo, y su esfuerzo de tantos años por estar en lo más alto difundiendo una forma de hacer, que aunque pueda parecer pasada de época es la auténtica, y más pura forma de vivir el motorsport, que es desde abajo, desde el taller aprendiendo paso a paso desde la mecánica hasta el pilotaje.



En la Copa ZX Citroën, rescatado por Chefo en un momento crítico de su carrera.





Alyhu Motor

TLF 652608021

Ctra. Valladolid 171
Pol. Ind. Los villares
Salamanca



1979 ATS D2 Stuck Mónaco.



Slim Borgudd también recordado por haber sido el batería del grupo sueco Abba.



1977 ATS-Penske con Jean Pierre Jarier al volante.

ATS F1 Y GUNTHER SCHMIDT

FORMULA 1 MADE IN GERMANY



Dr. Félix Pedro Lanciego

En una ocasión, después de cenar con unos periodistas, recibió la cuenta del restaurante, sacó un bolígrafo, la miró, anotó algunas cosas y dijo: "Bueno, somos 18 personas en total, así que... ¡Ah, es broma! ¡Yo pago la cuenta!"

Hans-Gunther Schmidt había nacido en 1932 en Mannheim, Alemania. Había participado de forma "amateur" en algunas carreras entre finales de los 60 y 70, pero lo dejó para centrarse en dirigir una empresa de llantas de aleación ligeras, ATS (Auto Tesnisches Spezialzubehör) cerca del circuito de Hockenheim en Bad Dürkheim, con especialización para modelos de la casa Porsche, VW, Mercedes, AMG, en sus modelos de alta gama. El negocio era floreciente a mediados de los 70 y Gunther sintió otra vez la llamada de la competición.

PRIMER CAPÍTULO 1977

Así que cuando supo que Penske liquidaba su equipo y sus materiales, lo compró. En ese momento el modelo era el Penske PC4, que había tenido una buena actuación en el campeonato de 1976, con John Watson, incluso ganó un gran premio el de Austria.

Gunther pintó el Penske de amarillo con bandas rojas y negras y puso al volante del coche a Jean-Pierre Jarier en un principio, un destacadísimo piloto que había sido Campeón de F2 en 1973 y después había fichado por el

equipo Shadow, donde había demostrado habilidad y rapidez. Tuvieron un destacado debut, ya marcando un punto en su primera carrera. Hans Heyer corrió de forma ilegal en el GP de Alemania, hasta que los organizadores se dieron cuenta y (coincidiendo con su abandono) lo descalificaron. Luego Hans Binder ocupó su plaza y el equipo descartó participar en los últimos tres GP de la temporada. Pero ya entonces Gunther daba muestras de su tempestuoso carácter cuando se le llevaba la contraria y tenía dificultades para relacionarse con los miembros de su propio equipo con sus constantes intromisiones en aspectos del negocio que no controaba por lo que provocó un mal ambiente dentro del equipo. No hubo mas puntos esa temporada.

SEGUNDO CAPÍTULO 1978

Para 1978 se deshizo de dicho material y se contrata al gran Robin Herd de March que hace correr el el ATS HS01 (por Herd- Schmidt con el que se había parcialmente asociado) un coche que ya estaba diseñado con anterioridad y no había tenido oportunidad de competir. El coche como se puede ver en las fotos iba muy en la línea del Williams FW06. Los pilotos fueron Jochen Mass y de nuevo Jean-Pierre, y causó pánico en Jochen Mass tras un fuerte accidente que le rompió las piernas pero los resultados no llegaron (salvo un 8º de Jarier en Sudáfrica) y los que entraban y salían del equipo eran los miembros cuando no tenían la misma opinión que Gunther. Pasaron por ahí entonces pilotos como Alberto Co-

lombo, Michel Bleekemolen, Keke Rosberg y Harald Ertl. El equipo no destacó mas que por esto y sus abandonos o accidentes y al final del año ya con un coche de efecto-suelo, el D1 diseñado por John Gentry, y con Rosberg nuevamente al volante terminó este triste año para ellos.

TERCER CAPITULO 1979

Para 1979 tenía un nuevo coche-ala, el D2, obra de Gentry y Caliri y un solo piloto Hans-Joachim Stuck para "pelearse" con él y con el coche. Las deficiencias del coche hacen que a mitad de temporada se presente otro chasis, el D3, diseñado por Nigel Stroud, de sospechoso parecido con el Williams FW07, con el que Stuck consigue un 5º puesto en el GP de Estados Unidos.

UNA NUEVA DÉCADA 1980

En 1980, con el D3, y con Jan Lammers y Marc Surer, intentaron otra vez la aventura de hacer correr dos coches pero tras el accidente en Sudafrica de Surer, corrieron solo con uno hasta su recuperación pero nuevamente la frustración llegó con los resultados y solo clasificaron 4º en un GP con Surer, con el D4 diseñado por, quien si no, Gustav Brunner.

1981 OTRO AÑO EN VANO

Comenzó la temporada con Jan Lammers al volante del D4. En San Marino debutó Slim Borgudd, batería del grupo sueco ABBA en el segundo coche, por lo que presentaba ese logo en los pontones laterales. Slim aguanta toda la temporada y Lammers abandona a la mitad de

ésta. Por entonces se estrena el nuevo HGS1 (iniciales de su diseñador Hervé Guilleupin y Schmidt) y solo consigue un sexto puesto en Gran Bretaña, nada más.

COMIENZA 1982, NUEVO TODO

Nueva reestructuración en 1982, con el D5 (versión mejorada del HGS1 de la pasada temporada, con Manfred Winkelhock (piloto oficial de BMW) y Eliseo Salazar como segundo piloto (famoso en la F1 por "pegarse" con Nelson Piquet en Alemania, difundido ampliamente por la TV.. Ambos consiguieron sendos quintos puestos durante la temporada en Brasil y en San Marino (entonces queda como su mejor temporada) y con los gastos de la F1 en aumento, por si fuera poco, se enmista con su socio Erich Stahnshmidt que desaparece de la estructura.

1983: LLEGAN LOS BMW TURBO

Para 1983, a pesar de todas las "travesuras" de dentro y fuera de pista, Gunther consigue un acuerdo de suministro de motores V4 turbo de BMW que les permite regularmente clasificarse bien, con un coche, el D6, diseñado por (quién si no), Gustav Brunner, que parece que no había tenido bastante con su experiencia previa con irascible director, pero su falta de fiabilidad les impide hacer una temporada decente.

1984: EL "GRAN HERMANO" DESAPARECE

En 1984, con el D7, evolución del anterior D6 de Gustav, Manfred, iba 3º en Bélgica antes de abandonar y consigue sólidas actuaciones, aunque al final solo consigue sendos



1980 ATS D3 con Jan Lammers en GP Mónaco.



1978 ATS HS01 con Mikael Bleekemolen a los mandos.



1984 ATS D7 con Manfred Winkelhock al volante.

8º "scratch" en Dallas y Canadá. Por problemas de impagos denuncia a ATS y el equipo es intervenido hasta que paga. Manfred abandona "el barco" y es sustituido (a partir de Austria ya corria con ellos) por Gerhard Berger, que impresiona a todos en Monza y Austria apuntándose un puesto sexto en el GP de Italia. También se agota la paciencia de BMW que se lleva sus motores a un equipo menos caótico y más fiable como el equipo Brabham de Ecclestone, consiguiendo con ellos varios campeonatos con Nelson Piquet al volante. Al final de temporada, sin motores y sin pilotos, Gunther liquida el equipo y sus activos de F1.

LOS "ESPABILADOS" QUE SE COLARON EN LA PARRILLA

Una anécdota más en relación con ATS. Al menos tres pilotos han visto la bandera negra por participación ilegal, es decir, por no haberse clasificado para poder correr la carrera. El caso más curioso y conocido, sin duda, es el de Hans Heyer, uno de los mayores especialistas en carreras de turismos, que intentó correr el Gran Premio de Alemania en Hockenheim de 1977 con un viejo Penske, rebautizado como ATS. 30 pilotos optaban a las 24 posiciones de parrilla. Entre los seis no clasificados, nada me-



1989 Rial ARC02 Ford Volker Weidler en el GP de México.

nos que Emerson Fittipaldi con el Copersucar y también Emilio de Villota con el McLaren, a quien le faltaron dos décimas de segundo para entrar entre los 24 mejores.

Hans había clasificado 27º, como tercer reserva para ese gran premio, pero "de alguna manera" encontró la manera de colocar el coche al final de la parrilla y tomar la salida a pesar que le advirtieron de su descalificación y luchó por varias vueltas con otros participantes, tal era el deseo de Heyer de correr el gran premio de su país. No ha sido el único hubo dos casos más posteriormente parecidos, uno con Harald Ertl en Francia 1977 y otro con el veterano Tim Schenken en 1976 en USA.

1988-89: DE NUEVO EN ESCENA: RIAL RACING

Tras cuatro años sin saber de él, Gunther compraría una empresa rival de Alemania en la fabricación de llantas,

Rial, y de nuevo intentaría con éste nombre su asalto a la F1, que vuelva también a resultar fallido, con el (masoquismo?) fiel diseñador Gustav Brunner a la carga. Otros pilotos que compitieron con Rial fueron, Gregor Foytech, Pierre-Henri Raphanel, Bertrand Gachot, En 1988 y 1989 consiguieron 3 puntos en cada temporada. Andrea de Cesaris consiguió ser cuarto en Detroit, Christian Danner también corrió para ellos al año siguiente con dos coches en el equipo, el otro para Volker Weidler, y Danner consiguió otro 4º puesto en USA, pero a partir de ahí, los malos resultados clasificatorios hacen "echar el cierre" al equipo de forma definitiva en la aventura de F1 y se centra en la empresa de llantas, cede la dirección a su hijo, para fallecer en el 2005 con 72 años.

FOTOS: Gracias a Pinterest y Facebook.

AUTOESCUELAS EL PILAR

TODOS LOS PERMISOS CURSOS PROFESIONALES

SALAMANCA
SANTA MARTA
BÉJAR
GUIJUELO
VILLARES
VILLAMAYOR



DOS EXPOSICIONES PERMANENTES:

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

Visitas didácticas teatralizadas/Exposiciones temporales/Conferencias/Talleres

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





La llegada de Jim Clark a la parrilla de Indianápolis se vió con respeto, y temor.

CÓMO JIM CLARK Y LOTUS GANARON LAS 500 MILLAS DE INDIANÁPOLIS



Dr. Jesús Garcés
Fotos: archivo
motorsport

“Dobló a todos excepto a A. J. y, por respeto, decidió quedarse detrás de él durante las últimas 20 vueltas. Esa carrera abrió los ojos de mucha gente sobre Jim Clark”.

Como un forastero de las 500 Millas en un “coche endeble”, Jim Clark hizo algo más que derrotar a los estadounidenses en su propio Brickyard; también se ganó su respeto.

Su carácter reservado pero afable, combinado con una velocidad increíble, pronto se ganó a sus compañeros es-

tadounidenses. Fue el rostro del movimiento radical que cambió para siempre las carreras de monoplazas en Estados Unidos, y sin embargo lo hizo con un estilo y una elegancia que desarmaron a sus oponentes en lugar de aplastarlos.

Disputó cinco ediciones de las 500 Millas de Indianápolis y, con un poco de suerte, podría haber ganado fá-



Clark y Chapman dos genios unidos para ganar.

cilmente cuatro de ellas. Su complexión ligera y su comportamiento reservado ocultaban el hecho de que iba directo a la yugular cada vez que se ponía las gafas.

Pero quizá lo más impresionante del asalto de Jim Clark a Estados Unidos en los años sesenta fue la forma en que se ganó a los valientes, y fornidos héroes del Brickyard, que desayunaban clavos y se burlaban de aquellos pilotos de circuitos europeos, que se sentaban para orinar.

“Para ser honesto, A. J. Foyt, y yo no le prestamos mucha atención cuando apareció por primera vez, porque la Fórmula 1 no tenía mucho prestigio aquí en aquel momento y los veíamos como una especie de pilotos caballerosos”, admite Rufus ‘Parnelli’ Jones, posiblemente uno de los cinco mejores pilotos completos de todos los tiempos.

Clark y compañía causaron un impacto inmediato en el Speedway, terminando segundos en su debut en 1963.

“Nosotros éramos los duros matones del patio trasero y ellos tenían esos coches endeble y de aspecto extraño, y realmente no nos preocupaban. Eso no significa que no respetara a Clark desde el primer momento, porque sí lo hice. Pero no estaba preocupado por él cuando apareció por primera vez”.

En 1963, la gente no temía a lo desconocido y el roadster con motor delantero había dominado Indianápolis desde principios de los años cincuenta. De no haber sido por Dan Gurney, quizá no habría habido un capítulo dedicado a Clark en los libros de récords del Indianapolis Motor Speedway. Fue Gurney quien presentó a Ford y Colin Chapman, quien a su vez llevó su Lotus a Indianápolis con Gurney y Clark, que nunca habían visto un óvalo, y mucho menos conducido en uno.

“Jimmy estaba dispuesto a hacerlo y eso fue lo que realmente me gustó de él; le encantaba correr, y no le

preocupaba proteger su reputación”, dice Gurney, que había debutado en Indianápolis un año antes con el patín de motor trasero de Mickey Thompson.

“Pero creo que, sea quien sea, la primera vez que vas a ese lugar es una situación bastante intimidante. Al principio no estaba seguro y le llevó un tiempo adaptarse, pero una vez que lo hizo, estaba inmediatamente en el ritmo”.

Saliendo de la quinta posición de la parrilla, el Lotus de Clark era más lento en las dos largas rectas, pero más rápido en las curvas que los roadsters, y su estrategia de una sola parada en boxes le permitió liderar 28 vueltas, aunque Parnelli Jones tenía claramente la combinación más rápida.

Aun así, había quedado claro que aquel escocés tímido no era un visitante ocasional.

Lejos de lamentarse, Clark quiso demostrar que el coche era realmente bueno. Regresó ese mismo verano a Milwaukee, donde logró la pole, y ganó la carrera. Dobló a todos menos a A. J. Foyt y, por respeto, decidió no atacarlo en las últimas vueltas. Aquella actuación abrió los ojos de muchos. Jim Clark no solo era rápido: era un piloto completo, respetuoso, y letal cuando era necesario. Clark ya no era un invitado extranjero: era una amenaza real.

“Realmente no fue una espina clavada durante todo el día; simplemente no estaban en nuestra liga”, dice Parnelli, que lideró 167 de las 200 vueltas y terminó 34 segundos por delante de Clark en una carrera empapada de controversia después de que el coche de Jones perdiera aceite y estuviera a punto de ser sancionado con bandera negra.

Gurney, que acabó saliendo duodécimo y terminó séptimo después de rodar toda la tarde con siete cilindros,



En Milwaukee Clark apabulló a todos, y solo respetó a Foyt.

se ríe al recordar al propietario J. C. Agajanian rogando al comisario jefe Harlan Fengler que no mostrara la bandera negra al viejo Calhoun.

Clark terminó segundo en su debut en Indianápolis, pero podría haber ganado si Jones hubiera sido descalificado.

“Los estadounidenses no querían que un inglés viniera aquí y ganara, pero creo que si la carrera se hubiera celebrado en Inglaterra habría sido al revés. Pero hizo un gran trabajo. Quería seguirme, pero yo iba mal, así que le indiqué que pasara después de tres vueltas y luego se acomodó, se metió de lleno y fue a por todas”.

Situado entre las leyendas de rojo, blanco y azul Jones y Foyt al final, Clark felicitó al ganador y nunca mencionó el aceite en sus gafas, salvo a su equipo. “Le dijo a Colin que quería ir a otro circuito y mostrar lo bueno que era el coche, así que regresaron a Milwaukee ese mes de agosto, donde consiguió la pole y ganó la carrera”, recuerda Eamon ‘Chalkie’ Fullalove, mecánico de Lotus en los años sesenta y hoy uno de los mejores fabricantes del mundo de la Fórmula 1 histórica.

“Dobló a todos excepto a A. J. y, por respeto, decidió quedarse detrás de él durante las últimas 20 vueltas. Esa carrera abrió los ojos de mucha gente sobre Jim Clark”.

Lo mismo ocurrió en mayo de 1964, cuando logró la pole con récord del circuito y lideraba la carrera cuando un neumático destrozado rompió la suspensión.

“Me quité el sombrero ante Jimmy después de que corriera en Milwaukee y Trenton en 1963, y definitivamente captó nuestra atención en 1964”, dice Foyt, que ese año logró la última victoria de un roadster con motor delantero.

A pesar del cambio de guardia y de la invasión extranjera, Clark no fue visto como un villano por los fieles aficionados de Indianápolis.

“Lo conocí en 1963 en una exposición de coches en Londres y luego llegué a conocerlo después de mudarme a Estados Unidos en 1964 y empezar a trabajar en el circuito”, dice Donald Davidson, fiel historiador de la USAC y del IMS durante cinco décadas. “Era un tipo encantador: tímido, educado y un poco incómodo con su fama.”

“Me sorprendió lo popular que era. Uno pensaría que los aficionados de A. J. y Parnelli no tendrían tiempo para un debilucho inglés. Pero, en lugar de que los aficionados estadounidenses se mostraran hostiles hacia él, era adorado”. Pese al cambio de guardia, y a la invasión europea, el público de Indianápolis nunca lo trató como un villano. Al contrario. Su carácter educado, su timidez, y su incomodidad con la fama lo hicieron extraordinariamente popular. Incluso los aficionados más patriotas acabaron rindiéndose a su talento.

Bueno, quizá no por todos. En 1965, Indianápolis había sido invadida por la revolución del motor trasero y el pequeño y tímido escocés estaba en el punto de mira de



La velocidad de Clark en los óvalos americanos fue inmediata, y letal.



Todos se rindieron a la elegancia como persona, y como piloto del escocés volador.

todos. Era el apogeo del patriotismo en Gasoline Alley, si no algo peor.

“Clark acababa de establecer el récord del circuito cuando salí y lo batí con su coche de un año”, dice Foyt. “Me subí al sistema de megafonía y dije que había devuelto el récord del circuito a Estados Unidos, y los aficionados se volvieron locos”.

Entre bastidores, la USAC se lo estaba poniendo difícil a Clark y compañía.

“No hay otra forma de decirlo: se hizo un gran esfuerzo para echarnos”, dice Bob Sparshott, mecánico de Lotus en aquella época y posterior fundador de la respetada BS Fabrications. “La USAC nos obligó a rehacer toda la suspensión antes de la carrera y luego cuestionaron el



Proyecto fallido del Lotus Turbina frustrado por la muerte de Clark en Hockenheim.

grosor de nuestras ruedas, así que todas tuvieron que volver a fundirse.

“Fue difícil seguir adelante y un mes muy interesante porque pensábamos que teníamos un paquete probado y todo el mundo quería comprar uno, pero algunos no parecían querer que estuviéramos allí”.

Especialmente después de la actuación magistral de Clark en la carrera, en la que lideró 190 vueltas y tomó la bandera a cuadros con casi dos minutos de ventaja sobre Jones. Parecía la combinación perfecta de piloto, chasis, ritmo y circuito.

“Yo era un novato ese año y ya le tenía el máximo respeto porque me encantaba la Fórmula 1 y quería llegar allí algún día”, dice Mario Andretti, que salió cuarto y terminó tercero en su primera de 29 participaciones en las 500 Millas. “Tenía el porte de Rick Mears; era tranquilo, pero no se le podía tomar a la ligera.

“Mira lo rápido que se adaptó a los óvalos y parecía convertirlo en un arte, como Mears. Obviamente tenía la ventaja de un coche superior, pero tenía un talento inmenso y Jimmy era el hombre que conducía ese tren”.

Como compañeros de equipo y amigos, Gurney veía un lado diferente del éxito de Clark, especialmente en los circuitos ruterios.

“Creo que Jimmy era más un piloto de filo que calculador; por eso era tan bueno”, dice Dan Gurney. “La parte trasera del coche se movía mucho y rodaba constantemente al límite, y por eso era tan bueno. Era capaz de traer el máximo del coche y casi nunca cometía errores.

“Era más del tipo lanzado a la carga que calculador, y si eras espectador, lo mirabas a él”.

Todas las miradas volvieron a estar puestas en Clark en mayo de 1966, cuando el ya dos veces campeón del mundo regresó para defender su corona de Indianápolis. Pero, a diferencia del año anterior, 1966 estaba destinado a ser un mes de locura.

“Todo empezó mal porque habíamos construido coches para motores BRM y nunca llegaron”, recuerda Allan McCall, que había empezado a trabajar con Clark en el programa del Ford Cortina la temporada anterior. “La geometría de los coches no funcionaba correctamente y Jimmy simplemente no estaba cómodo con el conjunto”.

Desde el desastroso inicio, con un accidente múltiple de 13 coches, hasta el confuso final, fue un día extraño. A pesar de dos trompos rápidos, Clark consiguió liderar 66 vueltas y parecía tener en el bolsillo una segunda victoria consecutiva. Pero cuando comenzó a dirigirse hacia el Victory Lane, su viejo amigo Graham Hill ya estaba allí.

“No me cabe ninguna duda de que Jimmy ganó esa carrera”, dice McCall, que corrió por el pit lane celebrándolo solo para enterarse de que Clark había sido clasificado segundo. “Había doblado a Hill antes de su primer trompo y luego Graham se desdobló cuando Jimmy volvió a trompear saliendo de la curva 4. No entró a cambiar neumáticos en ninguna de las dos ocasiones y aun así teníamos una ventaja de unos 40 segundos después de su segundo trompo.

“Chapman tenía cada mes de mayo al responsable de cronometraje y clasificación del RAC en nuestro box, y la

USAC tenía a unas señoras mayores tomando tiempos. Las hojas de vueltas mostraban claramente que Clark era el ganador, pero no importó. Le robaron la victoria”.

Eso marcó en gran medida el tono de su última aparición en 1967.

“Todo el programa iba muy retrasado, nunca pudimos probar con los nuevos neumáticos Firestone y cambiábamos motores como de camisa porque todos explotaban”, dice Fullalove, que vio a su héroe clasificarse en una inusual 16ª posición con un coche del año anterior y abandonar por, naturalmente, un fallo prematuro del motor.

Era el mismo coche de 1966 y los cambios que hicimos no funcionaron. Jimmy estuvo disgustado durante todo el mes porque quería resarcirse por lo de 1966 ante el equipo.

La clásica de 1967 estuvo dominada por Jones con un misil de turbina y tracción total, y Clark estaba destinado a pilotar la nueva turbina en cuña de Andy Granatelli en 1968. La probó en el Speedway a principios de abril antes de morir en una carrera de Fórmula 2 en Hockenheim.

“Querían que yo condujera aquella vieja turbina, pero después de ver probar la nueva con Clark al volante,

supe que todos correrían por el segundo puesto”, dice Jones, que se retiró de las carreras de monoplasas en ese momento. (Tal como sucedió, Joe Leonard se hizo cargo del coche, logró la pole y lideraba la carrera cuando se averió a nueve vueltas del final).

Cuarenta años después de su muerte, Clark sigue siendo recordado con veneración por sus antiguos rivales y, al igual que Andretti y Jones, es considerado uno de los mejores de Indianápolis a pesar de tener solo una victoria en su palmarés.

“Para ser un extranjero, era un tipo agradable”, dice Foyt con una sonrisa. “Pero hablando en serio, no era arrogante, mostró mucho respeto por Indianápolis y creo que estaba en una liga propia en la Fórmula 1. No tenía que apartar a la gente a golpes para vencerlos como algunos hoy en día.

“Como ya dije, cuando vino a nuestros circuitos más pequeños e incluso probó los stock cars una vez, eso me dijo mucho sobre su carácter. Disfruté conociéndolo y era un piloto extraordinario, uno de los mejores”.

Jones coincide. “Clark está ahí arriba con A. J., Mario, Branson y Hurtubise. Era un corredor nato y tenía todo el talento del mundo. Chapman quiso que corriera en



La victoria en las 500 Millas de Indianápolis le encumbró a la fama, y al respecto del motorsport americano.



Serio, educado y respetuoso con sus oponentes, así era Jim Clark.

Fórmula 1 como compañero de equipo de Jimmy con el entendimiento de que yo sería el número dos. Le dije que iría a fondo en las últimas 50 vueltas independientemente de quién fuera mi compañero, así que nunca ocurrió. Pero creo que Jimmy sabía perfectamente de dónde venía”.

El objetivo de Andretti de llegar a la Fórmula 1 fue alentado, si no facilitado, por Clark. “Esperaba con muchas ganas nuestras conversaciones y probablemente le hice 5.000 preguntas sobre la Fórmula 1, y respondió a todas. Le pregunté en qué necesitaba trabajar y me dijo que tenía que ser rápido en las curvas lentas y mantener la velocidad al entrar en ellas. Siempre aprecié su honestidad y su amistad, y así fue como llegué a conocer a Colin.

“Como persona, era absolutamente impecable y se le podían aplicar todos los adjetivos positivos. Como piloto, era perfecto”.

Quizá nadie pueda ofrecer la perspectiva de Gurney, descrito una vez por el padre de Clark como el único piloto al que su hijo realmente temía. Fueron compañeros en Indianápolis, rivales en la Fórmula 1 y grandes amigos.

“Siempre que Jimmy se alejaba de las faldas de Colin Chapman, era muy bueno dondequiera que fuera. Cuando se subía a un coche que no era muy bueno, hacía que pareciera bueno de todos modos. Como aquella vez que tomó un coche viejo, lo colocó a mi lado en la primera fila en Riverside y me tuvo a raya hasta que finalmente abandonó.

“No me sentía intimidado por Jimmy, pero lo admiraba mucho, y creo que estaba al nivel de A. J., Mario y Parnelli en su mejor momento. No había dónde esconderse en aquella época y siempre se podía saber quién era quién.

“Se acostumbró a ganar porque lo hizo muchas veces, pero sé que estaba muy orgulloso de haber ganado las 500 Millas de Indianápolis. Y se lo estaba pasando bien hasta el final”.

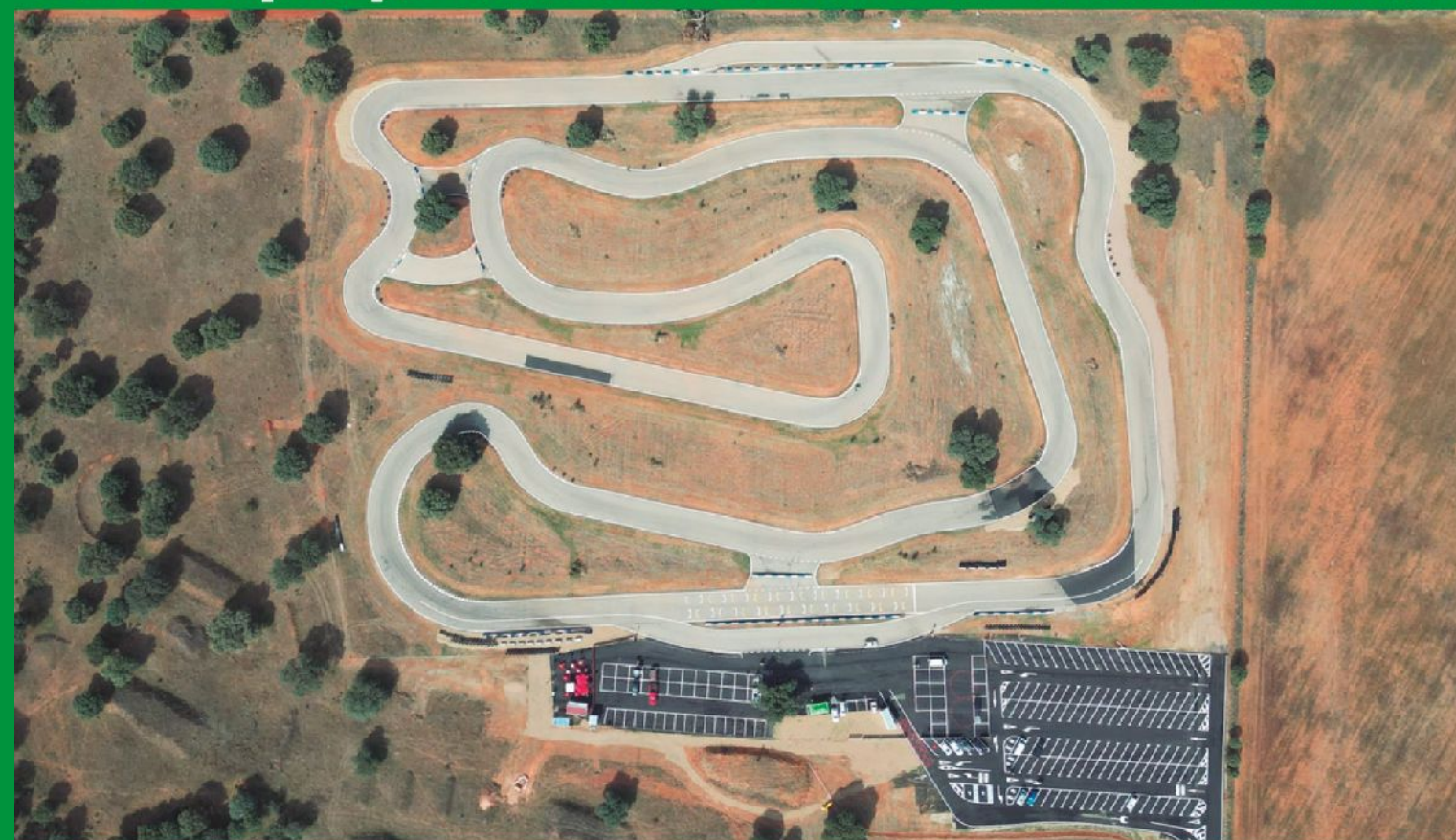
En solo cinco años en Indianápolis, Clark estableció una enorme popularidad y una reputación respetada, ambas intactas hoy. El éxito en las carreras suele generar celos, pero no en este caso. Como afirma Davidson: “Nunca oí a nadie decir nada negativo sobre Jim Clark, ni como piloto ni como persona”.

Eso, por sí solo, lo coloca en una clase aparte.

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



Pasión y determinación junto con su sonrisa eran sus sellos de identidad.

JANET GUTHRIE 50 AÑOS DESPUÉS



Dr. Jesús Garcés
Fotos: archivos
NASCAR e Indycar

**“Lo hice porque era piloto de carreras hasta la médula”
Janet Guthrie nunca se propuso ser pionera, solo quería ser
piloto de carreras.**

Nativa de Iowa se consideraba igual que cualquier otra corredora: le encantaba ir rápido. Que fuera mujer era irrelevante. Nunca buscó atención solo por su género. Más bien, quería ser juzgada únicamente por sus méritos al volante.

Desafortunadamente, muchos en el mundo de las carreras, en particular sus compañeros competidores, y aficionados de la NASCAR y de la IndyCar, pensaban lo contrario. Para esos observadores hastiados, un stock car

o un monoplaza no era lugar para una mujer. Sin embargo, era precisamente ahí donde Guthrie quería llegar.

El 30 de mayo se cumplirán el 50º aniversario de la primera participación de [Guthrie en una carrera de NASCAR](#). Salió en el puesto 27 de la World 600 en el Charlotte Motor Speedway y terminó en el puesto 15, una actuación notable considerando que era su primera incursión en el mundo de las carreras en óvalo. En un mundo exclusivamente masculino, claro está.



Janet llegó a participar con su propio vehículo.

Su debut en Charlotte, que marcaría la primera vez que una mujer compitiera en un circuito de super speedway de la NASCAR, sería la primera de 33 participaciones de Guthrie en la entonces denominada Winston Cup Series entre 1976 y 1980.

Incluso hoy, más de cuatro décadas después, el nombre de Guthrie sigue siendo sinónimo de pionera en abrir puertas a otras corredoras que querían dejar su huella en el mundo del automovilismo, especialmente en la NASCAR y en la IndyCar.

Puede que Janet Guthrie nunca haya alcanzado la victoria en el Indianapolis Motor Speedway, pero aun así consiguió varias victorias en las 500 Millas de Indianápolis, por así decirlo pues

Fue la primera mujer en intentar clasificarse (1976), aunque no logró entrar en la parrilla de 33 autos.

Un año después, tan solo tres meses después de convertirse en la primera mujer en competir en las 500 Millas de Daytona de NASCAR (terminó 12.ª y obtuvo el premio a la Novata del Año), Guthrie se convirtió en la primera mujer en clasificarse para el mayor espectáculo de las carreras las 500 Millas de Indianápolis.

Desafortunadamente, problemas de motor interrumpieron su debut —uno de los más esperados en la historia de las 500 Millas— tan solo pudo completar 27 vueltas de las 200, lo que la dejó en un decepcionante 29.º puesto.

Sin embargo ella fue la primera mujer en participar, y completar las 500 Millas, además de ser la primera en terminar entre las 10 primeras (novena en 1978).

Su top 10 fue una marca que Guthrie mantuvo durante 27 años hasta el cuarto puesto de Danica Patrick en

la edición de 2005 de las 500 Millas, una marca que la propia Danica Patrick superó con el primer podio de una mujer en la historia de las 500 Millas (tercer puesto) conseguido en la edición de 2009.

Como la primera mujer en correr sobre la mítica pista de Indianápolis, Guthrie se convirtió en todo un espectáculo, aunque no fue buscado intencionadamente, era algo inevitable que la participación de una mujer llamara la atención. Como resultado de su participación, Guthrie se convirtió en noticia de primera plana en las páginas deportivas de todo el mundo, atreviéndose a competir donde ninguna mujer se había atrevido antes.

Tras graduarse de la Universidad de Michigan, Guthrie comenzó su carrera como ingeniera aeroespacial. Pero su deseo de hacer que los aviones fueran más rápidos la impulsó a sentir también esa velocidad, cambiando su prometedora carrera de ingeniera aeronáutica, ahí es nada, por la de piloto de carreras sumergiéndose en un mundo turbulento, y complicado para una mujer en los EEUU de los 70 en plena crisis por el final de la Guerra de Vietnam (con retirada americana y protestas estudiantiles en las universidades), el escándalo Watergate (espionaje político), que llevó a la renuncia del presidente Richard Nixon.

Pues en ese contexto Janet Guthrie intentaba abrirse camino en un mundo, totalmente masculino, y a diferencia de la respuesta mixta que finalmente recibiría tanto en IndyCar como en NASCAR, Janet fue mucho más aceptada en las carreras de autos deportivos de lo que hubiera podido esperarse. Cuanto más competía, más oponentes y aficionados la veían únicamente como una competidora muy dura, no como una mujer. Ese era

el nivel de aceptación que buscaba. Pero incluso con su éxito, incluyendo dos victorias en su categoría en las 12 Horas de Sebring, la carrera de Guthrie se estancó abruptamente debido principalmente a la falta de patrocinio.

“Estaba realmente al límite de mis fuerzas”, declaró Guthrie a NBC Sports. “No tenía dinero, tenía un auto de carreras destartado, no tenía ahorros, ni seguro, ni esposo, ni casa, ni joyas”.

Otras mujeres podrían haber huido de las críticas, los silbidos e incluso las insinuaciones de violencia, todo por su género. Guthrie era vista por muchos de esos críticos como una amenaza para su género, su masculinidad y, sobre todo, para su grupo de chicos.

Pero Guthrie no estaba en Indianápolis para derribar las puertas del club de chicos, ni para ser una defensora de la libertad femenina.

“Solo quería correr”, dijo. “¿Quién no quería hacerlo si tuviera la oportunidad de correr las 500 Millas de Indianápolis?”

Guthrie causó revuelo por primera vez al intentar clasificarse para las 500 Millas de Indianápolis en 1976. Aprobó con éxito su orientación para novatas, pero finalmente no logró entrar en la parrilla, cuando el dueño del equipo, A.J. Foyt, decidió no inscribir el coche en el que Guthrie debía intentar clasificarse.

“Hablando de presión, logré que ese coche alcanzara la velocidad (en los entrenamientos), y habría podido

ponerlo en la parrilla”, dijo Guthrie. Pero si los detractores creían que Guthrie nunca regresaría a Indianápolis y simplemente se marcharía y desaparecería de las carreras, bueno, no la conocían en absoluto. No era de las que se daban por vencidas, y punto.

Tan solo un día después de no clasificarse en Indianápolis, Humpy Wheeler, presidente del Charlotte Motor Speedway, le ofreció a Guthrie una plaza en la carrera más larga de la NASCAR, la World 600 (que se corría el mismo día que la Indy 500).

Guthrie aprovechó la oportunidad para demostrar aún más su versatilidad sobre cuatro ruedas. Así, siete días después de no clasificarse para las 500, y a pesar de no haberse subido a un stock car hasta cinco días antes, Guthrie se encontró en la World 600.

Wheeler esperaba que tener a Guthrie en la parrilla de las 600 Millas no solo vendiera más entradas, sino que, aún más importante, le robara titulares y atención a la Indy 500, que se corría ese mismo día.

Wheeler consiguió lo que esperaba: Guthrie terminó en un impresionante 15.º puesto en la parrilla de 40 autos en Charlotte, superando a muchos de los mejores pilotos de la NASCAR, como Richard Childress (17.º), Bill Elliott (23.º), Buddy Baker (28.º) e incluso Dale Earnhardt (31.º), con quien sería compañera de equipo en las 500 Millas de Daytona de 1980, la penúltima carrera de la Copa de su carrera. La llegada de Guthrie a Charlotte



Cada logro era una pequeña victoria para Janet



Janet se reconvirtió en escritora para explicar su historia al mundo.



Janet fue la primera en clasificarse para las 500 Millas.

también marcaría el inicio de una carrera de 33 carreras en la NASCAR, similar a la de sus 11 carreras en IndyCar: de 1976 a 1980.

En 1977 Guthrie consiguió la clasificación para las 500 Millas, pero desafortunadamente, problemas de motor interrumpieron su debut —uno de los más esperados en la historia de las 500 Millas de Indianápolis— tras solo 27 vueltas de las 200, lo que la dejó en un decepcionante 29.º puesto.

Sin embargo, la norteamericana no cejó en su empeño y en 1978 logró ser la primera mujer en participar, y completar las 500 Millas, además de ser la primera en terminar entre las 10 primeras (novena concretamente).

Su top 10 fue una marca que Guthrie mantuvo durante 27 años hasta el cuarto puesto de Danica Patrick en la edición de 2005 de las 500 Millas, una marca que Patrick superó con el primer podio de una mujer en la historia de las 500 Millas (tercer puesto) en 2009.

Guthrie ha sido incluida en más de media docena de salones de la fama del automovilismo y se encuentra entre los cinco nominados al Premio Landmark del Salón de la Fama de la NASCAR de 2021.

Aunque fracasó en su primer intento por llegar a las [500 Millas de Indianápolis en 1976](#), y vio su segundo intento al año siguiente con Vollstedt fracasar tras solo 27 vueltas en el evento de 200 vueltas, fue 1978 el año en que Guthrie e Indianápolis serían sinónimos de pionera para el resto de su vida.

Fue un año que no solo le dio a Guthrie la satisfacción de un trabajo bien hecho, sino que, lo que es más importante, demostró al mundo de las carreras que sí, una mujer podía pilotar con éxito un coche en la carrera más

famosa del mundo y hacerlo con aplomo.

Además, Guthrie tenía el control de su propio destino ese año, siendo dueña del coche con el que terminaría entre las 10 mejores.

“Estuve muy cerca de conseguirlo”, dijo Guthrie. “Pasé todo el invierno de 1977-78 buscando financiación. No fue hasta un mes antes del inicio de los entrenamientos cuando finalmente la encontré”. Guthrie trajo consigo a Indianápolis al mismo equipo de boxes que la había llevado al 12.º puesto en las 500 Millas de Daytona de 1977. A pesar de que la mayoría del equipo nunca había trabajado en un coche de Indy, no solo prepararon bien el coche, sino que también lo llevaron a la meta.

Sin embargo, no fue fácil. Guthrie sufrió varios problemas durante la carrera, entre ellos:

El respiradero del tanque de combustible estaba bloqueado y no fue hasta bien entrada la carrera que el equipo descubrió el problema. Pero para entonces, Guthrie ya había perdido entre tres y cuatro vueltas, completando solo 190 de las 200 vueltas del evento, lo que le costó un puesto potencialmente mejor.

El coche fue construido originalmente para su compañero piloto Gordon Johncock. Debido a su altura, Guthrie tuvo dificultades para estar cómoda en el asiento, lo que provocó que perdiera la sensibilidad del pie derecho varias veces durante la carrera al pisar el acelerador.

Se puso un verdugo nuevo y sin probar que no le quedaba bien dentro del casco. “El casco me hundía el verdugo en la línea de visión”, dijo Guthrie. “Básicamente, tuve que conducir con la cabeza inclinada hacia atrás para ver por dónde iba”.



El ambiente de los pit stop de la NASCAR son únicos.

Una radio prestada de otro piloto que no llegó a la carrera resultó defectuosa, lo que impidió que Guthrie escuchara a su equipo en boxes. Tardaron casi la mitad de la carrera en poder repararla.

Y luego estaba el mayor problema de todos:

“Me fracturé la muñeca derecha mientras intentaba fingir que jugaba al tenis en un partido benéfico el viernes anterior”, dijo Guthrie entre risas. “Así que tuve que cambiar de marcha con la mano izquierda”.

La mano derecha sujetaba bien el volante, pero había que cambiar de marcha con un simple movimiento de muñeca, y mi muñeca derecha no se movía, así que cambié con la izquierda.

De los varios problemas que tuvimos durante la carrera, pensé que lo mejor que podía hacer con ese coche si todo salía a la perfección era probablemente el quinto puesto. En cambio, tuvimos varias dificultades y terminé noveno. Bueno, lo acepto.

Tras su gran actuación en 1978, Guthrie participaría en las 500 Millas de Indianápolis dos veces más.

En 1979, disfrutó de su mejor actuación en la clasificación (14.º puesto), solo para tener una especie de recuerdo de su debut en 1977. Completó solo tres vueltas en la carrera de 1979 antes de que una importante avería en el motor (cuatro pistones quemados) la dejara en boxes, incapaz de hacer nada más que ser una simple espectadora. A pesar de lo cruel que fue el destino ese día, Guthrie no se dejó vencer. Menos de tres meses después de su decepcionante actuación en sus últimas 500 millas, Guthrie disfrutaría de la mejor actuación de su carrera

en IndyCar al terminar quinta en la Tony Bettenhausen 200 en Milwaukee. Sería la última carrera de IndyCar en la que Guthrie competiría.

En mayo del año siguiente, regresó a Indianápolis para intentarlo una vez más, pero su etapa en el Speedway terminó igual que la empezó: una vez más no logró clasificarse.

Y así fue como Guthrie terminó. No solo nunca volvería a competir sobre asfalto, sino que su carrera deportiva también se detuvo.

“Oh, fue una época terrible”, dijo Guthrie. “O sea, el 78, el 79, el 80, el 81, el 82, el 83, todos esos años que pasé cada instante de mi vida intentando encontrar apoyo para seguir compitiendo al máximo nivel”.

Pero por mucho que lo intentara, la situación económica mundial era difícil y Guthrie decidió dejar el traje ignífugo para siempre.

“Finalmente, en 1983, me di cuenta de que si seguía así, iba a saltar por una ventana. Fue entonces cuando dejé de hacerlo y empecé a trabajar en el libro”.

Incapaz de competir, el libro de Guthrie, **“Janet Guthrie: Una vida a toda máquina”**, se convirtió en una obra de amor. Le tomó 23 años escribirlo antes de su publicación en 2005. Guthrie recordó meticulosamente todo lo relacionado con su carrera deportiva, en particular su participación en las 500 Millas de Indianápolis.

“Realmente consideraba ese libro como mi propio legado”, dijo Guthrie. “Sports Illustrated lo llamó, y nunca lo olvidaré, **‘Una obra inspiradora, uno de los mejo-**



La otra gran prueba americana las 500 Millas de Daytona también la vieron competir.



Los coches de la NASCAR de los 70 mucho menos equipados a nivel de seguridad, que los actuales no frenaron a Janet.

res libros jamás escritos sobre carreras de autos’. Me pareció muy agradable”.

Con el libro agotado, Guthrie ha publicado por su cuenta en la plataforma Kindle para presentar la historia de su vida al gran público, en particular a las jóvenes aspirantes a corredoras.

“El problema para las mujeres, en mi opinión, es que aún les cuesta más encontrar financiación para

este deporte tan caro que a un hombre con logros similares”, dijo.

Otro libro sobre su vida, y que está disponible gratuitamente es **“Speed Girl”**

Ahora con 82 años, esta veterana residente de Aspen, Colorado, nunca se ha considerado una pionera. “Lo único que siempre quise fue ser reconocida como una buena piloto de carreras”, dijo.



Celebrando su calificación para las 500 Millas.

Pero lo que hizo tanto en IndyCar como en NASCAR fue abrirle la puerta a muchas otras mujeres como Danica Patrick, Sarah Fisher y Hailie Deegan para que la siguieran.

“Sabía en ese momento que, si me equivocaba, pasaría muchísimo tiempo antes de que otra mujer tuviera una oportunidad”, dijo Guthrie.

“Llegué a sentirlo como una responsabilidad, la verdad. Es decir, no hice lo que hice para demostrar nada a las mujeres. Lo hice porque era piloto de carreras hasta la médula”.

Guthrie ha sido incluida en más de media docena de salones de la fama del automovilismo, y se encuentra nuevamente entre los cinco nominados (los otros son Mike Helton, Alvin Hawkins, Dr. Joseph Mattioli y Ralph Seagraves) para el Premio Landmark 2021 del Salón de la Fama de la NASCAR.

Dado que no cumplió con el mínimo de 10 años en la NASCAR para ser elegible, y haber podido ser incluida en el Salón como piloto, el poder ganar el Premio Landmark reconocería todo lo que demostró en su carrera en la NASCAR. Aunque la norteamericana considera muy halagador haber sido considerada como optante para el [Premio Landmark de la NASCAR](#) es muy meritorio, y en petit comité Guthrie admite que le ha quedado mucho talento por demostrar.

“Desearía con todo mi corazón haber podido seguir compitiendo para tener los 10 años en la NASCAR necesarios para ser considerada para el Salón de la Fama”, dijo. “Realmente siento que habría conseguido ganar carreras de la Copa”.

O sea, lideré una carrera, corrí con los líderes en varias ocasiones, y sabía lo que podía llegar a conseguir. En la Indy, solo he corrido 11 carreras, así que no puedo decir lo mismo, y con la misma seguridad, pero en la NASCAR sí.

“Daría cualquier cosa por volver a 1980”.

Los impresionantes logros de Guthrie.

- Primera mujer en participar en las 500 Millas de Indianápolis.
- Primera mujer en participar en las 500 Millas de Daytona.
- Primera mujer en liderar una vuelta en la NASCAR Winston Cup Series.
- Salón Internacional de la Fama del Deporte Femenino (1980)
- Salón Internacional de la Fama del Automovilismo (2006)
- Salón de la Fama del Automóvil (2019)
- Cinco resultados entre los 10 primeros

Fotos: DP

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

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

El sueño al volante mata.

ENTREVISTA CON ORIOI VIDAL COPILOTO DE RAIDS



Dr. Jesús Garcés

Hoy tengo para vosotros una entrevista muy especial. Tanto en lo personal como en lo deportivo. Porque tenemos con nosotros a Oriol Vidal.

Oriol es un buen conocido desde hace muchos años. Exalumno de la Escuela de Ingenieros. Un copiloto muy apreciado en el mundo del off-road. Gran deportista, ciclista profesional. Campeón del mundo FIA off road. Y hoy nos ha cedido un tiempo antes de comenzar la gran prueba del inicio del año, el rally Dakar 2026.

Aunque nosotros pensemos que la prueba comienza el 3 de enero realmente el Dakar comenzó hace varios meses,

y sobre todo para Oriol, que debido a la lesión de espalda que le impidió competir en 2024, y tras una travesía del desierto, nunca mejor dicho, consiguió recuperar su espalda, y volver al asiento de la derecha junto a su piloto, y amigo Rokas Baciуска, para iniciar juntos una nueva aventura de la mano de Land Rover Defender, inicia un nuevo proyecto, del que esperamos que nos cuente todo lo que pueda, claro.

LM- Así que damos la bienvenida a Oriol. Buenas tardes, Oriol.

OV- Buenas tardes, Jesús.



Mi experiencia en superbikes llegó a hacerme dudar si debía seguir en las motos como ingeniero o intentar pilotar en quad y coches.



El Dakar en Side by Side es muy duro, pues el habitáculo no está aislado, y debes pilotar casi como si fueras en moto.

LM- ¿Cómo estás? Pues encantado de que nos hayas podido encontrar un hueco en tu apretada agenda. Porque, madre mía, me imagino la cantidad de pruebas, test, que has tenido que llevar a cabo.

Me imagino que llevas meses con él entre las manos, ¿no?

OV- Sí, sí. Yo me incorporé un poco más tarde. El proyecto nació hace 18 meses, en realidad, aproximadamente. Pero yo me incorporé un poquito más tarde. Empezamos a hablar a finales de abril, mayo. Bueno, ya como vamos, supongo, a hablar un poco luego, venía de una lesión. Entonces fue todo un poco lento, y me incorporé entonces. Pero la verdad es que muy contento. Han sido unos meses muy intensos hasta ahora. Porque, bueno, al final el reloj va corriendo, el Dakar se acerca, y había mucho trabajo que hacer. Pero nada, contentos. Muchas pruebas, muchos kilómetros. Y con ganas ya de llevar el coche al Dakar. Parece mentira como una prueba, vamos a decir, que en principio se aleja mucho de la glamurosidad y tecnología que estamos todos los fines de semana acostumbrados a ver en la Fórmula 1. Que necesite, vamos a decir, un periodo de tiempo tan dilatado para llevarse a cabo. Pero bueno, el automovilismo y la tecnología que últimamente tenemos que utilizar y en la competición se utiliza, pues tiene sus tiempos.

LM- Las cosas no se improvisan. Oriol, me gustaría un poco comenzar para que los amigos de Limite motor te conozcan. Tú comenzaste hace ya mucho tiempo en quads.

¿Podrías contar cómo fue esa aventura de los quads, a qué se debió, y cómo se desarrolló?

OV- Claro, sí, sí. A ver, yo vengo de una familia pues súper apasionada por el mundo del motor. Ellos pues en su juventud eran muy aficionados al rally.

Mi padre y mi tío competían en algunos rallies locales, pero bueno, pues como todos, como se podía en aquel

entonces, ¿no? Familias humildes, iban a buscar coches en el chatarrero, los preparaban como podían, y hacían cuatro rallies locales que había por aquí. Nosotros teníamos el Costa Brava, que en aquel entonces era un gran incentivo para todos los que les gustaba esta especialidad.

Y bueno, ya un poco de mayores, justo un año antes que naciera yo, mi padre, y mi tío viajaron a Francia, y descubrieron los quads. Un vehículo que en aquella época en España era poco conocido por ser muy novedoso. En Francia sí que había un poquito más de cultura del quad.

Y bueno, decidieron pues aventurarse para emprender un proyecto personal, y crearon una empresa, inicialmente de alquiler de quads. Y nada, pues montaron un circuito, en el que mediante el alquiler de quads se podía practicar esta especialidad. Esto fue en el año 92, y en ese primer año nació yo, en el 93.

Y con el tiempo fueron ampliando el negocio poco a poco. Tiempo después pasaron de tener solo lo que era el alquiler a comercializar algunos quads, y abrir un taller para mantenimiento y reparación. Y al final consiguieron dar a conocer lo que era el quad en España, consiguiendo una notable expansión de esta especialidad del motor. Fueron unos pioneros en este sentido.

Y nada, pues yo con tan solo un año tengo una foto del momento en que llegué del hospital donde nací en brazos de mi padre, y ya encima de un quad. Él me llevó nada más llegar a casa en el quad. Cosas de estas que ahora no se podrían hacer, pero en aquel entonces era un clásico. Y bueno, pues nada, desde que nací gasolina, y ya con un año me regalaron un quad eléctrico, y a los tres años ya me regalaron un quad de 80 cc con tres marchas. Imagínate que con tres años ya usaba cambio de marchas.



En mis comienzos en los campeonatos catalanes ya destacué con buenos resultados.

Paralelamente mi padre y mi tío ya eran distribuidores Yamaha, y yo tenía el quad de 80cc. Al inicio, pues era solo dar vueltas por casa, pues por suerte vivimos en un entorno rural, entonces era ir por algunos caminos, también iba con mi padre y mi tío, y les acompañaba porque ellos sí hacían algunas carreras.

A los seis años pude hacer mi primera carrera mezclando con motos porque obviamente no había muchos niños que corrieran en quads, y apenas había adultos que practicasen esta especialidad. Comencé a hacer carreras en quad, aunque fue algo muy puntual porque no había campeonato.

Entonces en las carreras de motos que me dejaban participar pues yo me unía. Sí que había pues también muchos motor shows en aquella época también por aquí. En estos eventos sí que me dejaban pues correr en el circuito.

Pero sí que no fue hasta que tuve unos 11 años que se creó el primer campeonato ya infantil de quads. Y empecé a correr, previamente cambié del 80 cc a un 200 cc dos tiempos, en un campeonato que era local, aquí en Cataluña, y quedé campeón junior, y aunque éramos poquitos, pero éramos ya cinco o seis niños.

Y bueno, la verdad es que pues a partir de aquí empieza realmente una dilatada carrera en el mundo del quad porque competí muchísimos años. De ahí ya luego salté



a campeonato de España. Hacía resistencia, lo que podría equipararse con la resistencia de coches o motos.

Y luego empecé a hacer motocross, pero con el quad. Quedé campeón de Cataluña, fui también a campeonato de España de cross, hice también varios podiums en el campeonato de España, y de allí fui al mundial de resistencia donde también quedé en el top ten varias veces.

Y bueno, realmente pues me dedicaba bastante a los circuitos, siempre circuito, entrenaba mucho, pero en cierto momento uno también se da cuenta de decir, ostras, esto me encanta, pero ¿cómo lo voy a hacer para vivir de esto? Porque realmente el quad era un mercado muy pequeño y a pesar de que ya empezaba a viajar, correr campeonatos de Europa, en Europa, campeonato del mundo. Al final era muy difícil de llevar económicamente, lo que hacíamos era pura supervivencia.

Mi padre me ayudaba porque teníamos el concesionario, y corría como en su nombre, con el equipo de casa, digamos. Pero claro, llega un punto que uno dice, bueno, ¿y ahora qué? Porque yo le estoy dedicando mucho a esto, y ya sabes, cuando eres más joven lo compaginas con los estudios, pero tampoco es fácil.

Y bueno, ahí pues también decidí estudiar ingeniería. De hecho, yo creí que el tema deportivo del motor no iría a ninguna parte. Y por ese motivo me dediqué a estudiar



En la Baja Montessblancos demostramos que podíamos ir rápido con un Ultimate con el que realizamos un gran papel, pero que nos dejó un poco frustrados.

ingeniería, y poder seguir, por lo menos, vinculado al mundo del motor.

El caso es que el Dakar siempre me había gustado, y vi allí una oportunidad porque era el único sitio donde los quads tenían algo de protagonismo pues aparecían por la tele, pues todo lo demás era más privado en el mundo del quad, y tenía una cierta repercusión. Fue cuando me dije, voy a montar un proyecto para hacer el Dakar en quad.

Y fue entonces cuando hice el Mundial de Bajas, y quedé subcampeón del mundo. Porque bueno, tuve una avería y rompí el motor en una carrera y no pude terminar, pero si no hubiera quedado campeón. Empecé a ir a Argentina porque en aquel entonces se corría en Sudamérica. Hice varias carreras en Sudamérica para también tantear equipos e intentar ver por dónde se dispararían los números. Y bueno, empecé a trabajar en ese proyecto que empecé realmente en 2013 aproximadamente, y hasta 2016 creyendo en intentar este proyecto, pero realmente se me complicó mucho porque a nivel de presupuesto se me iba de las manos pues me costaba mucho poder estar activo durante el año, y competir como para luego además añadirle un Dakar que en aquel entonces por lo menos necesitaba un presupuesto de unos 60-70 mil euros, y realmente nunca pude lograr los patrocinadores.

Hubo un año en que estuve a punto de conseguirlo, pero tampoco me planteé ir en Malemoto, que es esa categoría que no tienes asistencia ni nada. Pero realmente la gente que competía no me lo recomendaba porque yo quería ganar, no quería solo ir al Dakar. Quería ganar.

Entonces bueno, lo intenté hacer bien en el sentido de que si iba a correr, lo haría en condiciones. Y realmente pues no salió.

Entonces Yamaha lanza al mercado, en 2016, el nuevo Side by Side, el Buggy. Y fue cuando Yamaha me dice, mira con el Quad realmente es muy complicados que podamos ayudarte, pero tenemos este nuevo producto, y creemos que va a haber un mercado un poco más amplio, y creemos que vamos a poder tener un poco más de juego.

Y bueno pues aunque llevo ya muchos años en el Quad, estoy estancado, y ya en un sitio en el que difícilmente voy a poder progresar más. Y decidí pasarme al Side by Side. Y justo en este mismo momento un privado que corría en coches, Santi Navarro, que luego más adelante montó su propio equipo, decidió crear un proyecto para ir con el Buggy al Dakar.

Y entonces se pusieron en contacto conmigo, y me comentaron, bueno tú eres piloto oficial de Yamaha, tienes experiencia en navegación, conoces la marca. ¿Quieres formar parte de este proyecto, y vienes como copiloto? Claro, en primera instancia no me gustó mucho, porque al final yo quería ir de piloto, yo no quería ir de copiloto.

Pero bueno, lo medité un poco y me dije, al final hacer un Dakar será toda una experiencia, voy a aprender, y si el año siguiente puedo ir de piloto, pues voy a poder ir ya con algo de experiencia, que si voy desde cero, pues siempre es más complicado.

Y bueno fuimos a hacer un test de copiloto para ver cómo me sentía pues al principio me mareaba, no confiaba en el piloto, me daba miedo, ya que al piloto no le gusta ir de copiloto, y la verdad es que tuve que trabajármelo muchísimo. Pero poco a poco fui sintiéndome a gusto, y con mi experiencia y mis conocimientos de ingeniería pude ayudar mucho también en la puesta a punto del vehículo. Y finalmente hicimos nuestro primer Dakar como copiloto.



En 2024 con un coche oficial Can Am estuvimos liderando hasta el último día, pero un palier a 40 km de la meta nos dijo que ese no sería nuestro Dakar. Fue muy duro.

De hecho antes del Dakar hice alguna carrera del Campeonato de España de piloto con el Buggy, pero luego ya salte de copiloto. Hice el Dakar de copiloto que fue un Dakar de mucho aprendizaje porque el S&S era un vehículo nuevo.

LM- Aquellos Dakares en Sudamérica eran muy seguidos, y novedosos.

OV- Te lo iba a decir, todavía en Sudamérica, ¿no? Perú. Sí, en Sudamérica. Hice el primer Dakar fue Paraguay, Argentina, Bolivia y Perú, creo.

Creo que sí. Y bueno, hicimos aquel Dakar, que realmente es el Dakar más duro que recuerdo, porque no teníamos experiencia. Los Buggy pues aún no había categoría, es decir, fue el primer año que se creó la categoría Side by Side, fue el 2017, pero no teníamos refuelings, teníamos que ir con un depósito de 450-400 litros. Que, para un vehículo de 800 kilos, pues claro, sumarle un 50% casi del peso cuando vas lleno a cuando vas vacío, pues para un vehículo tan pequeño es un impacto increíble.

Entonces fue un Dakar durísimo porque, bueno, también allí las condiciones eran muy distintas. Teníamos calor, y teníamos frío, y cuando digo calor es calor, o sea, calor, calor.

Recuerdo en el Chaco, en Argentina, estábamos a 53 grados antes de salida de especial. Los coches paraban en los enlaces porque se calentaban, y no en el tramo.

Luego frío en Bolivia, altitud, porque subíamos a 4.500 metros. Era durísimo realmente y bueno, lo pasamos mal, aprendimos mucho y a mí me sirvió mucho de experiencia. Y bueno, a partir de allí vuelvo del Dakar, vuelvo a casa.

No logramos terminar, pero volví con experiencia a casa. Estamos en 2017, en ese momento recuperé mi papel de piloto. Continué haciendo algunas carreras de piloto, las que podía porque, como bien sabes, en aquel entonces yo ya estaba trabajando también de ingeniero en el Campeonato del Mundo de Superbikes. Entonces compaginaba mi carrera de piloto con la de ingeniero en paralelo e iba haciendo todo lo que podía.

La prioridad en aquel momento era el trabajo, o sea, ingeniero de Superbike, y el plotaje pues pasó a ser un hobby, por simple cuestión económica. Entonces, bueno, este 2017 hice varias de piloto, pero iba ya muy apurado.

Y a final de 2017 otra vez Santi Navarro también me llamó, pues no sé qué le pasó con su copiloto, y fui a hacer otra prueba del Campeonato de España de copiloto, pero sin más, solo por aquella ocasión, sin continuidad.

Llegó el Dakar del 2018 decido a intentarlo porque yo seguía empeñado en ir de piloto. Y la cosa no salía, pero bueno, yo lo seguí intentando hasta que a mitad del 18 veía que no era viable, y un piloto francés me hizo una oferta para hacer varias carreras del Campeonato del Mundo con reembolso, es decir pagando.

Y entonces en aquel momento pensé, bueno, realmente eso es nada, porque yo ya quería tirar la toalla de piloto, y porque no podía aguantar más o sostener ese estilo de vida, de trabajar, y todo lo que ganas, invertirlo en las carreras, más los patrocinadores, pero realmente como no llegaba pues acababa poniendo todo mi sueldo, no tenía mecánico, lo que implicaba que cuando iba a entrenar o a

correr, pues no era solo ir a entrenar y a correr, era preparar el coche antes, hacerle mantenimiento, cargar la furgoneta, organizar toda la logística, contratar mecánicos, y bueno, al final era todo un lío que me generaba más malestar que bienestar. Y entonces ya dije: yo no puedo sostener ese ritmo de vida, y en ese momento me llega esta oferta, y volví a hacer de copiloto.

Era una posibilidad para hacer el Campeonato del Mundo con este chico francés y luego ir al Dakar siguiente, pero bueno, al final no acabó de funcionar, e hice el siguiente Dakar con un argentino, con Adrián Santos.

LM- Estamos hablando de que tienes 24 años, ¿no?

OV- Tengo... menos, menos. Tengo... a ver, 2000, eso era... ¿17? El 17, claro, tenía... 21.

No, más, más, más, perdona. A ver, ahora tengo 23. Sí, el 17 tenía... 23, 24.

LM- Y perdona un paréntesis, ¿tuviste que formarte en navegación, no?

OV- O sea, yo con el quad, y como con las motos nos lo hacemos todos nosotros. Entonces ya llevaba tiempo entrenando y corriendo para preparar el Dakar, por lo que entonces estaba haciendo mucha navegación en Marruecos, en muchos otros sitios.

Sí que justo antes del Dakar del 2017 me fui otra vez a Marruecos a navegar, pero de copiloto para aprender. No solo a navegar, sino a transmitir la información, que no es lo mismo. Una cosa es navegar y la otra es copilotar.

Entonces eso es un poco lo que tuve que hacer. Pero a nivel de navegación yo ya tenía muchos conocimientos, porque con el quad pues hacía muchos roadbooks y no paraba, porque realmente tenía muy claro el objetivo de ir al Dakar, entonces eso no fue realmente un problema.

LM- Allí hubo una época en el Dakar en que la parte mecánica no respondía muy bien, ¿no? A partir del 2019 hasta el 2021-2022.

OV- Sí, el 2019 fue muy bien, porque fue el primer Dakar que logré terminar, de hecho aún en Sudamérica. Y aparte de terminar, hicimos segundos de la categoría y quedamos de la general de coches, si no me equivoco, alrededor de 21. Así que es un buen resultado, teniendo en cuenta que éramos un buggy, ¿no? Y el 2019 fue muy bien.

Lo que pasa es que luego, en el 2020, no pude ir, porque con mi trabajo en Superbikes teníamos siempre en enero un test en Jerez, que a veces era incluso antes, y a veces era después. Y ya me pasó lo mismo en el 2018, en el 2020 me volvió a pasar, que realmente me coincidía. Y claro, si iba al Dakar significaba no poder trabajar la temporada de Superbikes.

Entonces, en el 2020 me volvió a pasar, y ya dije que no. En el 2019 hice el Dakar, y no copiloté más. No volví a copilotar en todo el 2019, porque me centré en mi trabajo en Superbikes.

En el 2020, aparte del COVID, pues también estuve liado con Superbikes cuando pude, y estaba en un buen proyecto con Kawasaki Oficial. Entonces, pues bueno, aposté bastante por mi carrera de ingeniero, y lo demás quedó un poco en un segundo plano. Todo cambió en el 2021, porque en el 2021 fui al Dakar con un piloto árabe, Al Saif.

Y pues hacemos el Dakar, aparte de que es verdad que la mecánica al final no nos respetó, pero hicimos un muy buen Dakar ganando etapas, estando constantemente en la pelea por la general. Desgraciadamente el último día un problema mecánico, que nos obligó a abandonar. Pero bueno, esto significó un poco un antes, y un después en mi



Con Alsaif fuimos muy rápidos, pero la gestión de la carrera no fue la mejor, pero gracias a competir con él pude darme a conocer.



Mi recuperación y la llamada de Rokas con el proyecto Defender ha significado mi vuelta a la competición.

carrera de copiloto, porque gracias a poder ir con un piloto rápido, me surgió la oportunidad de mostrar mis habilidades porque al final la dificultad de ser copiloto es que no se trata solo de saber, se trata también de tener la oportunidad de mostrarlo.

Porque cuando vas con piloto, si el piloto no anda, pues tú ya puedes navegar como un dios, que no... No hay forma, ¿no? No hay forma, nadie te va a ver. Entonces en aquel momento tuve la oportunidad de mostrar un poco mis habilidades de navegación, y también mis capacidades mecánicas. Mostrarme como copiloto, y como ingeniero. Y también, tuvimos un pequeño accidente, tuvimos que reparar, ya pasada la mitad del Dakar, y bueno. Pero estuvo bien, fue un aprendizaje muy grande también ese Dakar y una oportunidad.

Y después de ese Dakar, este piloto iba a continuar con todo el campeonato del mundo, y allí me cambió un poco la vida, porque pasa algo inesperado, y es que este piloto me hace una oferta para correr todo el año con él, obviamente implicando que debo elegir o superbikes de ingeniero o de copiloto todo el año, porque el calendario se solapaba entre una especialidad y la otra, y era imposible el hacer ambas cosas, y bueno, fue una decisión muy difícil, porque en las motos llevaba seis temporadas, y había ido escalando desde un pequeño equipo privado hasta un equipo oficial como era Kawasaki.

Me costó mucho tomar la decisión, pero realmente pensé, soy joven, y ya tengo una dilatada experiencia en superbikes, con lo que si el año siguiente quiero volver no voy a tener problemas. Entonces decidí aventurarme a hacer toda la temporada de copiloto. Muy bien.

En ese momento fue cuando hice el click y ya pasé a ser copiloto profesional de un modo permanente, y al final considero que 2021 fue en general un buen año.

En 2022 no empezamos ya tan bien, porque continué con el mismo piloto y el Dakar ya fue un desastre. Fuimos con un equipo nuevo, con un buggy nuevo, y a pesar de ser también la base del Can-Am como el otro, pues no funcionó.

Y por desgracia en dos días nos fuimos para casa después de una odisea terrible. Esto también significó un aprendizaje. Al final, yo siempre lo digo, que de todo se debe aprender, y realmente pues en esa época yo me estaba planteando dejarlo también, porque al final también la situación era un poco precaria.

El piloto cambiaba de planes constantemente, ahora hacemos esto, ahora no hacemos lo otro, y claro, cuando tu estabilidad económica depende de esto, pues todo se complica, pero bueno, al final a mitad de 2022 hice otro parón después del Dakar del 22, y si no me equivoco, alrededor del verano me llegó a otra oferta de otro piloto árabe para correr, y en paralelo la oferta de Rokas Bachiuska, que es el piloto que vemos a mi lado y con el que sigo a día de hoy. Y bueno, me llega una oferta para correr con ese piloto árabe en la Copa del Mundo de Bajas. Y con Rokas Bachiuska, él venía del Rallycross, y del karting.

Rokas era un piloto muy rápido, muy joven, tenía 21 años en aquel momento. Y bueno, solo había tenido una experiencia con un copiloto, porque él participó también en el Dakar del 22, y no le fue muy bien la experiencia, no se habían entendido, entonces necesitaba un nuevo copiloto él estaba en tercera posición del Campeonato del Mundo, y yo con el otro piloto corría en el mismo equipo, entre comillas, South Racing, y fue realmente el jefe del equipo quien pensó en mí para sustituir al otro copiloto con Rokas Bachiuska, que era una joven promesa, y era uno de los candidatos a pasar al Equipo Factory en 2023. En ese momento el jefe del equipo me llamó, y

me comentó que creían que era la persona idónea para ir con él. En ese momento iba tercero en el mundial y quedaban dos pruebas, y todo fue muy bien pues en la primera carrera que era Marruecos ganamos, y en Andalucía quedamos terceros, pero gracias a esos dos resultados consiguió el campeonato del mundo. La verdad que fue complicado pues con solo 21 años, y una experiencia en karting y carreras en las que conducía a tope sin escuchar a nadie, pues acoplarse no fue fácil, pero dado mi carácter conseguí ponerlo poco a poco en el lugar adecuado, y hacerle entender la disciplina. Gracias a ese resultado nos contrataron en el equipo Factory, llegó Red Bull. En el 23 lideramos el Dakar, y por desgracia en el último día y con la meta a la vista rompimos la cardan, y quedamos segundos que está muy bien, pero nos quedó un amargo recuerdo. A partir de aquí seguimos el mundial con Rokas, y ganamos el campeonato consiguiendo una penetración cada vez mayor.

LM- ¿Cómo fue la experiencia de la entrega de la entrega de premios de la FIA?

OV- Pues toda una experiencia, volar a Azerbaiyán, y el poder encontrar un esmoquin, pues no soy una persona que tenga en el armario ninguno. Estar junto con Verstapen, y con la gente de la F1 que normalmente solamente ves por la tele, estar allí con mi mujer, y con Rokas pues fue una experiencia muy, muy bonita.

LM- ¿Cuándo recibes el galardón de Campeón del Mundo tú sientes que has pasado a formar parte de la élite del automovilismo o simplemente piensas, bueno, esto es un escalón más, todavía queda camino por recorrer? ¿Cómo lo ves? ¿Cómo lo viste?

OV- No, realmente pensé que todavía quedaba mucho camino por recorrer. Al final, el objetivo siempre es la ca-

tegoría máxima, ¿no? Entonces, sí, fue un gran logro, ¿no? Pero simplemente pensé que era un escalón más.

LM- Deduzco de esto que me dices que en tu plan personal está ganar el Dakar en categoría máxima.

OV- Sí, sí, sin duda. Al final, uno no puede esconder que una persona competitiva como lo soy, porque no me voy a esconder de que soy una persona competitiva, y ganar el Dakar en la categoría máxima significaría mucho, ¿no? Ya no solo ganar, también disputar o poder estar allí delante significa mucho, porque es un Dakar distinto, es un Dakar en el que juegan otros papeles, otras cosas juegan un papel importante, ¿no? Abrir pista es distinto, entonces, es una experiencia que quiero vivir o me gustaría vivir y es el objetivo, sí.

LM- Bueno, la verdad es que con Rokas habéis creado un equipo muy sólido, aparentemente, desde fuera es como se ve, muy sólido. Y hay algo que me parece, personalmente, sin conocerlo, muy bonito, es que a partir de este momento que recibís el galardón de campeones del mundo, pues vamos a decir que sufris un pequeño gran problema.

OV- Sí, fue un poco más tarde, es decir, nos vamos al Dakar 24, pues mismo objetivo, categoría superior otra vez, y fue también un Dakar muy bueno, porque el primer día empezamos muy mal, el primer día tuvimos una avería y perdimos más de una hora, y bueno, fue como sufrir bastante durante este Dakar, porque el Dakar tiene como un poco dos caras, cuando sales más detrás y cuando sales más delante, cuando sales delante todo es mucho más fácil, cuando estás más atrás los vehículos salen cada 30 segundos, que implica polvo, implica que han pasado muchos más vehículos delante, que está todo más roto, entonces tuvimos que vivir un Dakar de menos a más y de ir remontando día a día, poco a poco, hasta donde podíamos,



El quad ha sido fundamental en mi carrera en la competición, y cuando los medios no daban para seguir tuve que dejarlo.



El grupo, la familia, los amigos siempre han significado mucho para mi progresión en el motorsport, y en la vida.

sin arriesgar, obviamente. Y bueno, en este Dakar se creó también por primera vez la etapa de 48 horas, que era una etapa que duraba dos días, tenías varias puertas de paso, y bueno, en esta etapa, y ya cerca del final, pues sufrimos, no fue un accidente, simplemente saltamos una duna y caímos un poco mal, y yo golpeé dentro del coche bastante mal, y ya noté que algo no estaba bien en mis cervicales, en mi espalda, noté que algo no estaba bien, pero bueno, llegamos a meta, decidí no ir al médico, por miedo a que no me dejaran correr, o no me dejaran salir el día siguiente, y bueno, eso claro, estábamos hablando que estábamos a la mitad del Dakar o poco más, no por ahí, y entonces bueno, pues logré terminar el Dakar, pero volví a casa, ya vi que no estaba bien, empecé a tener migrañas, empecé a tener vértigos ya durante los días posteriores a este golpe, y no estaba bien, poco después fuimos, nada, una semana después del Dakar corrimos ya en Ultimate, en la categoría grande con Toyota, la Baja Hail, y estuve también muy mal, y poco nada, volvimos a casa, paré, luego fuimos a Abu Dhabi, estuve aún peor, realmente estaba muy mal, muy vértigo, mareos, vómitos, de todo, estaba muy mal dentro del coche, y bueno, allí me di cuenta que algo realmente no estaba bien, y pues bueno, fui al médico, empezamos a hacer pruebas, realmente allí abrimos un melón muy grande porque empezamos a hacer pruebas, y bueno, creo que como todo deportista de élite, cuando te empiezan a hacer pruebas, empiezan a salir lesiones escondidas por todos lados, porque somos, no tiene otro nombre, somos tan animales que nos puede, el espíritu competitivo nos puede ante la salud, entonces no paramos hasta que el cuerpo nos para, es así, y bueno, allí pues me encontraron muchas cosas, pero una de ellas fue una discopatía degenerativa, que es un desgas-

te de los discos intervertebrales, y después me encontraron pequeñas hernias en varios discos, y a priori no parecía ser algo a nivel de lesión específica grave, pero por alguna razón se creía que me estaba afectando algunos nervios que me iban hasta la cabeza, y entonces pues bueno, allí era donde me desencadenaba todos estos otros problemas ya más neurológicos, que bueno, que parecía ser el problema. Me hicieron también una resonancia magnética, me encontraron también en la cabeza, me encontraron también afectaciones en las sustancias blancas y grises del cerebro, posiblemente alguna contusión cerebral que obviamente no fue tratada, y probablemente fue la del Dakar, pero bueno, me encuentran un cuadro bastante complicado, porque los médicos no consiguen saber realmente cuál es el origen de estos síntomas.

Fue cuando me dijeron, creemos que no hay solución, entonces probablemente tu carrera deportiva se ha terminado lo cual fue un golpe muy duro, porque no me sentía aún con el trabajo hecho

En principio se apunta más a la espalda y a las cervicales, al tema de los discos, y obviamente pues los médicos que me dicen que el desgaste no se puede recuperar, que no va a mejorar, la cirugía no era algo viable porque no era un disco específico o dos discos específicos, eran muchos, entonces la cirugía se descarta, y probamos por un programa de rehabilitación, por lo que hice un programa de rehabilitación bastante intenso, paré después del Rally Portugal, e hicimos esto, Dakar, Jail, Abu Dhabi, Portugal, y luego tenía un parón, esto era principios de abril, y tenía un parón hasta junio, hasta Ruta 40 en Argentina, y allí fue cuando

dijimos, bueno, tenemos dos meses, vamos a intentar hacer un programa de recuperación muy intenso, y me metí a hacer gimnasio a tope, la primera idea era intentar proteger la parte ósea con musculatura, al máximo, y me puse con un programa que realmente era una locura, y me pasé dos meses, pues dejé la bici, que es algo que practico mucho, y me dediqué simplemente a ganar masa muscular, comiendo más, y ganando peso, y realmente hicimos esto, pero fue muy justo, y como después de Ruta 40 otra vez había un parón de dos meses más, los médicos me dijeron, mira, no hemos conseguido ganar la musculatura que consideramos que es necesaria para solucionar el problema, así que vamos a saltarnos una carrera, y así tienes dos meses más, cosa que creemos que puede ser mucho más efectivo. Así que continué con mi programa de recuperación hasta La Baja Aragón, en la que volvimos a correr, esta vez con el Toyota, pero nuevamente acabé la prueba con muchos problemas, cosa que fue un poco decepcionante, y fue cuando me dijeron, creemos que no hay solución, entonces probablemente tu carrera deportiva se ha terminado, lo cual fue un golpe muy duro, porque no me sentía aún con el trabajo hecho, por lo que comentaba antes, tenía otros objetivos, y fue un golpe muy duro.

Seguí intentando recuperar todo lo que pude, visité otros médicos, desde neurólogo, neurocirujano, traumatólogos, otorrinolaringólogos, de todo, cuando digo de todo, es de todo, para intentar encontrar alguna cosa, luego me hicieron un rizólisis, me durmieron varios nervios de la espalda, pero tirando la moneda al aire, porque no sabían cuáles eran los nervios que me podían afectar, no noté nada, y en septiembre me fui a Marruecos, a pesar de que sabía que no estaba bien, me fui a Marruecos para probar y ver

si podíamos ir al Dakar, porque por fin íbamos a ir al Dakar con la Toyota, en la categoría más grande, y no estuve bien, no estuve bien, entonces decidí que no, decidí que no y ya está, y allí paré, paré y ya está, y realmente no sabía si iba a volver o no.

LM- Pero la vida te guardaba otra sorpresa, ¿no?

OV- Sí, la vida me guardaba otra sorpresa, y es que después de mucho tiempo, seguramente también por el parón tan largo de dejar que el cuerpo recupere también solo, sin forzarlo, darle el tiempo que necesite, sin presión y sin fechas, y al final es lo que hemos hecho, porque realmente a día de hoy no sé cuál ha sido la mejora, es verdad que me subo al coche bastante medicado aún, pero estoy mejor, que es lo importante, estoy trabajando también, gracias al otorrinolaringólogo que fui visitando más a posteriori, porque parecía que había una hipótesis bastante interesante, que tengo los canales auditivos afectados, por seguramente la contusión cerebral que tuve, y hay unos ejercicios de recuperación vestibular distintos a lo que estaba haciendo, que me han ayudado bastante, y bueno, empezamos a trabajar un poco de una forma distinta, y también dejando de enfocarnos tanto en la espalda y todo esto, y a día de hoy pues me siento bien, estoy bien, y después de ya... bueno, no sabía si iba a volver, no lo sabía, pero...

LM- ¿Crees que hay una oportunidad en el mundo del ciclismo?

OV- Sí, sí, sí, en este momento pues parecía que mi carrera había terminado, y me surgió una oportunidad en el mundo del ciclismo, que era algo que también había ido practicando desde hacía muchos años, y realmente dije, bueno, ¿por qué no?, no solo por sacarme el gusanillo de hacer algo que me había quedado un poco sin realizar, sino también para man-



Su labor en el equipo es compleja pues además de la navegación, se ocupa del mantenimiento del coche, y de gestionar al joven Rokas.



Después de perder el Dakar en el último tramo la consecución del Mundial 2023 compensó esa tremenda decepción.

tenerme competitivo. Uno tiene que levantarse por la mañana con ganas de entrenar, y entrenamos mucho. Realmente lo vi también como una oportunidad para seguir competitivo por si llegaba el momento de volver.

Y así fue, pues empecé a competir un poco en ciclismo en un equipo profesional portugués, tampoco fue muy bien, pero bueno, al final me mantuvo competitivo, también me puse enfermo, porque bueno, el ciclismo es otro mundo, perdí mucho peso, luego te bajan las defensas, cogí un virus, y bueno, me costó la hostia recuperarme, y fué alrededor de marzo, abril, que me llama Rokas, y me dice, oye:

RK- ¿cómo estás? Mira, tengo una oferta, yo no voy a correr más con la Toyota, porque bueno, también por temas de presupuesto, por lo mismo que nos pasa a todos, y me dijo, tengo una oferta de Land Rover, ha salido un proyecto nuevo, me han preguntado qué copiloto quiero, porque aquí tenemos contratos separados, y yo les he dado tu nombre, pero antes de confirmarles al 100% quería hablar contigo.

OV- Y entonces bueno, yo le digo, déjame probar un poco por aquí con un buggy a ver cómo me siento.

Hice un par de pruebas, me sentí bien, y bueno, luego le dije, vamos a hablarlo, por lo menos, y entonces nada, él comunica a Land Rover que me quiere a mí, Land Rover se pone en contacto conmigo, y allí pues empezamos a hablar, me explican todo el proyecto, me explican cuál va a ser el programa de test, y realmente pues lo vi como una gran oportunidad de hacer una vuelta progresiva, porque no es lo mismo subirse al coche en una carrera que subir al coche en un test, si tienes algún problema, la lesión o lo que sea, pues puedes parar, empiezas de menos a más, haces un test un par de días, luego tres, luego una semana, y en-

tonces pues bueno, realmente fue esto un poco lo que me convenció de decir, bueno, vamos a probarlo.

Finalmente todo fue muy bien, y desde el principio me sentí bien, pero realmente he ido a mejor, y me siento bien encima del coche, y este año he aprendido muchísimo, porque poder estar en un equipo de fábrica, aunque ya había estado en Can-Am Factory, pero no podemos comparar una marca de buggies con una marca de coches como es Land Rover, porque es uno de los grandes del mundo del 4x4, y realmente pues he aprendido muchísimo, y voy a aprender muchísimo, y aparte como ingeniero, vivir el desarrollo de un coche desde cero, porque partimos de la base del Octa, que es un modelo comercial, el Defender Octa, pero poder vivir todo este proceso de desarrollar el coche ha sido muy bonito, y realmente creo que he podido también aportar mi granito de arena, y ha sido muy satisfactorio hasta ahora.

LM- ¿El proyecto de Land Rover es un proyecto que lleva directamente Land Rover, o como suelen hacer los británicos, lo tienen en un equipo tipo ProDrive o algo así?

OV- Correcto, ProDrive es el asistente, o sea, es el partner técnico, que es el que ayuda, digamos, o el que se encarga más de la parte de competición, pero es verdad que tenemos un equipo compuesto por componentes de ProDrive es decir, tenemos sobre todo a nivel, no tanto a nivel de mecánicos, que son todos de ProDrive, pero a nivel de ingeniería tenemos una gran parte de ingenieros que son propios de Land Rover, que han desarrollado el vehículo en cuestión comercial, y esto creo que es lo que hace el proyecto también tan potente, interesante, porque realmente estamos trabajando con la marca, y con ProDrive que tiene una gran experiencia en rallies y en raids, es un top entre los equipos, y es una referencia mundial.



Su pasión por el ciclismo le llevó a fichar por un equipo profesional portugués, y a disputar el mundial de gravel.

Tiene una experiencia reciente muy potente en el Dakar, ¿no?, con vehículos propio... Sí, ellos ya tienen muchísima experiencia, sobre todo a nivel de rallies, pero también en circuitos, y en el Dakar, pues ellos desarrollaron en su día el Hunter, con el que corría el OEP, un coche, no sé si te acuerdas, que era rojo... Nani Roma corrió con ese coche, entonces ellos ya hicieron un poco su apuesta por el mundo del rally raid, desarrollando este vehículo, que les ha servido de base para desarrollar, por ejemplo, el Dacia, que también lo hacen ellos, no para nosotros, porque estamos en otra categoría, nosotros partimos de la base propia del vehículo de serie.

LM- Estáis en la categoría Maratón, ¿no?

OV- Estamos en una categoría que se llama Stock, que básicamente significa que el coche tiene que ser un modelo comercial, no puede ser un prototipo, es decir, tiene que ser un coche que está a la venta, y luego tenemos muchas limitaciones, una de ellas es el presupuesto, y luego también tenemos que mantener el motor, además tenemos que mantener caja de cambios, y tenemos que mantener diferenciales, y ciertos componentes originales. Es una categoría que ya existía, pero ahora han modificado el reglamento para hacerla más atractiva, y poder atraer a otras marcas como Defender.

LM- ¿Este vehículo del Defender es chasis autoportante o también lleva bastidor y chasis? Tengo curiosidad.

OV- No, no, o sea, es bastidor y chasis, es como un vehículo comercial, simplemente se adapta a nivel tubular y todo lo que son arcos de seguridad y la carrocería original.

LM- Con lo cual, es un vehículo relativamente pesado, ¿no?

OV- Sí, sí, sí, sí, es un vehículo pesado, es decir, nosotros estamos aproximadamente unos 500 kilos por encima de lo que puede ser un prototipo Ultimate. Sí, no, aparte de esto, pues, también tenemos el recorrido de suspensión limitado, y a nivel de ruedas vamos con 35 pulgadas y los Ultimate van con 37.

LM- Con lo cual, tendrás que rodar con un poquito de cuidado en las ruedas y no se puede ir a tope **OV-** Correcto, correcto.

OV- Con la zapatilla a tope, ¿no? No, no, no, al final es un poco la filosofía que conocemos de los buggies, que hay que cuidarlos. No puedes ir a tope porque no aguantan. Al final es un vehículo con base es un vehículo comercial, entonces, pues como es lógico, hay ciertos componentes que no están preparados para un impacto de una magnitud grande. Con un Ultimate puedes impactar lo que venga, que es difícil romperlo, pero un vehículo Stock hay que cuidarlo un poco más.

LM- ¿Y el proyecto es a largo plazo? Es decir, ¿qué expectativas tiene?

OV- El proyecto, o sea, es ya de duración definida, por lo menos en primera... tiene un término hasta finales de 2018. Pero no está garantizado que hagamos toda la ejecución del proyecto, o sea, nosotros por el momento tenemos la temporada 2026 asegurada, es decir, vamos a hacer el Dakar y todo el campeonato del mundo de Rally Raid, pero no sabemos a posteriori si vamos a continuar o no vamos a continuar. En principio, si todo va bien, nuestra intención es



La victoria en la categoría Stock del Dakar 2026 le ha consagrado en la élite del off road mundial.

continuar siempre y cuando, pues, todo vaya bien. Al final en el Dakar pueden pasar 50.000 cosas, pero, a ver, cuando empiezas un proyecto y más desde cero, es bonito, ¿no?, poderlo ejecutar en su totalidad, más. Es complicado.

LM- *¿cómo se lleva el salir de la tienda y encontrarse con el señor Peter Hansel?*

OV- Pues es muy interesante. Realmente es increíble poder formar parte de este equipo, y como compañero de equipo es algo como el Messi del Dakar es la persona con más Dakars ganados, y seguramente la persona con más experiencia.

LM- *¿Cómo es el ambiente del equipo contando con un campeón como Peterhansel?*

OV- Es increíble poder estar con él. Es un buen hombre compañero, y me ha dado la oportunidad de conocerlo más de cerca, porque aparte de compartir los debriefs en los que hablamos sobre cómo mejorar el vehículo, qué podemos hacer y todo esto, pues también hacemos bastante piña como equipo, y todos los pilotos y copilotos, pues, vamos a comer juntos, estamos bastante juntos. No estamos muy por separado, incluso he subido con él, porque en Marruecos, por ejemplo, me pidieron a ver si podía ir más días.

LM- *¿Cómo se desarrollan los test?*

OV- Normalmente lo que se hace es durante los test se lleva solo un vehículo para todos los pilotos y copilotos. Entonces tú vas los días que toca con tu piloto, y ya está. Pero a mí en Marruecos me pidieron ir más días para poder también aportar mi punto de vista, y me quedé con ellos, subí también con Peterhansel, hice los test con él, y también con Sarah Price.

La verdad es que es un honor poder estar a su lado también, y aunque en las entrevistas, supongo que por la tensión de la carrera, parece un poco más distante, más adusto, pero en las distancias cortas es otro tipo de persona, es una persona muy cercana. Claro, al final es una persona con más

de 60 años, pero tú hablas con él, y realmente no parece que tenga 60 años.

Es una persona que sigue un poco con ese espíritu competitivo y al final, entre comillas, sin necesidad, porque él económicamente, y deportivamente lo tiene todo solucionado. Ahora, ¿qué le aporta correr en una categoría Stock?. Pues lo hace porque le gusta, y ahora también lo va a poder vivir un poco de otra forma más relajada.

LM- *¿Qué esperas de Dakar 2026?*

OV- Hombre, nosotros... Al final, Rokas y yo somos el equipo joven. Entonces nosotros somos competitivos. Nosotros esperamos poder ganar la categoría. Al final, rivales fuertes pues están nuestros compañeros de equipo, y están los otros tres Toyotas Land Cruiser oficiales.

Pero que no consideramos a nuestros compañeros competencia directa, pues al final, el objetivo es ganar la categoría, no puede ser otro. Si hablamos a nivel de la general, no lo sé, porque depende mucho del tipo de recorrido que nos pongan este año.

Queremos, esperamos estar tan adelante, pero al final la prioridad va a ser ganar la categoría e intentar ir adelante en la general si es posible, pero el objetivo no puede ser otro que ganar la categoría.

Al final también es un equipo grande. Sabemos también que puede haber órdenes de equipo. Una cosa va a ser nuestros deseos y la otra va a ser lo que le va a interesar a la marca también.

Porque al final, que gane Peterhansel, pues seguramente también hará más ruido que no que ganemos nosotros, pero vamos a ver, tenemos que jugar nuestras cartas, hacer una carrera inteligente desde el principio, posicionarnos en posición privilegiada como para que seamos nosotros los favoritos.

Al final, ganar al Monsieur Dakar no es fácil. Mi pequeña experiencia como jefe de equipo lo corrobora.

LM- *Oriol, con Rokas habéis formado una pareja, que se ve muy consistente. ¿Cómo es la convivencia con Rokas?*

OV- Ahora mismo es que hemos conseguido ya, que sea algo más que una relación profesional. Me imagino. El Dakar 2024 también fue un poco un antes y un después. Ya no el 23, a pesar de que fue muy bien, y quedamos campeones del mundo y tal. Fue todo un proceso con Rokas pues era una persona, cuando yo la conocí, muy joven pues tenía solamente 21 años, y era una persona un poco ausente. Siempre iba solo, escuchaba su música para motivarse, salía a la especial, y no compartíamos mucho fuera de lo que era lo profesional.

Y él tampoco compartía a nivel de vivac. El Dakar es una cosa bastante familiar. Todos somos amigos, entre comillas, todos hablamos, y yo me junto con otra gente a la cena, con otro piloto, con otro copiloto y con el fisio, nos sentamos todos y nos reímos. Poco a poco fue acercándose más a la gente también porque me veía a mí hacerlo, y me lo pasaba no bien pero disfrutaba de los pequeños momentos del Dakar fuera del coche. Y él poco a poco se fue abriendo más con la gente. No te voy a decir que me convertí en su mentor, pero sí que le ayudé mucho no solo a nivel profesional, sino a nivel personal a abrirse más, a ponerse menos presión a disfrutar más de las carreras.

Esto hizo que el vínculo cada vez fuera más fuerte. Y bueno, claro, poco a poco ya con el tiempo ya vas compartien-

do más a nivel personal, hablas de más cosas, y a él dejó de usar los cascos en los enlaces, y charlábamos, y poco a poco la relación fue cambiando hasta lo que tenemos ahora, que realmente es una relación de amistad. Es decir, yo me fui a Lituania ahora hace unos días a verlo, es decir, fuera de las carreras también mantenemos un contacto, y somos amigos. Realmente es muy bonito poder correr con él.

LM- *Es curioso como en el mundillo del Dakar hay muchos pilotos españoles que estáis ahí en el top en todas las categorías. Este es un fenómeno interesante tú lo has analizado alguna vez, ¿qué se deba a algo en particular? porque es que sois muchos.*

OV- Bueno, principalmente se debe al final a la cultura del motor que tenemos aquí el Dakar es algo bastante potente, sobre todo, te diría en toda España, y en Cataluña es algo muy fuerte el Dakar.

Este es Oriol Vidal hablando a corazón abierto, y nos ha mostrado como ha llegado donde ha llegado, y como superó su momento más crítico en el que todo parecía perdido.

Cuando estamos escribiendo esta entrevista se ha superado la primera semana de Dakar 26, y los tres Defender ruedan en grupo en las tres primeras posiciones en la categoría Stock, siendo liderados por Rokas-Oriol Vidal, con Monsieur Dakar a 44 minutos, y en tercera posición Sara Price.

RUEDAVILA

DRIVERTM

NEUMÁTICOS Y SERVICIOS

calle ciudad de Santiago de Compostela s/n,

05004 Ávila

Telf : 920219856



Pilotos y copilotos de antaño, una historia apasionante

RESPONSABILIDAD MÁXIMA

EL PLACER DE COPILOTAR, RIESGO Y SUFRIMIENTO



Daniel Domínguez

La historia de los copilotos en los primeros años del automovilismo deportivo es fascinante y, en muchos aspectos, está marcada por el sufrimiento el riesgo extremo y la valentía.

A comienzos del siglo XX, las competiciones de aquellos coches de carrera eran aventuras mecánicas y humanas. Vehículos sencillos, sin parabrisas, los cinturones de seguridad se desconocían, los frenos eran insuficientes, y los motores... entre múltiples componentes, propensos a romperse o fallar.

Durante aquellas épocas las carreras de coches eran diferentes a las que conocemos hoy. La tecnología era básica, la seguridad era inexistente, y el papel del copiloto, aunque no estaba reconocido, era crucial y como el del piloto, extremadamente peligroso.

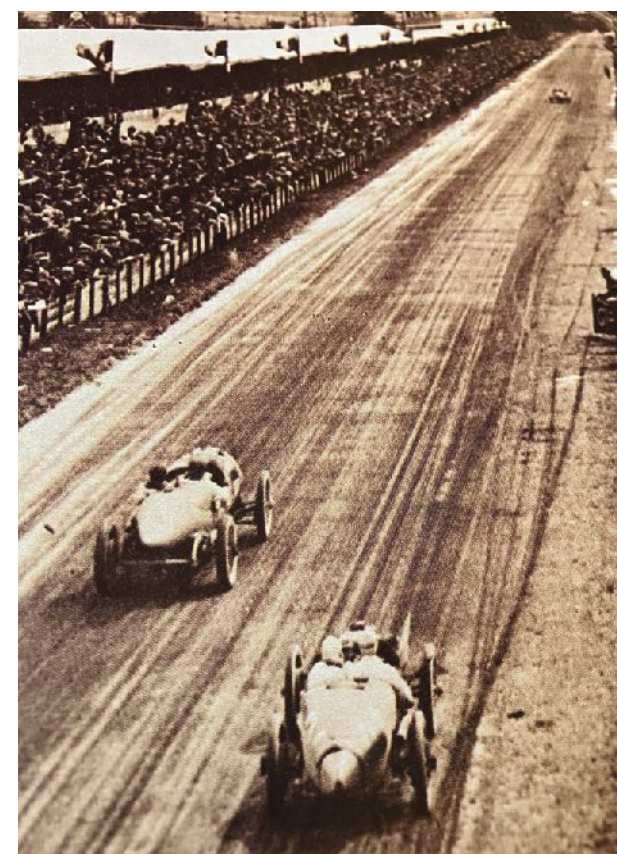
FORJADOS ENTRE HIERROS Y ACERO

Las carreras de coches iban conquistando simpatizantes y ganaban reconocimiento en Europa, especialmente en países como Francia e Italia. Basta recordar grandes eventos como las 24 Horas de Le Mans iniciada en 1923, o la Targa Florio en Sicilia en 1927. Las emociones de sus atractivos no paraban de conquistar popularidad.

Pero en las múltiples carreras de largo y corto recorrido, los coches no contaban con ningún tipo de navegación, y por ende, la falta de seguridad suponía una aventura colosal, y frecuentemente acompañada de grandes



Una historia con mucho que contar en LM, los hijos de Fangio, Oscar y Rubén con Daniel.



Al copiloteaje se suman pruebas tan míticas como las 24 horas de Le Mans o las 500 millas de Indianápolis.

tragedias, como tal fue el caso de Rally Paris-Madrid de 1903, que se suspendió cuando ya habían fallecido siete personas.

PELIGROS FÍSICOS Y PSICOLÓGICOS

Las ya entonces altas velocidades y la falta de protecciones en los coches son hechos que certifican que carecían de todo tipo de medidas de seguridad, y es una certeza que los accidentes tenían consecuencias fatales.

Un buen ejemplo es la fatiga en las carreras de larga duración, como las 500 Millas de Indianápolis que arrancó en 1913. Esta destacada competición no era exclusiva del disfrute y el sufrimiento, puesto que había multitud de carreras con las mismas consecuencias en categorías menores.

Las distintas competiciones ya comenzaban a ser muy populares, y obligaban a los copilotos y pilotos a estar en el coche durante muchas horas, sometidos a temperaturas extremas, falta de ventilación, inhalando continuamente los gases del motor, amén de una fatiga desmesurada, y la lucha contra la deshidratación.

Y como las carreras se realizaban tanto en verano como en invierno, muchos copilotos y pilotos experimentaban un calor inaguantable o un frío helador durante muchas horas y días dentro de aquellos bólidos, además, el uso de ropas inadecuadas sin protección y la falta de visibili-



El piloto y el bólido, el copiloto carecía de estatus, desentonaba.



En 1908 la escuadra Bez de Mercedes ya contaba con un equipo ganador.

dad, no ayudaban a mitigar las altas y cambiantes temperaturas, lo que aumentaba aún más el riesgo de agotamiento, con muchas posibilidades de que ocurrieran graves accidentes, que desgraciadamente eran frecuentes casi en cada carrera.

EL SILENCIO DE LOS HÉROES

El sufrimiento y valía de los copilotos de aquellas épocas no se documentaba. Su valentía pasaba desapercibida,

sólo los pilotos eran considerados las estrellas. Sin embargo, los copilotos eran esenciales para resolver todo tipo de continuas eventualidades para que los pilotos pudieran concentrarse en la conducción, de hecho, en la navegación, tenían que tomar decisiones bajo presiones extremas, con consecuencias muy graves si se equivocaban. La falta de reconocimiento hacia los copilotos en esos años evidenciaba una clara desigualdad, los copilotos eran considerados los segundos o meros ayudantes,

pero los peligros de su trabajo y la responsabilidad estaba al mismo nivel que el de los pilotos.

SUFRIMIENTO Y DISFRUTE SIGUEN PRESENTES

Sin establecer comparaciones, hay cosas que no pueden cambiar, y es cierto que el reto de los copilotos no sólo se limita al riesgo físico, está la tensión y el estrés en cada carrera. Desde el habitáculo el copiloto tendrá la responsabilidad de asegurar que todo salga bien, que el piloto pueda concentrarse exclusivamente en el pilotaje y, al mismo tiempo, garantizar que las estrategias en la carrera se cumplan. Tendrá que llevar un navegante extraordinario, y que le quite todo tipo de cargas al piloto, más allá del habitáculo, y desde la salida hasta la llegada, curva a curva tendrán que luchar juntos, codo con codo, y para ambos seguirá siendo una tarea tan trabajada y disfrutada como agotadora.

Hoy también los copilotos se enfrentan a la soledad más absoluta, tienen que superarla y estar muy preparados, pues no sólo compiten contra otros equipos, también contra su propio miedo y fatiga, con el agravante de que su tarea tiene que salir perfecta si quieren estar en lo más alto.

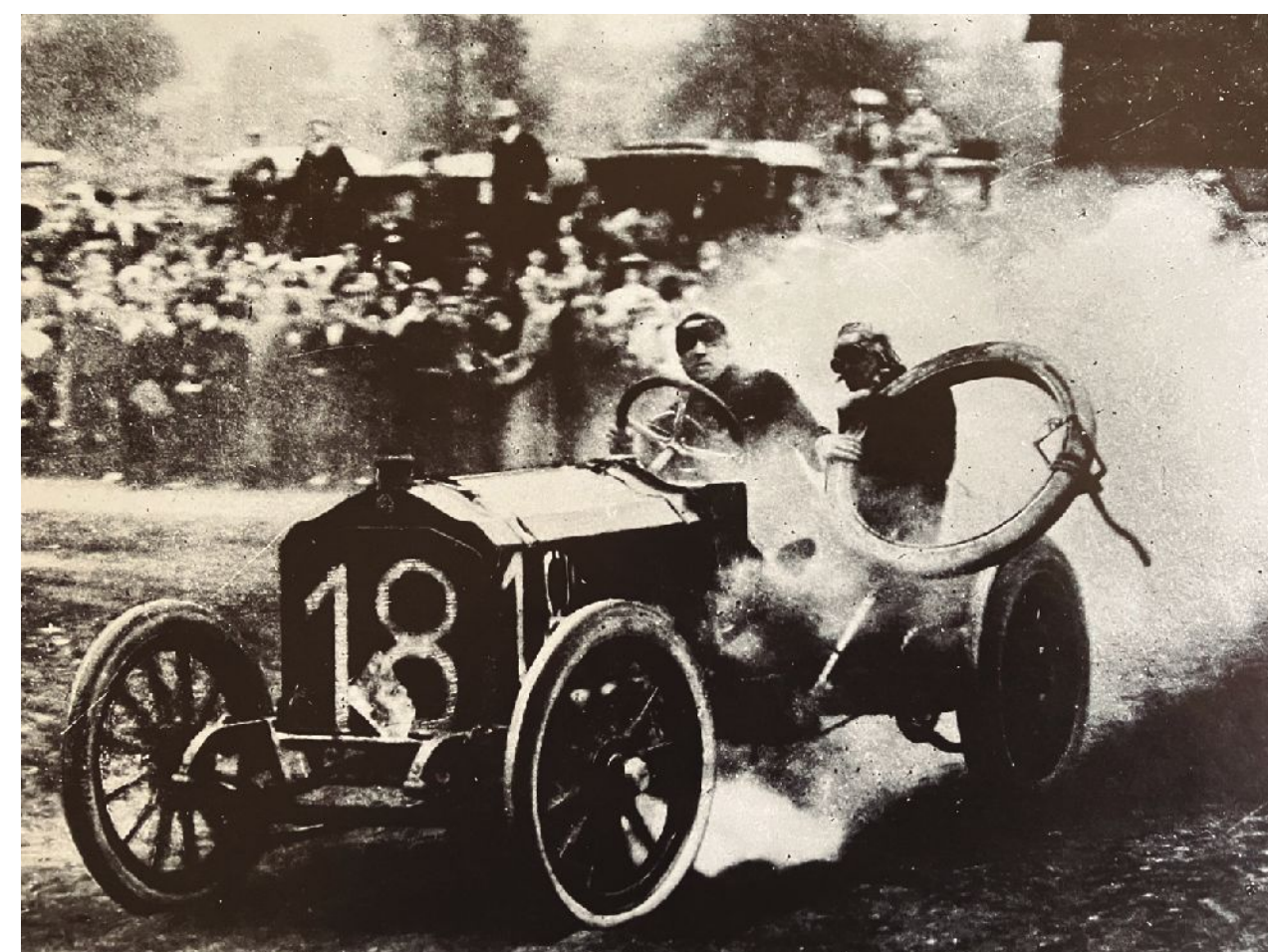
Afortunadamente todo ha cambiado y el reconocimiento es un hecho, saldrán juntos encima del capó del coche, y se les verá brazados en las mismas fotografías.

VOLVAMOS A LOS ORÍGENES

Entonces, las grandes marcas para poder competir, además del piloto, necesitaban un copiloto de a bordo, que fuera un gran mecánico, cuya función sería vigilar el estado del motor, lo que suponía unos dones específicos, empezando por un oído muy afinado, conocedor de los diferentes sonidos, para evitar posibles averías, además de estar muy atento para controlar la presión del aceite, la temperatura del agua y el consumo de combustible. Pero el aporte del copilotaje iba aún más allá, y tenía que superar vicisitudes de orden sucesivo y alternativo, tales como ir bombeando manualmente la gasolina o el aceite, dependiendo de las características del bólido, siempre pendiente de sus distintas presiones, y conocer muy bien el avance o retardo del encendido, atento a las diferentes subidas, bajadas y respectivos trazados, ayudando al piloto para evitar detonaciones en falso y conseguir que el motor entregara todo su potencial.

Suma y sigue, reparar averías de alguna fuga, o sujetar alguna aleta o rueda, esto, en plena carrera. Y otro hecho vital, era avisar al piloto en determinadas curvas para que se inclinaran juntos, y contrarrestar las inercias, para que ambos haciendo de contrapeso, logran pasar más rápido y salvar el vuelco.

Siguiendo con sus tareas, debía de ser rápido reparando cualquier anomalía, y no menos cambiando las rue-



Copiloto para todo. Año 1906, ya entonces el automovilismo despertaba pasiones.



El Marqués de Portago con uno de sus copilotos. fue un referente como piloto y como vividor.

das, ante los múltiples e inevitables pinchazos. Ni que decir hay, que en caso de agotamiento o cualquier otra incidencia que sufriera el piloto, tendría que ponerse a los mandos y pilotar con maestría.

DESDE EL AL HABITÁCULO

El sufrimiento físico y psicológico del piloto y copiloto era extremo. Sin protecciones y con "cascos" de lona, había que afrontar todo tipo de accidentes, y no digamos los vuelcos, sin arcos de seguridad ni cinturones; las inercias lanzaban al piloto y copiloto fuera del bólido, hechos muy frecuentes.

La constante exposición en carrera suponía tragar polvo, piedras y aceite durante horas. Las temperaturas del motor eran altísimas, y los gases del escape tóxicos. El trabajo físico brutal, tenían que mantener el equilibrio mientras el coche saltaba o derrapaba, bombeando combustible a mano o reparar piezas casi ardiendo.

Muchos pilotos y copilotos murieron durante las carreras, a veces por fallos humanos, mecánicos o reventones de los neumáticos. El estrés continuo, "el miedo" y la tensión constante, suponía que la concentración debía ser total, si el copiloto se equivocaba, el coche podía quedar fuera de carrera, pero quizá lo peor y difícil de llevar era evidenciar que muchos otros contrincantes y amigos copilotos y pilotos en carreras anteriores habían perdido la vida.

VIVENCIAS MÁGICAS

El hecho de ponerme a escribir sobre los copilotos de antaño me ha supuesto, sin esfuerzo, imaginar desde dentro aquellas vivencias, en este caso gracias a Javier he ejercido de copiloto, en más de una ocasión, en uno de aquellos bólidos, mientras escuchaba los apasionados relatos de Javier sobre los copilotos. Vivencias que me han permitido imaginar el valor y el coraje de aquellos copilotos, y pilotos por supuesto. Javier Gómez Casillas, es historiador del automóvil, doctor en diseño y coleccionista de joyas rodantes, y fue director del Museo del Automóvil de Salamanca, e hijo de su fundador Don Demetrio Gómez Planche, con quienes he compartido, y comparto una gran amistad, y afecto que me ha permitido conocer historia llenas de pasión, aventuras contadas por quienes han vivido en profundidad esos mágicos ambientes. Que por cierto, poco después de uno de esos inolvidables viajes, y también haciendo de copiloto, fui invitado por Javier a pasar un día memorable con los hijos de Fangio, Oscar y Rubén, y tuve la fortuna de conocer de primera mano intimidades que me encantará relatar para los lectores de Límite Motor, sobre la gran leyenda de uno de los más grandes, entre los grandes pilotos de la historia del automovilismo de competición.





Carello supera a Zanini en Les Corbes -RCB-1978

RALLY COSTA BRAVA 1978



Texto y fotos :
Dr. Jesús Garcés

Cuando Toni Carello superó a Antonio Zanini en Les Corbes.

Sin duda el 26º Costa Brava de 1978 lo recordaré por muchas cosas que sucedieron, Era un tiempo en que todas y cada una de las carreras a las que íbamos eran una auténtica aventura, pues todo era novedoso, y excitante. A los veinte años, que no lo era.

Las noticias que nos llegaban del inminente inicio de la temporada es que SEAT iba a cambiar los prodigiosos 124 GR-5 por los 131 Abarth, pues los jefes querían dar una imagen de marca reconocible, y no ir por libre como desde Italia veían la trayectoria de la marca, y esto significaba que podríamos ver en acción a nuestros ídolos con el mejor material del momento, o eso creíamos.

Por otro lado, se especulaba con que Lancia podría aventurarse a lanzarse a una conquista del europeo de rallies, aunque era un rumor sin confirmar, y muy poca gente disponía de esa información. Sin embargo la expectación ante la prueba crecía entre los aficionados, que queríamos ver que eran capaces de hacer nuestros héroes frente a la gran Lancia con su fabuloso Stratos de

fábrica, y por supuesto ver a un Lancia Stratos HF oficial en nuestra casa.

Conforme las fechas se iban acercando la posible participación de Lancia se confirmaba, y efectivamente Tony Carello con un Stratos oficial figuraba inscrito junto a los pilotos de SEAT con los 131 Fiat recién llegados a la nave de autobuses ABC de la Zona Franca de Barcelona.

Nada más aparcados en Lloret de Mar nuestros pasos se dirigieron hacia el parque cerrado donde ya estaban aparcados las estrellas del rally. Con nuestras cámaras captando las imágenes de los coches, intentando retener los detalles más insospechados del fabuloso Stratos, y de los novedosos Abarth de SEAT, para seguidamente ir recorriendo el parque comprobando que los nuestros estaban todos presentes.

Recién terminado el Montecarlo con la victoria de Nicolás con Porsche 911, seguido de los R5 Alpine de Ragnotti, y Freuquin, no parecía que los vehículos del grupo FIAT fueran los mejores para ganar en un rally mixto asfalto,



Carello - Perisinot superan el cruce de Cladells.



Toni Carello superando la horquilla de Les Corbes.

tierra, pero a nosotros eso no nos afectaba pues íbamos a ver a nuestros héroes con los coches más espectaculares como era Claudi Caba con su Porsche 911 Carrera RS completando una lista de 88 inscritos, así que íbamos a tener diversión asegurada.

Los días 17 al 19 de febrero el pronóstico meteorológico era de bajas temperaturas y humedad, y se cumplió, ya lo creo, pues en las carreteras de la comarca de Viladrau ambos elementos se dieron cita para aumentar el encanto de la cita, todo, y que a los aficionados nos hubiera gustado un poco de nieve para emular al rally monegasco.

Desde las etapas iniciales, Tony Carello, acompañado por su copiloto Maurizio Perissinot, impuso un ritmo sólido a bordo del Lancia Stratos, y nuestras cámaras no

daban abasto captando las cruzadas del Lancia, frente a un estilo pulcro, y efectivo de Zanini, que en proceso de adaptación a su nueva montura no le podía mantener el ritmo del Stratos. Por detrás Cañellas, Caba, y los Opel Kadett GT/E de Franz Wittmann Sr y Jean-Sébastien Couloumiès trataban de realizar una buena carrera sin arriesgar pues su desventaja era clara.

Para todos los aficionados la gran esperanza se centraba en la etapa de tierra, y terminada la primera jornada del rally, los que teníamos la suerte de tener familiares o amigos por la zona, invadimos sus hogares dispuestos a dormir como osos en invierno, para salir pitando hacia los tramos de tierra donde esperábamos ver una gran batalla entre Carello y Zanini.



Zanini y su 131 Abarth en pleno tramo de Les Corbes

Las Corbes nos acogió, y llegada la noche nos engulló literalmente, mientras nos situábamos en las cunetas que mejor nos parecía, con mayor o peor fortuna, que las fotos revelarían al final.

En la oscuridad total del bosque los haces de faros, y el sonido de los motores figuraban un espectáculo mágico, que sin embargo nos hacían intuir que la diferencia entre el 131 y el Stratos con suspensiones Safari era muy grande, pero las propias sombras y la emoción nos impedían calibrar dicha diferencia.

Al amanecer tuvimos la oportunidad de abandonar el camino en el que nos habíamos aparcado para acceder a la horquilla en subida junto a una masía, que nos dejaba ver un largo recorrido del tramo, y allí que nos quedamos junto a otros tantos aficionados.

La llegada del cero nos hizo tener una perspectiva más clara del estado de la pista de tierra, que extremadamente embarrada dificultaba muchísimo el avance del coche que abría pista.

A los cinco minutos aproximadamente, el sonido del motor del 131 Abarth nos alertó de su proximidad, más un sonido más seco y rotundo se dejaba oír al fondo, y conforme se aproximaba a nuestra posición, los sonidos del Fiat y del Lancia se acercaban entre sí. De pronto y ante nuestros ojos un espectáculo inesperado, Carello estaba alcanzando en pleno tramo a Zanini. No nos lo podíamos creer.

Llegaban los dos a nuestra posición, y se disponían a trazar la horquilla a izquierdas en subida, cuando vimos al Stratos adelantar en plena pista al 131, y salir disparado como un avión.

Carello supo dosificar la agresividad con prudencia, manteniendo tiempos consistentes a lo largo de los tramos más complicados. Al término de los 339 kiló-

metros de pruebas cronometradas, Carello/Perissinot cruzaron la línea de meta como vencedores absolutos con un tiempo acumulado de 4 horas, 43 minutos y 43 segundos. En segunda posición se situó el veterano piloto español Antonio Zanini, con Juan José Petisco en el asiento del copiloto. A los mandos del Fiat 131 Abarth, Zanini realizó una actuación valiente que le permitió recuperar terreno en varios tramos de montaña, aunque un par de parciales menos favorables respecto al líder le relegaron al segundo lugar a 5 minutos y 51 segundos por detrás del vencedor. La tercera plaza del podio fue para Claudi Caba y Joan Aymamí, que conduciendo un Porsche 911 Carrera RS Completaron las posiciones de honor nombres como Franz Wittmann Sr./Kurt Nestinger y Jean-Sébastien Couloumiès/Jean-Bernard Vieu ambos con Opel Kadett GT/E.

Sin duda una imagen que nos quedó en la retina, y que corrió como la pólvora posteriormente, pues era algo inaudito, pero a fuerza de ser sinceros el 131 no contaba con suspensiones adecuadas para el terreno, y el Stratos con suspensiones específicas para tierra con Carello al volante estaba demostrando motricidad, potencia, y efectividad tanto en asfalto como en tierra, mientras que Zanini justo descubría el vehículo en su primera salida. Cañellas por su parte con rotura de suspensión delantera dejó sus posibilidades unos metros más delante de nuestra posición, consumando, un cierto fracaso en el debut de los Abarth de SEAT.

Para los que presenciamos la escena nunca se nos olvidará el momento que refleja la foto, y que nos impactó de modo indeleble pues nunca podíamos imaginar ver, y comprobar la supremacía de un equipo como el Lancia oficial, en condiciones tan complicadas, sobre el resto de equipos participantes, y menos corriendo en casa.



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

CUANDO TOKIO QUISO SER TURÍN (2ª parte)

El mercado del automóvil en los 70 estaba en plena expansión, el mercado absorbía toda la producción. Los japoneses tenían la mejor capacidad de producción, pero no tenían el diseño capaz de atraer al consumidor occidental estando todavía en fase de recuperación de la Segunda Guerra Mundial desarrollaron un despliegue de estrategias que les llevaron a posicionarse en el número uno. Veamos cuales fueron.

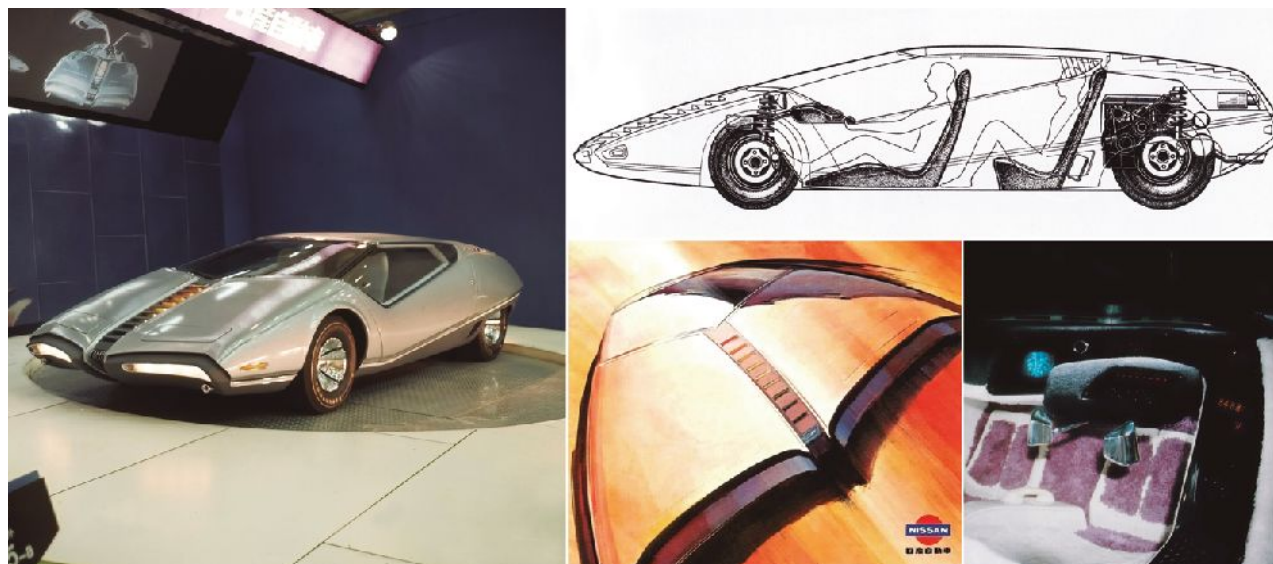
Hasta bien entrados los años sesenta del pasado siglo, los fabricantes de cualesquiera cachivaches de todo el mundo buscaban en la oferta estadounidense los referentes estéticos con que embellecer sus productos, 'fusilando' toda nueva idea de aquellos y, en nuestro caso, adecuándola a la más modesta escala y al temperamento europeos. En las décadas siguientes, el foco de atención fue desplazándose hacia la industriosisísima Turín, desde donde se dictaron nuevas tendencias, tanto clásicas como radicales, que no pasaron desapercibidas al siempre atento ojo oriental. Los fabricantes japoneses se convertían en colosos industriales a ojos vista, ofreciendo a su clientela productos del gusto más actual posible, lo cual implicaba mirarse constantemente en el radian-

te espejo italiano. Proseguimos hoy con el repaso a los conceptos de salón y prototipos con los que quisieron incluso coger la delantera a los carroceros transalpinos. Allá vamos.

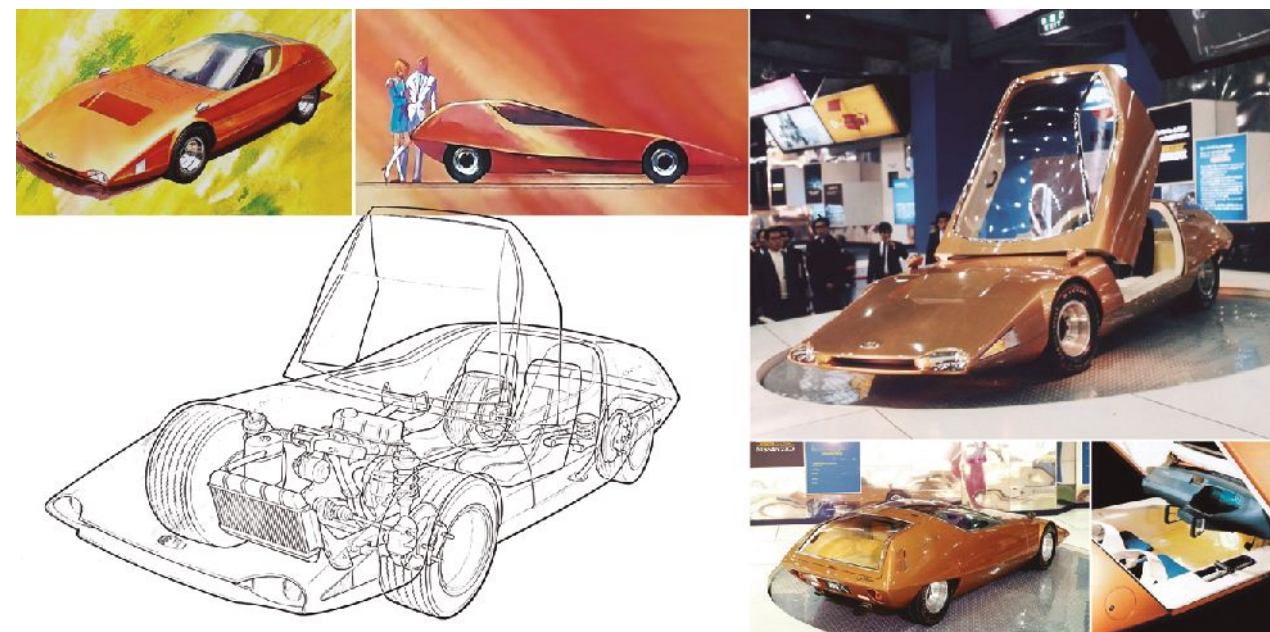
1970 NISSAN 126X

(maqueta de estilo a escala natural)

En cierta forma, un Lamborghini-Bertone Marzal a la japonesa ideal para trayectos por autopista entre ciudades, por desgracia no funcional, sino tan solo lo justo para simular lo contrario; largo casi cinco metros, ancho casi dos, batalla de 2800mm y de achaparrada línea cuneiforme mono-volumen truncada en la zaga, visto con detenimiento, aportaba soluciones de estilo afortunadas e innovadoras que tar-



LA FAMILIA A TODA PASTILLA. Con el 126X quiso probar Nissan que cuatro podrían viajar juntos rápida, cómoda y entretenidamente en un mañana promisorio que salió nublado.



TRES SON MULTITUD. Por eso el 270X de Nissan no hacía provisión ni hueco sino para el placer deportivo en íntima compañía.

daron aún muchos años en verse por la calle, aun cuando varias se habían visto ya en las carreras o en concept cars norteamericanos. Coincidió con el modelo italiano de 1967, además de en su marcado futurismo y la apertura de puertas vertical en ala de gaviota, en la disposición interior 2+2 con el motor seis en línea transversal central posterior del Fairlady Z, en su caso de tres litros y 180 caballos anunciados. Contaba con una distintiva hendidura sobre el capot delantero donde se ubicaba un sistema escalonado de avisos luminosos conjugado con otro trasero de fundamento similar al descrito anteriormente para el Mazda RX500, y remates con breves cromados en conjunción con estilizadas molduras y paragolpes de poliuretano visto en su elegante y limpia carrocería color plata-azul claro perlado. El interior, meritorio en su diseño no menos que el exterior, destacaba por un acogedor tapizado en suntuosa lana bouclé blanca mullida con gruesas alfombrillas violeta en los reposapiés y negros contrastes en similares textiles en los guarnecidos de las puertas y el salpicadero. Privado de pedales, el control del vehículo, en gran medida supuestamente automatizado, se realizaba a través de sendos asideros cromados anatómicos proyectados desde un voladizo acolchado frente al conductor. Sistemas de video-teléfono, video-cámara trasera y televisión confluían en un monitor a color central integrado en una envolvente consola orientada siempre a éste (ergonómica idea que se popularizó casi dos décadas después), dotada de pilotos led rojos y varios paneles de indicadores numéricos compuestos de vistosos -hoy icónicos- tubos Nixie completaban un habitáculo casi 'lisérgico', pero desde luego sofocante en primavera y verano, aun cuando entre lo poco que de él se anunció se insistiese particularmente en su dotación de aire acondicionado. Sorprendía como contrapunto la ausencia total de cinturones de seguridad. El stand que para el caso preparó Nissan, nada ostentoso pero muy conseguido y van-

guardista, no habría en absoluto deslucido en una edición veinte años posterior del Salón de Tokio. Y el coche en sí, con algunos retoques, quizá tampoco. Así como el RX500 de Mazda, estuvo presente meses más tarde en el Tokio Racing Car Show y fue admirado una vez más, que sepamos, luciendo palmito durante una temporada en la emblemática y recién inaugurada sala de muestras de Nissan sita en la planta baja del edificio Sapporo de la populosa y ya mentada calle Ginza de Tokio, antes de desaparecer.

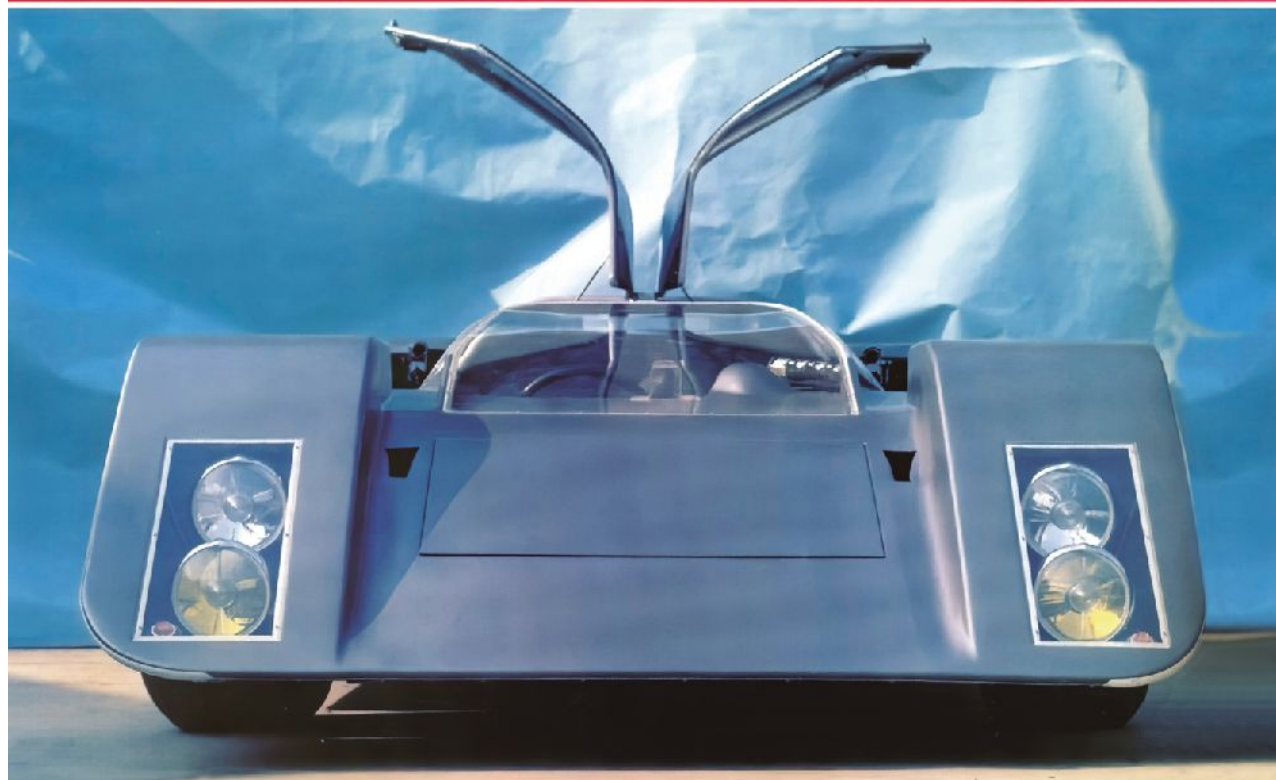
1970 NISSAN 270X

(maqueta de estilo a escala natural)

El complemento ideal para tiempo libre del ejemplo anterior. Se trataba de un compacto y grácil gran turismo de dos plazas y tracción, con motor central transversal anterior de inyección y catalizado de 1,2 litros y cuatro cilindros en línea procedente del Nissan Cherry recién estrenado, acoplado a una caja de cambios semi-automática de cuatro relaciones. Levantaba del suelo 1.050mm, no pasando de los 1.700 en anchura para una longitud de 4.210 y una distancia entre los ejes de sus desequilibrados volúmenes de 2.335. Su distintivo y penetrante aspecto de cuña truncada en la cola tipo fast-back, heraldo en cierta forma del Cherry coupé que llegaría el año siguiente, venía realizado en sus encantos sin ornamentos por un efectista acceso al habitáculo mediante una cúpula integral abisagrada anteriormente al estilo de los cazabombarderos en boga, en un esquema técnico ya visto en, entre otros, el Corvair Monza GT de General Motors en 1963. Acompañaba al 126X en el stand de Nissan junto con todavía otro concept más, esta vez un viable y agraciado city-car eléctrico denominado 315X, único de los tres verdaderamente funcional, completando así un trío de posibilidades capaces de cubrir todas las necesidades posibles de movilidad de uno de esos raros conductores sin problemas de espa-

cio de garaje en las ciudades japonesas. Tras la un poco tosca salida de aire caliente del radiador sobre el largo y suave capot motor dizque protector del habitáculo frente a impactos con sus incitantes ópticas en plenas esquinas, el 270X presentaba una pequeña abertura de acceso de servicio a la mecánica dotada de un curioso espejo en su cara interior como parte de su escasa concesión a lo chic.

Contrariamente al 126X, disponía de normales retrovisores en lugar de video-cámara y estaba privado de monitor de TV y teléfono en su interior, de forma tal que daba a entender que toda la diversión que pudiera procurar derivaba de la sola experiencia de su conducción. Su interior de agradables formas sin abigarrados mandos ni dispositivos de control de la climatización o auto-radio presentaba al



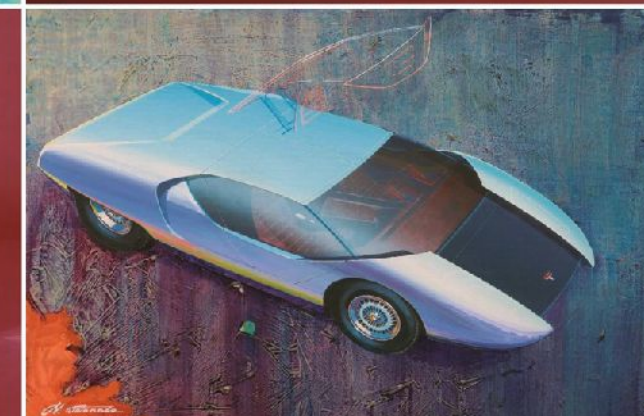
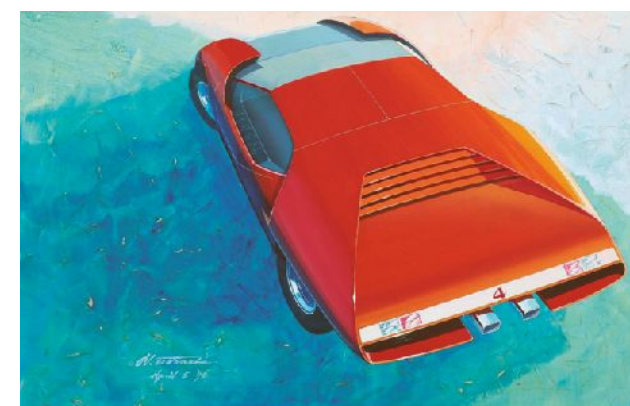
AMBICIONES. Truncadas por la mala fortuna. El trágico Toyota T-6 de 1969 estaba hermanado estrechamente con los conceptos de salón de Toyota de la época.

piloto una agradable consola proyectada hacia la dirección dotada de un display digital figurado, flanqueada de sendos mandos o asideros de operación similares a los del 126X en lugar de volante. Diversamente a su hermano 2+2, y en línea con su propia filosofía de hacer converger distintas realidades e hipótesis en un vehículo de disfrute, tenía pedales convencionales de acelerador y freno, colgantes sobre una plataforma de bañera sin túnel central. Prometía dotación de sendos airbags, mientras que los ergonómicos asientos en piel vuelta negros estaban dotados de anchos cinturones ventrales de seguridad en cuero blanco y corchetes de ajuste.

1970 TOYOTA EX7 (maqueta de estilo a escala natural)

El llamado, por sus ambiciones, a ser el Rey del plantel descrito hasta ahora, no mereció sin embargo el trono que nosotros otorgamos al Mazda por el hecho, no baladí, de no haber movido una sola rueda por sus propios medios. Nos situamos a pocas semanas vista de la celebración del Salón de Tokio, anclados todavía en 1970. Recordamos que Toyota acababa de dar por finalizada la producción del fabuloso 2000GT, llevada a cabo de forma artesanal por Yamaha, socia a la sazón en el desarrollo y la construcción de los Toyota 7 V8, los primeros vehículos expresamente de competición de la marca, destinados a la categoría del Grupo 7 internacional. Después de una larga y fatigosa evolución comenzada en la lejana primavera de 1967, los '7' de Toyota (sobrenombrados 'nuevos 7', con sigla técnica 4745) contaban en 1969 con ligeros chasis tubulares de acero similares a de sus

rival de Nissan, ya no los pesados monocascos precedentes, aerodinámica estudiada en el túnel de viento de Daihatsu para versiones de carrocería cerrada y abierta y motores V8 de cinco litros y cuatro válvulas por cilindro del tipo 79E inspirados en el Cosworth y capaces, con sus 530 caballos de potencia, de medirse en condiciones de paridad con los incipientes V12 de Nissan. Toyota había inscrito nada menos que cinco 4745 en el Gran Premio de Japón de 1969, celebrado el 10 de Octubre, pero perdió la carrera a manos del Nissan R382 de Motoharu Kurosawa y Moto Kitano, equipado con el motor GRX-III V12 de seis litros. De cara al Gran Premio de Japón en su edición de 1970 Toyota y Yamaha pusieron a punto el brutal 578A con motor V8 tipo 91E dotado de dos bien henchidos turbos Garrett capaz de superar los 800 caballos de potencia, inalcanzables para los V12 atmosféricos de Nissan por grande que pudiera ser su propia evolución. Fuera por el pretexto de la concentración de esfuerzos en la búsqueda de hacer sus vehículos más eficientes, fuera por temor a la más que probable superioridad de los 578A frente a los R383 (evolución sobre todo aerodinámica de los R382), Nissan, como dijimos, apartó a sus coches de las carreras del Grupo 7 japonesas y, por decoro (pues ¿qué merito tiene vencer carreras sin oposición alguna?), obligó así a Toyota a hacer lo mismo. Tras ser aprobada y finalmente desestimada la inscripción de los 578A en la Can Am norteamericana por motivo de la muerte de Minoru Kawai, puntal de los pilotos de Toyota, durante unos tests del '7' Turbo en Suzuka el 26 de agosto, la saga de los '7' conoció tristemente a su fin. Antes de ello sin embargo, en su doble empeño inalcanzado tanto por batir a



EX4. Más violento y atrevido que el EX7, al que prefiguró no obstante en la mayoría de sus rasgos estéticos.



FASTUOSO. El Nissan R382 V12 Grupo VII de 1969 hubiera debido de servir de base para un concepto de Nissan aún más marciano e incontestable, de los de marcar una época.

Nissan en el mítico Gran Premio como para dar proyección internacional a la casa a través de su inscripción en competiciones de Campeonato Mundial, Toyota había trazado diversas líneas de desarrollo de posibles sport de competición en paralelo al programa de los sucesivos '7' 474S y 578A ya descritos. Singularmente interesante, por cuanto de parentesco estilístico lo une con el concepto EX7 que describiremos enseguida, había desarrollado una variante de cuña extrema y afiladísima apodada 'T-6' destinada, con toda probabilidad, al reglamento del Grupo 6 de sport prototipos de la Federación Internacional de Automovilismo, siempre sobre chasis 474S y dotada del motor V8 en su versión original 61E de tres litros, el máximo autorizado para un motor aspirado en el marco del susodicho Grupo. Este proyecto cesó de inmediato a resultas de la muerte, el 12 de febrero de 1969, de Sachio Fukuzawa, mediático as del volante nipón, mientras probaba el 'T-6' en gran secreto en la pista de privada de pruebas de Yamaha en Fukuroi. Por más que lo intentó, Toyota no había podido cosechar peor suerte tras su primera y valiente apuesta en el mundo de la competición al máximo nivel. Dada pues la abundancia de hardware redundante de estas abortadas actividades, el limitado personal a cargo de nuestro ya conocido Noritsuna Watana be echó mano de esto y aquello para la construcción de un espectacular demostrador llamado primeramente, siguiendo una lógica secuencia de denominaciones, EX4 y finalmente EX7, término escogido para remarcar su parentesco con los brutales '7' de competición. A primera vista parecía poco más que un Pininfarina-Ferrari Modulo a la japonesa, pero visto de cerca, era mucho más interesante que una mera copia amarilla (nunca mejor dicho) de aquel; un súper-deportivo allende todo lo visto con anterioridad, más bien un verdadero 'Shinkansen' para el asfalto que un simple automóvil. Ancho de 1.842mm, largo 4.300 y alto apenas 1.050 sobre una batalla corta de 2.250 ligeramente más corta que la de los '7', su mayor originalidad estribaba en la apertura de puertas en vertical y hacia atrás, que dejaba expuesto al observador, además del habitáculo en su totali-

dad, el precioso y barroco cinematismo que las alzaba. Claro queda que mejor sería dejarlo en casa todo posible día con previsión de lluvia. Los asientos 'galácticos' se alzaban en consonancia mediante empujadores hidráulicos para recibir y ayudar a salir con comodidad a los ocupantes (como se vio ya el Chevrolet XP-842 Astro I de 1967), dando con todo ello una nueva vuelta de tuerca a lo ya visto en los extraordinarios Bertone-Alfa Romeo Carabo y, sobre todo, Dodge Charger III de finales de 1968. A la espalda de estos, responsable de propulsar el proyectil hasta el infinito y más allá (esto es, hasta la mágica cifra de los 300km/h), el motor 79E V8 atmosférico de cinco litros de los '7' prometía la por entonces desorbitada cifra de 430 caballos de potencia. Lo rodeaban un semi-bastidor, suspensiones independientes, frenos de disco autoventilados y transmisiones tomadas también directamente y sin cambios, salvo en los escapes y la intrincada 'fontanería' de la inyección electrónica, de un '7' canibalizado. El EX7 prometía gran facilidad de conducción (mediante una dirección servo-asistida) y comodidad de uso. Solidario al asiento del conductor, en extensión hacia adelante del apoyo lateral inferior, se ubicaban todos los controles normalmente ubicados en el salpicadero, salvo la palanca de luces e intermitentes. En una extensión similar y simétrica a esta, el pasajero podía entretenerse con un sistema integrado de radio-casete estéreo reproductor-grabador. Lo más de lo más, si exceptuamos la fantasía del video-teléfono propuesta por el Nissan visto más arriba. Entre ambos asientos quedaba constreñida una minúscula palanca de cambio con pomo de madera traída también ella de un '7', sin modificación ni ornamento alguno que mejor la integrase en el aspecto 'ingrávido' del interior. Este aspecto o impresión, si bien un tanto 'plasticosa', se conseguía sobradamente sin embargo gracias a los textiles alegres, lisas superficies uniformes, así como al transparente cuadro de mandos cilíndrico trasversal sito a la izquierda perpendicular a la base de la columna de dirección, dotado como reloj horario y velocímetro de sendos, preciosos grupos de números flip al estilo de los antiguos paneles de información

de aeropuerto. Pilotos luminosos de control supuestamente integral de las funciones del coche y otros indicadores ubicados oportunamente en el centro de liso salpicadero completaban la ilusión de un refinado artefacto espacial a nuestra disposición listo para el despegue hacia Aldebarán. El EX7 fue la traca final de una digna saga de conceptos de Toyota que, fuera de elevar la imagen de la marca a través de su magnetismo fascinador, también sirvió para exponer ante el público nuevas ideas estéticas y técnicas que seguir o desestimar teniendo en cuenta su reacción. Fue una gran lástima que un esfuerzo un poco más prolongado no se diese para hacer del EX7 un concepto totalmente operativo, allende los 'gadgets' demostrativos y los trucos de salón. Se sabe que tras el Salón de Tokio el EX7, donde en un delicioso estand evocador de un estanque con nenúfares posó al pie de un gran mural panorámico del monte Fuji y su pista adornando un vestíbulo de recepción en el parque de atracciones 'El País de los Niños' de Aichi, Nishio. Y hasta ahí lo que sabemos de él.

1971 NISSAN 216X

(maqueta de estilo a escala natural)

Como si aún fuera posible resistirse, al menos en parte, al apremiante cambio de mentalidad con sus distintos parámetros e ideales, todavía Nissan se atrevió a presentar una especie de concepto de ligazón entre ambas épocas, la pasada utópica y la futura austera; esto es, un vehículo suficientemente fantástico como para no traicionar las siempre necesarias humanas ilusiones (qué mejor para ello que un GT), dotado al tiempo de suficientes argumentos de seguridad (supuestos, naturalmente) como para hacerlo al menos tolerable al nuevo y forzoso sentir. Es por ello que de cara a su promoción fue adornado con el término, muy pronto tan en boga, de 'ESV', por *Experimental Safety Vehicle*. Se trató de coupé biplaza más o menos discutible en apariencia según por dónde se lo mirase, pero al menos original y agradable, de no ser por la distintiva joroba en el techo que acogía un aparatoso sistema 'periscopico' de retro-visión. Otra destacada inno-

vación vino presentada en forma de paragolpes extensibles y retráctiles neumáticamente hasta 150mm, que al menos durante la muestra en el Salón de Tokio de 1971 simulaba creíblemente su operatividad, mientras el vehículo, por supuesto no real, giraba en la plataforma del esta vez más baratillo estand sostenido por cuatro discretos soportes que permitían también el giro de las ruedas simulando la rodadura. Prometía como dotación una columna de dirección asimismo retráctil y además pivotante para no entorpecer el acceso o la salida del conductor; sendos airbag, protecciones entre los paneles exterior e interior de las puertas de 50mm de espesor, chasis pensado para la mejor protección de los ocupantes, con un arco central especialmente reforzado, ausencia de pilar 'A' para no entorpecer la visibilidad, capot anterior acabado en negro mate anti-reflejos, luces anteriores laterales para la iluminación interior en curvas y otros, sumando todos los cuales prometía ser capaz de garantizar la vida de los ocupantes en impactos de hasta 80km/h. Pocos datos técnicos se comunicaron allende lo descrito. Mecánicamente hubiera debido ser propulsado por una mecánica de cuatro cilindros central transversal, mientras que hubiera debido rodar sobre un puente rígido trasero y suspensiones independientes delanteras. Concluido el salón de Tokio, Nissan lo mostró, parafraseándonos, en la acristalada planta baja del edificio Sapporo de la susodicha calle Ginza de Tokio, epicentro de la vanguardia intelectual de la ciudad, donde fue admirado por la multitud durante semanas, antes de desaparecer para nunca volver.

'AUSTERITY'

Un singularmente bajo número de conceptos (fundamentalmente 'racionales' o recreacionales) y el 'exilio' total de los *dream-car* marcó la pauta de sucesivas ediciones del Salón de Tokio a partir de 1972; ediciones llenas de ecos de frases cuajadas de insoslayables términos como 'seguridad', 'economía', 'smog', 'commuter', 'racionalidad', 'EV', 'híbrido', etc. Ecos más y más amplificadas y repetidos que hacían suyas las alarmantes voces de tiempo atrás. Un cierto aturdimiento y falta de claridad en la visión de futuro



POR MUY POCO. Un empujón más y hubiera sido un vehículo funcional y, por descontado, un icono en nuestros días. Cómo imaginar que no se diese nada parecido al EX7 en Toyota desde entonces. Fue el postrer 'EX' de la casa.



1971 Y EL OCASO. Figurín del 216X 'ESV' de Nissan. Y se acabó lo que se daba.

de las marcas, fruto de la incertidumbre provocada por la crisis del petróleo de 1973 y otras hipócritas convulsiones en la conciencia política colectiva, llevaron incluso a la no celebración de la edición de 1974; también al paso con ello a un formato bienal del salón y a una lenta caída en el número de asistentes larga más de un lustro. Singularmente, el poderío industrial y económico nipón no cesaba de crecer mientras tanto y para cuando, socialmente hablando, las aguas fueron tornando de nuevo a su antiguo cauce y el público despertaba de una cierta sensación de pánico, los bolsillos, ya no tan timoratos, volvían a querer abrirse a las lisonjeras sugerencias de unos creativos que recuperaban poco a poco una mayor libertad de expresión. Sin embargo, este amago de resurgimiento del dream-car nipón terminó tumbado enseguida por, se dice, una nueva crisis del petróleo debida a la guerra irano-iraquí desencadenada en septiembre de 1980, para solo volver a erigirse hacia 1983, pero ya en clave de redondeces, transparencias y 'bulbosidades' formales asimismo exageradas, si bien interesantes a su manera y muy influyentes en las siluetas por venir. La licencia hacia lo fantástico, cuneiforme y angulosa todavía y tal cual la hemos entendido en nuestro artículo, rebrotó tímidamente, antes de ello, en ejemplos tan notables como el sensacional y bien conocido Zero de la incipiente Dome de Minoru Hayashi sobre diseño de Kenji Mimura -1979-, o en otros mucho menos notables, pero singularísimos, como el 'Asteroid' de Toyota del mismo año, casi clandestino y mostrado también en estas páginas pero, al contrario que el anterior, puramente conceptual y no funcional, ya que si lo fuera no lo conduciría otro sino el propio *Ultraman*, llevándosele audazmente consigo lejos del edificio Kaikan de Toyota donde fue mostrado casi a hurtadillas. Ninguno de los dos lució palmito, por desgracia, ni en el Salón de Tokio de 1979 ni en el de 1981. Y ya que concedimos el Asteroid a *Ultraman*, nos holgamos también en otorgar el Zero

al mismísimo Koji Kabuto, inolvidable piloto del *Mazinger Z* del legendario estudio cinematográfico Toei, cuyos creativos tanto habían contribuido a la estética figurativa y fascinación por la tecnología y hacia la cultura popular japonesa. Un último rescoldo apenas ardiente, en 1983, no pasó, que nosotros sepamos, de propuesta virtual. Se trataba de una onírica cuña de Nissan, limpísima y atemporal, utilizada como enseña de futuro solo a título de anuncio televisivo conmemorativo del 50º aniversario de la marca.

EPÍLOGO

La industria automotriz del país nipón, extendiendo imparable su variopinta producción por gran parte de Asia y América (que es lo único importante, no nos engañemos), se había aupado mientras tanto a la primacía mundial en este sector tanto como en varios otros, contra todo pronóstico formulado en años de crisis petrolífera setentera. Pero la materia que nos interesaba tratar aquí ya no cabe más en estos párrafos, por lo que dejamos pendiente para una futura ocasión cualquier ulterior tratamiento.

RESUMEN TÉCNICO Y CRONOLÓGICO del texto "Cuando Tokio quiso ser Turín", centrado en los conceptos presentados, sus características técnicas y contexto histórico:

1964 – Punto de partida

- **GM Runabout Shopper:** Concepto estadounidense que introdujo la estética cuneiforme.
- Influencia clave en los carroceros italianos: Bertone (Carabo, Strato's Zero, Countach), Pininfarina (Modulo), Giugiaro (Boomerang).

1965

- **Toyota EX (1/2 escala):** Inspirado en el Ford Gyron, presenta un GT estilizado futurista sin base técnica definida.

1966–1969 – Afluencia de consultores italianos

- Técnicos como Giorgio Sargiotto llevan a Japón métodos italianos de construcción rápida de carrocerías.
- Primeros frutos: **Toyota 2000GT (1965)**, **Nissan Silvia (1966)**, **Mazda Cosmo Sport (1967)**.

1969 – Primer gran despliegue japonés

Isuzu Bellett MX1600 Ghia

- **Diseñador:** Tom Tjaarda (Ghia).
- **Motor:** 4 cilindros en línea, 1.6L, central longitudinal.
- **Chasis:** Derivado del Bellett R6 de competición.
- **Estado:** Funcional.
- **Versión 1970:** MX1600-II con carrocería en fibra.

Toyota EX-I

- **Tipo:** Coupé biplaza.
- **Motor (teórico):** 1.9L del Corona.
- **Diseño:** Cúpula muy aerodinámica, alerones retráctiles.
- **Estado:** Maqueta escala real (posiblemente funcional).

Toyota EX-III

- **Estética:** Vehículo espacial con puertas tipo gaviota.
- **Motor:** No especificado (sugiere turbina).
- **Estado:** Maqueta escala real no funcional.

1970 – Cima creativa y técnica

Mazda RX500

- **Motivo:** 50º aniversario Mazda.
- **Motor:** Wankel 12A (2 rotores, 573cc c/u), 250–270 CV.
- **Ubicación:** Central trasero longitudinal.
- **Chasis:** Tubular acero.
- **Carrocería:** ABS reforzado, Cx: 0.314.
- **Estado:** Funcional. Restaurado en 2008.

Nissan 126X

- **Motor (teórico):** 6 en línea, 3.0L, Fairlady Z.
- **Diseño:** Monovolumen cuneiforme 2+2, puertas tipo gaviota.
- **Interior:** Videoteléfono, retrovisor por cámara, TV, mandos digitales.

- **Estado:** Maqueta no funcional.

Nissan 270X

- **Motor:** 1.2L inyección (Nissan Cherry), central delantera.
- **Diseño:** Fastback compacto, cúpula tipo jet.
- **Interior:** Airbags, asideros como mandos, diseño sobrio.
- **Estado:** Maqueta sin propulsión.

Toyota EX7

- **Base técnica:** Derivado del Toyota 7 (Grupo 7).
- **Motor:** V8 5.0L (79E), 430 CV, central trasero.
- **Diseño:** Súper deportivo, puertas hidráulicas verticales.
- **Interior:** Controles solidarios al asiento, velocímetro con panel flip.
- **Estado:** Maqueta funcional parcial.

1971 – Último destello antes del cambio

Nissan 216X

- **Concepto:** ESV (Experimental Safety Vehicle).
- **Diseño:** Biplaza coupé con retrovisión periscópica.
- **Innovaciones:** Paragolpes retráctiles, columna de dirección pivotante, doble airbag (propuesto).
- **Estado:** Maqueta con funciones simuladas.

1972 en adelante – Fin de una era

• Motivos del declive:

- Crisis del petróleo de 1973.
- Enfoque en seguridad, eficiencia, contaminación.

• Efectos:

- Se suspendió el Salón de Tokio 1974.
- Fin de los dream-cars radicales.
- Vuelta tímida en los 80 con Dome Zero (1979) y propuestas menores.

Epílogo

- Japón conquista la industria automotriz mundial, pero el espíritu lúdico y utópico de los concept cars cuneiformes se desvanece. Las propuestas posteriores adoptan formas más suaves y funcionales, quedando atrás el estilo espectacular que alguna vez rivalizó con Turín.



HUBO DOS SIN TRES. El 216X fue presentado en el Salón de Tokio de 1971; fue mostrado después en la vitrina de Nissan en la calle Ginza de la capital y ya nunca se le vio más.

Línea de tiempo de prototipos japoneses inspirados en el diseño turinés (1965–1971)

Resumen visual por tipo y viabilidad

- Funcionales reales:
 - Mazda RX500
 - Isuzu MX1600
- Parcialmente funcionales / operativos:
 - Toyota EX-I
 - Toyota EX7
- Maquetas de estilo / sin propulsión real:
 - Toyota EX
 - Toyota EX-III
 - Nissan 126X
 - Nissan 270X
 - Nissan 216X

Resumen técnico y cronológico (1965–1971)

Resumen general

Durante fines de los años 60 e inicios de los 70, Japón atravesó una etapa de exploración radical en diseño automot-

triz, especialmente en los salones de Tokio. Inspirados por el estilo cuneiforme y vanguardista de Turín (Italia), marcas como Toyota, Nissan, Mazda e Isuzu desarrollaron una serie de prototipos denominados dream-cars que rivalizaron en creatividad con los de Bertone, Pininfarina o Italdesign.

Estos autos conceptuales, en su mayoría no funcionales, buscaban proyectar una imagen futurista de Japón, utilizando tanto recursos locales como el know-how de diseñadores italianos.

Línea de tiempo técnica

1965 – Primeros pasos

- **Toyota EX:** GT futurista a escala 1:2, inspirado en el Ford Gyrón. Maqueta sin propulsión.

1969 – El diseño japonés se proyecta

- **Isuzu MX1600 (Ghia):** Diseñado por Tom Tjaarda. Motor central 1.6L. Funcional. Chasis del Bellett R6.
- **Toyota EX-I:** Coupé biplaza, motor frontal 1.9L (teórico), alerones retráctiles. Maqueta escala real.
- **Toyota EX-III:** Propuesta futurista con puertas gaviota, sin motor definido. Maqueta no funcional.



CANTO DE CISNE. De las cuñas japonesas. Este ejercicio de Nissan de 1983, ilustrado aquí por el autor, ofició de guiño publicitario al futuro de la compañía en su cincuenta aniversario.

1970 – Apogeo creativo

- **Mazda RX500:** Motor rotativo 12A (Wankel), 250–270 CV. Funcional. Carrocería ABS, aerodinámica avanzada (Cx 0.314).
- **Nissan 126X:** Motor central transversal 3.0L (teórico), diseño monovolumen 2+2. Videoteléfono, mandos digitales. Maqueta.
- **Nissan 270X:** Motor 1.2L inyección, central delantero. Cúpula tipo jet, mandos joystick. Maqueta.
- **Toyota EX7:** Derivado del Toyota 7 de Grupo 7. Motor V8 5.0L, 430 CV. Maqueta operativa parcial con puertas verticales hidráulicas.

1971 – Seguridad y fin de ciclo

- **Nissan 216X:** Propuesta ESV. Paragolpes retráctiles, co-

lumna pivotante, doble airbag simulado. Maqueta no funcional.

Epílogo

Con la crisis del petróleo de 1973 y el endurecimiento de las normativas de seguridad y emisiones, los fabricantes japoneses abandonaron el enfoque lúdico y utópico de estos concept cars. El Salón de Tokio 1974 fue suspendido, y el diseño se volvió más funcional. No obstante, esta breve etapa dejó una huella visual y conceptual que aún se recuerda como el momento en que Japón soñó —y por un instante, compitió— con Turín en su propio terreno.

Texto: David Rodríguez Sánchez

Imágenes: Marcas, Motor Fan, Nigensha.



SEE YOU NEXT YEAR!

20-22 FEBRUARY 2026 | STONELEIGH PARK



EL MUNDO EN MINIATURA

ATS modelos 1/43

@racing collector



Dr. Félix Pedro Lanciego



1977 ATS Penske PC04



1978 ATS D1



1979 ATS D2



1981 ATS HGS1



1982 ATS D5



1983 ATS D6

DAKAR '26 SANTA SUSANA

Fotos Enric Conangla



Century T. Coronel-T. Coronel



Dacia N. Al Attiyah-F. Lurquin



Dacia S. Loeb-E. Boulanger



Ebro Laia Sanz



Ford Raptor M. Guthrie-K. Walch



Ford Raptor M. Ekström-E. Bergkvist



Isidre Esteve piloto



Laia Sanz piloto



Nani Roma



Toyota H.Garcés-J.Latrach



Toyota Isidre Esteve



Optimus N.Jubany-M.Solà



Santana J.Calleja-E.Blanco



Porsche 959 J.Morera-L.Ruba



Porsche 959 L.Delladio-G.Guerrini



Land Rover M.Gublin-A.Sousa



Range Rover G.Valentin-B.Laborie



El joven Bugatti con el logo de su marca

ETTORE BUGATTI EL HOMBRE QUE CONVIRTIÓ EL AUTOMÓVIL EN ARTE



Dr. Jesús Garcés

Visionario, perfeccionista y profundamente inconformista, Ettore Bugatti no solo diseñó algunos de los coches más bellos y exitosos de la historia, sino que estableció una forma única de entender el automóvil. Para Bugatti, la ingeniería no podía separarse de la estética, ni la velocidad del equilibrio. Su legado, forjado en la primera mitad del siglo XX, sigue marcando hoy el ADN de una de las marcas más exclusivas del mundo.

Ettore Arco Isidoro Bugatti nació el **15 de septiembre de 1881 en Milán**, en una familia en la que el arte era una forma de expresión cotidiana. Su padre, **Carlo Bugatti**, fue un prestigioso diseñador de muebles y objetos Art Nouveau, mientras que su hermano **Rembrandt Bugatti** alcanzó reconocimiento internacional como escultor. En ese entorno creativo, Ettore desarrolló desde muy joven una sensibilidad especial por las formas, los materiales y la precisión artesanal.

UN TALENTO INTUITIVO

A diferencia de muchos pioneros de la automoción, Bugatti **no tuvo formación académica en ingeniería**. Su talento fue esencialmente intuitivo, alimentado por la observación y la experimentación constante. Con solo **17 años**, en **1898**, construyó su primer automóvil mientras trabajaba como aprendiz en una empresa dedicada a bicicletas y a los primeros vehículos de motor.

Durante los primeros años del siglo XX colaboró con firmas como **Prinetti & Stucchi** y **De Dietrich**, para las que diseñó automóviles avanzados para su tiempo. Estas experiencias le permitieron adquirir conocimientos industriales y, al mismo tiempo, consolidar una filosofía propia: el automóvil debía ser ligero, eficaz, fiable y bello.

En **1909**, Bugatti dio el paso decisivo al fundar **Automobiles E. Bugatti en Molsheim**, en la región de Alsacia, entonces bajo dominio del Imperio Alemán. Desde allí comenzaría a construir una reputación basada en la excelencia técnica y el refinamiento, alejándose de la producción en masa y apostando por una fabricación casi artesanal.

LOS PRIMEROS ÉXITOS DEPORTIVOS

El primer gran reconocimiento llegó con el **Bugatti Type 13**, un coche pequeño y ágil que destacó en competición frente a rivales más grandes y potentes. Su victoria en el **Gran Premio de Brescia de 1921** marcó un punto de inflexión en la historia de la marca y consolidó el carácter deportivo de Bugatti a nivel internacional.

Ese triunfo demostró que la ligereza y la inteligencia técnica podían imponerse a la potencia bruta, una idea que Ettore Bugatti defendió durante toda su carrera. A partir de entonces, la competición se convirtió en el mejor escaparate para su visión del automóvil.



La marca ya era muy apreciada en sus primeras competiciones de pista.

TYPE 35: EL COCHE QUE DOMINÓ UNA ERA

En 1924, Ettore Bugatti presentó el modelo que definiría para siempre su legado: el **Bugatti Type 35**. Más que un coche de carreras, fue una obra maestra de equilibrio técnico y estético. Ligero, fiable y extraordinariamente eficaz, el Type 35 se convirtió en el automóvil de competición más exitoso de todos los tiempos.

Su palmarés es difícilmente igualable: **más de 1.000 victorias** en su vida deportiva. Dominó los Grandes Premios de la década de 1920 y logró hitos históricos como **las cinco victorias consecutivas en la Targa Florio entre 1925 y 1929**, además de su papel protagonista en el **Campeonato Mundial de Grandes Premios de 1926**.

Desde el punto de vista técnico, el Type 35 incorporaba soluciones revolucionarias: un motor de **ocho cilindros en línea y 24 válvulas**, un cigüeñal de aluminio montado sobre rodamientos de bolas, ruedas de aleación con frenos integrados y una carrocería aerodinámica de líneas limpias y estilizadas. En sus versiones sobrealimentadas, como el **Type 35B**, superaba los **200 km/h**, una cifra extraordinaria para la época.

BELLEZA Y PERFECCIÓN MECÁNICA

Bugatti defendía una idea clara y casi obsesiva: un automóvil debía ser tan bello como eficaz. Esa filosofía se reflejaba en cada detalle, desde el icónico radiador en forma de herradura hasta el acabado de piezas que normalmente quedaban ocultas a la vista. Para Ettore, la estética no era un añadido, sino parte esencial del funcionamiento.

Esta concepción artística convirtió a los Bugatti en objetos de deseo, tanto en los circuitos como fuera de ellos, y cimentó la reputación de la marca como sinónimo de perfección.

EL LUJO LLEVADO AL EXTREMO: EL ROYALE

Aunque la competición fue clave en la construcción del mito, Ettore Bugatti también quiso dominar el segmento del **lujo absoluto**. Su creación más ambiciosa fue el **Bugatti Type 41 Royale**, concebido para la realeza y las grandes fortunas europeas.

Equipado con un gigantesco motor de **ocho cilindros y 12,7 litros**, el Royale representaba el máximo nivel de exclu-

sividad y refinamiento. La **Gran Depresión** limitó su éxito comercial, pero con el paso del tiempo se ha convertido en uno de los automóviles más impresionantes y valorados de la historia.

JEAN BUGATTI Y LA HERENCIA TRUNCADA

Durante la década de 1930, el futuro de la marca parecía asegurado con la figura de **Jean Bugatti**, hijo de Ettore. Diseñador brillante, Jean fue responsable de modelos icónicos como el **Bugatti Type 57** y, especialmente, el **Type 57 SC Atlantic**, considerado hoy una de las mayores obras maestras del diseño automotriz.

La muerte de Jean en **1939**, con apenas 30 años, en un accidente al volante de uno de sus propios diseños, supuso un golpe devastador para Ettore Bugatti. Poco después, la **Segunda Guerra Mundial** arrasó con las instalaciones de Molsheim y dejó a la empresa sin capacidad de recuperación.

EL FINAL DE UNA ERA Y UN LEGADO ETERNO

Ettore Bugatti falleció el **21 de agosto de 1947 en París**, sin ver resurgir su obra. Sin embargo, su legado sobrevivió al paso del tiempo. Tras varios intentos de relanzamiento, la marca volvió definitivamente a la élite con su adquisición por el **Grupo Volkswagen en 1998**, dando lugar a iconos modernos como el **Veyron** y el **Chiron**, herederos directos de la filosofía de su fundador.

Más de un siglo después, Bugatti sigue representando algo más que automóviles. Representa una idea: que la ingeniería puede ser arte y que la perfección, aunque inalcanzable, merece ser perseguida.

LOS PILOTOS QUE HICIERON LEGENDARIOS A BUGATTI

El dominio deportivo de Bugatti en los años veinte no fue solo fruto de la ingeniería de Ettore Bugatti, sino también del talento de una generación excepcional de pilotos que llevaron sus coches a la victoria en los circuitos y carreteras más exigentes de Europa.

Louis Chiron

• **Modelo:** Bugatti Type 35, Type 35B



Bugatti Type 35.

• **Competición:** Grandes Premios europeos, carreras internacionales

• Logros destacados:

Louis Chiron fue uno de los pilotos más emblemáticos de Bugatti y uno de los grandes nombres del automovilismo previo a la Fórmula 1. Ganó múltiples Grandes Premios durante la segunda mitad de los años veinte y principios de los treinta, convirtiéndose en el piloto estrella de la marca. Su asociación fue tan estrecha que, décadas después, Bugatti bautizó con su apellido uno de sus hiperdeportivos modernos: el Bugatti Chiron.

Meo Costantini

• **Modelo:** Bugatti Type 35

• **Competición:** Targa Florio

• Logros destacados:

Costantini fue clave en la consolidación del mito Bugatti. Logró la victoria absoluta en la Targa Florio en 1925 y 1926, iniciando la histórica racha de cinco triunfos consecutivos del Type 35 en esta durísima prueba siciliana. Además, fue director deportivo de Bugatti, combinando talento al volante con visión estratégica.

Albert Divo

• **Modelo:** Bugatti Type 35

• **Competición:** Targa Florio

• Logros destacados:

Divo tomó el relevo de Costantini y ganó la Targa Florio en 1928 y 1929, completando así el dominio absoluto de Bugatti en esta prueba. Su estilo preciso y constante encajaba perfectamente con la filosofía del Type 35: equilibrio, fiabilidad y velocidad sostenida.

William Grover-Williams

• **Modelo:** Bugatti Type 35

• **Competición:** Grandes Premios internacionales

• Logros destacados:

Piloto británico de gran prestigio, Grover-Williams fue uno de los grandes triunfadores de Bugatti en pruebas internacionales. Ganó el primer Gran Premio de Mónaco de la historia en 1929, una victoria de enorme valor simbólico para la marca y para el automovilismo europeo.

Achille Varzi

• **Modelo:** Bugatti Type 35B, Type 51

• **Competición:** Grandes Premios europeos

• Logros destacados:

Varzi fue uno de los pilotos más talentosos y carismáticos de su época. Con Bugatti consiguió importantes victorias a finales de los años veinte y comienzos de los treinta, antes de pasar a Alfa Romeo y Auto Union. Su rivalidad con Tazio Nuvolari marcó una era del automovilismo.

Philippe Étancelin

• **Modelo:** Bugatti Type 35, Type 51

• **Competición:** Grandes Premios europeos

• Logros destacados:

Étancelin fue uno de los pilotos privados más exitosos con Bugatti. Destacó por su constancia y longevidad deportiva, logrando múltiples triunfos en Grandes Premios y consolidando la reputación del Type 35 y sus derivados como coches accesibles y competitivos incluso fuera del equipo oficial.

Robert Benoist

• **Modelo:** Bugatti Type 35, Type 39

• **Competición:** Grandes Premios, pruebas internacionales

• Logros destacados:

Benoist fue uno de los grandes pilotos franceses de la época y logró numerosas victorias con Bugatti antes de pasar a otras marcas. Su técnica depurada contribuyó al dominio francés en los Grandes Premios durante los años veinte.

MODELOS CLAVE EN LOS ÉXITOS DEPORTIVOS

• Bugatti Type 13:

Victorias tempranas, incluido el Gran Premio de Brescia (1921).

• Bugatti Type 35:

Más de 1.000 victorias; dominio absoluto en Grandes Premios y Targa Florio.

• Bugatti Type 35B / 35C:

Versiones sobrealimentadas; victorias en pruebas de máxima exigencia.

• Bugatti Type 51:

Evolución técnica; éxitos a comienzos de los años treinta.

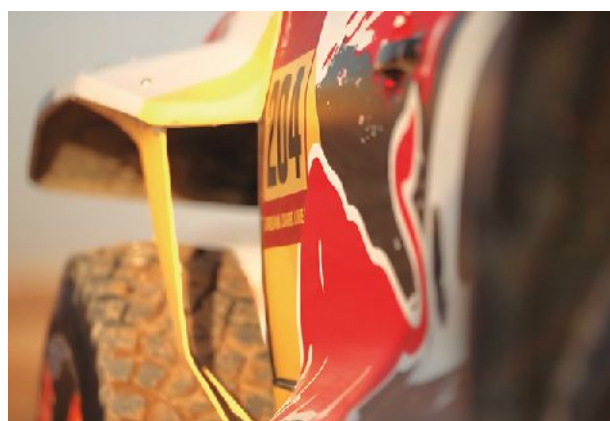
LÍMITE MOTOR THE NEXT



Lancia "10 años para conquistar La Sabana Africana"



El Hesketh 308 escala 1:1 en la tienda Kitcar 1:43



Aerodinámica en el Dakar 26



Jin Hall "Un vaquero revolucionario"



Jorge Recalde Salido de la Mina para el Olimpo de los rallyes



Sabine Schmitz La reina de Nürburgring

FAFE MUSEU DO RALI



FAFE
município

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO PARA LA TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA INSTITUTO DE ESTUDIOS DE ECONOMÍA INDUSTRIAL Y DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

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

FALKEN Informática desde 1993 Agente Digitalizador

CVL-HUB TECH RESOURCES

IoT DIGITAL INNOVATION HUB

CIBERSECURITY SPAIN HUB

CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS

FALKEN

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

Apoiando el mundo del motor desde 1993



LÍDERES
EN DISTRIBUCIÓN
DE NEUMÁTICOS

www.grupoandres.com

**PASIÓN,
VISIÓN Y
COMPROMISO!**

