

LÍMITE MOTOR.es

Motorsport Magazine

Vehículos deportivos y de competición

10 € SOLO SUSCRIPCIÓN Nº 10

IMPUESTOS INCLUIDOS
GRATUITA EN FORMATO DIGITAL

ISSN 1886-3590



9 771886 359001



205 PASIÓN



JULIO LACALLE
"El Manager"



BUGATTI TYPE 32 "THE TANK"

Reinas del Volante

1º Rally femenino de Regularidad Clásica
10 DE MAYO DE 2026, SALAMANCA

CATEGORÍAS:
COCHES DE ENTES
30-45 AÑOS
+ 45 AÑOS

INSCRIPCIONES
HASTA EL 30 DE ABRIL



ÁNGELA VILARIÑO
Está de Vuelta



COPERSUCAR
Un Dulce Sueño



JORGE DEL BUONO
Así Ganamos en Argentina



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

PUERTA RÁPIDA KOMBY

QUÉ MEJORAS NOS OFRECE ESTE EQUIPO?

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

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



916.68.15.06

INFO@GRUMANSI.COM

EDITORIAL

La oportunidad que el automovilismo español no debería dejar escapar

Durante los últimos años se ha repetido una misma preocupación entre equipos, pilotos y aficionados: el enorme vacío existente entre el karting y la Fórmula 4.

Mientras que el karting continúa siendo una magnífica escuela de formación, el siguiente escalón exige hoy una inversión que, en muchos casos, supera los 400.000 euros por temporada. Una cifra que convierte el acceso a los monoplazas en un objetivo prácticamente inalcanzable para la inmensa mayoría de las familias españolas.

Los datos hablan por sí solos. En un campeonato con más de sesenta participantes, apenas una reducida representación corresponde a pilotos españoles. No es un problema de talento. España continúa produciendo excelentes pilotos desde el karting. El verdadero problema es económico.

Sin embargo, quizá la solución ya exista.

La Single Seater Series, organizada por Race Ready e integrada dentro de sus prestigiosos eventos de vehículos históricos y GT, representa probablemente una de las mejores oportunidades para reconstruir la escalera de promoción de los monoplazas en España.

Su principal virtud reside precisamente en la flexibilidad de su reglamento técnico. En ella pueden convivir desde Fórmula Ford carentes de elementos aerodinámicos, ideales para el aprendizaje de las bases de la conducción de un monoplaza, hasta Fórmula 4 de generaciones anteriores, Fórmula Renault o incluso Fórmula 3 clásicos, configurando una parrilla variada, espectacular y accesible.

Lejos de ser una competición exclusivamente histórica, la Single Seater Series ofrece un escenario perfecto para que los jóvenes pilotos acumulen kilómetros, aprendan la gestión de carreras, el trabajo con ingenieros, la puesta a punto y la convivencia dentro de un paddock profesional, todo ello con unos costes muy inferiores a los exigidos por los campeonatos internacionales.

Además, estas competiciones se desarrollan dentro de algunos de los eventos más atractivos del calendario nacional, compartiendo programa con campeonatos de GT y vehículos históricos que reúnen centenares de automóviles de competición y miles de aficionados. Los jóvenes pilotos no sólo compiten; lo hacen ante un público entendido, patrocinadores potenciales y un entorno que transmite la verdadera cultura del automovilismo.

Precisamente por ello resulta difícil entender que esta oportunidad no forme parte de una estrategia nacional de promoción.

La Real Federación Española de Automovilismo dispone aquí de una magnífica base sobre la que construir una auténtica categoría de acceso a los monoplazas. No sería necesario comenzar desde cero. Bastaría con desarrollar un reglamento específico para una categoría de iniciación, aprovechando la estructura organizativa ya existente, estableciendo limitaciones técnicas y presupuestarias que permitan competir con monoplazas sencillos, fiables y de mantenimiento asequible.

España cuenta además con un tejido industrial único. Fabricantes especializados en vehículos de competición como Speedcar, Kincar, Yacar, Banco Racing Car, Talex y otros muchos han demostrado durante años su capacidad para diseñar y fabricar vehículos competitivos con costes contenidos. Ese conocimiento podría trasladarse perfectamente al desarrollo de un monoplaza nacional de iniciación.



AÑO I. Nº 10 - 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.

AÑO I - Nº 10 - 2026



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
COPERSUCAR FITTIPALDI EL DULCE SUEÑO BRASILEÑO	6
BUGATTI TYPE 32	16
ÁNGELA VILARIÑO EL RETORNO Y VUELTA A LA LUCHA	22
JARAMA CLSSIC RACE 2026	32
JUANJO LACALLE : ALGO MÁS QUE UN MANAGER	42
205 PASIÓN	48
RALLY ARGENTINA 1988 NUNCA ANTES, Y HASTA HOY	56
NICOLA ROMEO: EL HOMBRE QUE DIO NOMBRE, ALMA Y DESTINO A ALFA ROMEO	64
EL ARTE DE MARIA GRAZIA TRIBIO	72
ESPÍRITU DE MONTJUÏC 2026 UNA GOZADA PARA LOS SENTIDOS	78
JO SIFFERT UN GENTLEMAN CON PRECISIÓN SUIZA	82
LAS REINAS DEL VOLANTE EN SALAMANCA	88
HISTORIA DE UNA FOTO (GENITO ORTIZ)	94
RESISTENCIA ELÉCTRICA "¿QUIZÁS EL FUTURO?"	98
EL MUNDO EN MINIATURA	104
EN EL PRÓXIMO NÚMERO	106

**RX****EURO RX OF PORTUGAL****11-12-13 SET 2026****LOUSADA**
BILHETES
EM BOL.PT




Wilsinho negociando el Carrousel de Nurburgring con el FD03.

COPERSUCAR EL DULCE SUEÑO DE LOS FITTIPALDI



Dr. Jesús Garcés

Quando en 1974 apareció el primer prototipo del proyecto Copersucar – Fittipaldi el comienzo de la primera escudería completamente brasileña parecía proyectarse hacia el éxito. El futuro demostraría que las cosas no son como empiezan sino como terminan, y el final sería mucho menos glorioso.

Quando al final de la temporada de 1976 Enzo Ferrari llamó a Emerson Fittipaldi para que sustituyera a Niki Lauda en el equipo Ferrari, además de negarse a sustituir a su compañero herido en carrera, Emerson ya tenía decidido comenzar un nuevo camino al lado de su hermano Wilson, y para la mayor gloria de Brasil. Había decidido correr para el primer equipo brasileño de Fórmula 1 de la historia, que sería a la postre el único el Copersucar – Fittipaldi. Es uno de esos nombres que no necesita apellido. Como Pelé, Maradona, Elvis o Madonna.

Al oírlo, todos pensamos instintivamente en Emerson (¿verdad?), pero el mundo del automovilismo ha estado plagado de Fittipaldi a lo largo de los años. Confieso que tengo cierta predilección por él. Emerson Fittipaldi fue mi primer ídolo deportivo de niño, y recuerdo las horas que pasé dibujando el diseño de su casco.

A finales de los 60 y principios de los 70, Emerson abrió el camino a Europa para los jóvenes pilotos brasileños, convirtiéndose en bicampeón mundial de Fórmula 1 con Lotus y luego con McLaren. Para entonces,

ya había otro Fittipaldi en la F1: Wilson, el hermano mayor de Emerson.

Wilson pilotó para Brabham antes de decidir fundar el primer —y hasta la fecha único— equipo brasileño de Fórmula 1, junto a Emerson. El joven Fittipaldi continuó compitiendo con McLaren, mientras que Wilson se concentró en su equipo de Fórmula 1. «Emerson y yo tenemos una relación fantástica», dijo en aquel entonces. «Nos llevamos de maravilla. Siempre ha sido así desde niños. Siempre nos hemos apoyado mutuamente. Siempre hemos tomado nuestras decisiones juntos».

La decisión que conmocionó al mundo de la Fórmula 1 fue la noticia de que, en 1976, Emerson dejaría McLaren —tras haber ganado el título en 1974 y haber quedado subcampeón en 1975— para pilotar para el equipo familiar Copersucar, que hasta entonces no había tenido éxito. Wilson había pilotado el primer prototipo en 1975 con escasos resultados. Pero el vínculo familiar, sus aspiraciones y el orgullo nacional brasileño hicieron que Emmo, tal como estaba previsto, se uniera al equipo. Su puesto en McLaren lo ocupó James Hunt, quien posteriormente ganaría el campeonato de 1976...

El origen del nombre del equipo Copersucar proviene de la cooperativa brasileña de azúcar, y alcohol del mismo nombre, que fue el principal patrocinador del proyecto creado por los hermanos brasileños Wilson Fittipaldi Júnior y Emerson Fittipaldi, para competir en la Fórmula 1. Inicialmente, el equipo se llamaba Copersucar – Fitipaldi, combinando el nombre de la empresa con el de la familia.

«Nos llevamos de maravilla. Siempre ha sido así desde niños. Siempre nos hemos apoyado mutuamente. Siempre hemos tomado nuestras decisiones juntos».



Primeras pruebas del FD 04 con Emerson sentado y Wilson de pie

Emerson consegue controlar o entusiasmo quando alcança um bom resultado com o F-5A, mas continua sonhando em fazer do F-6 um carro ainda mais competitivo

OF-6 É A ESPERANÇA

OS NOVOS SONHOS DE FITTIPALDI

de Lito Cavalcanti

Nº O fim do ano passado, mesmo sem muitas chances de vitória, Emerson Fittipaldi já se mostrava confiante. Seu carro já vinha passando por intensas modificações e, aos poucos, demonstrava melhorias.

O segundo lugar no Rio de Janeiro trouxe a euforia para muitos, inclusive membros da equipe, mas Emerson manteve-se apenas esperanças. Já esgotado com as muitas desilusões, preferia esperar mais para voltar a entrar o ar quente de outros campeonatos.

Agora, a quatro corridas do encerramento do Campeonato Mundial de Pilotos, Emerson já sentia o campo mundial pela segunda vez dos tempos de McLaren. Com o carro andando bem, obtendo resultados consistentes nos treinos, ele já voltou a ser lembrado pela imprensa mundial como o jovem brasileiro que, ainda inexperto, derrotou Jackie Stewart no Mundial de 72, foi vice-campeão no ano seguinte, ocupou a terceira posição de principal piloto da Lotus e tornou-se campeão pela segunda vez ao vencer de uma McLaren, marca que nunca conseguiu fazer um campeão antes.

Tranquilo, Emerson demonstra o velho entusiasmo. Um pouco mais sério, ele não faz grandes declarações, mas analisa os fatos.

Os resultados nas corridas foram excelentes, mas o que demonstra realmente a evolução do carro é o que se consegue nos treinos de classificação. Desde a Suíça, o carro vinha demonstrando que, finalmente, estava no caminho certo. E confirmou isso na França, na Inglaterra e na Alemanha. Mas o melhor mesmo foi na Austrália. Lá, foi o sexto mais rápido dos treinos, e isso é uma prova de que o carro agora já é competitivo. Não treino, todos os problemas podem ser resolvidos. Se há algum problema com a suspensão, o piloto não dá para fazer isso. Por isso, os treinos mostram-se um campo estável e realmente rápido. Na corrida há uma série de circunstâncias que podem mudar radicalmente as situações.

Na Austrália, os dois carros com motor Ford Cosworth de cilindradas obtiveram melhor classificação para a largada que o Copersucar F-5A, foram as duas

minhas certas. E confirmou isso na França, na Inglaterra e na Alemanha. Mas o melhor mesmo foi na Austrália. Lá, foi o sexto mais rápido dos treinos, e isso é uma prova de que o carro agora já é competitivo. Não treino, todos os problemas podem ser resolvidos. Se há algum problema com a suspensão, o piloto não dá para fazer isso. Por isso, os treinos mostram-se um campo estável e realmente rápido. Na corrida há uma série de circunstâncias que podem mudar radicalmente as situações.

Na Austrália, os dois carros com motor Ford Cosworth de cilindradas obtiveram melhor classificação para a largada que o Copersucar F-5A, foram as duas

Luca de Mario Andretti e Ronnie Peterson, respectivamente primeiro e segundo colocados no Mundial. E, na corrida, apenas a Lotus de Peterson e a Tyrrell de Patrick Depailler, já que o brasileiro colado a Gil Villeneuve, com uma Ferrari F1, se saíram bem seguras à prova. Emerson seria o terceiro colocado e segundo com o motor Cosworth. Na segunda largada, já com os pontos de prova, o motor de Depailler não pegou pelos meios normais e ele foi empurrado pelos mecânicos da Tyrrell. Emerson não protestou, e também não sabe dizer se outras equipes protestariam.

Logo depois da handbike, mudou de roupa, pegou uma motocicleta e foi

Sucesso e fracasso do F-5A e as alegrias com o F-6

Se o atual panorama do projeto Copersucar-Fittipaldi não sofrer alterações, o sonho que Emerson e Wilsinho andavam realizando de se tornar realidade: um piloto brasileiro sendo campeão mundial de um Fórmula-1 brasileiro. As possibilidades são maiores.

Se o atual panorama do projeto Copersucar-Fittipaldi não sofrer alterações, o sonho que Emerson e Wilsinho andavam realizando de se tornar realidade: um piloto brasileiro sendo campeão mundial de um Fórmula-1 brasileiro. As possibilidades são maiores.

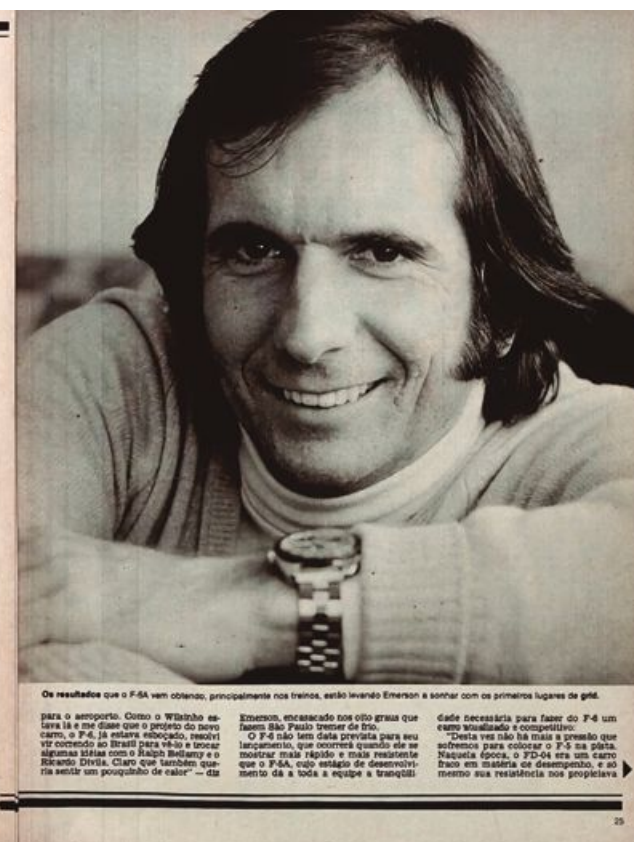
ticas são menos boas — nem mesmo o segundo lugar no Rio arrebatado ao Brasil para a vitória e o triunfo dos Fittipaldi agora é mais contido. Do resto o F-6 dá sequência dos resultados que o F-5A vem conquistando.

para o aeroporto. Como o Wilsinho assina lá e se dá que o projeto do novo carro, o F-6, já estava elaborado, reuniu vir correndo ao Brasil para vê-lo e tocar algumas coisas com o Ralph Bohnert e o Ricardo Divita. Claro que também quer sentir um pouquinho de calor — da

Emerson, encasacado nos oito graus que fazem São Paulo tremer de frio.

O F-6 não tem data prevista para seu lançamento, que ocorrerá quando ele se mostrar mais rápido e mais resistente que o F-5A, cujo estágio de desenvolvimento dá a toda a equipe a tranquilidade necessária para fazer do F-6 um carro mundialmente competitivo.

«Dei um jeito de me manter firme nos sonhos para colocar o F-6 na pista. Naquela época, o F-6 era um carro feito em matéria de desempenho, e ao mesmo tempo sua resistência nos propiciava



Assi publicaba la noticia en el diario brasileño.



Ricardo Divila junto con Emerson y Wilson en plena búsqueda de soluciones técnicas.

EL PERIODO DE COPERSUCAR – FITTIPALDI

El Copersucar - Fittipaldi FD01, "vio la luz" a finales de 1974 presto a participar en el Campeonato Mundial de 1975, realizado principalmente por el diseñador japonés Yoshiatzu Itho, bajo las indicaciones de Ricardo Divila, que trabajó tres años semioficialmente colaborando en los monoplazas en que competían tanto Emerson como Wilsinho en los equipos Lotus y Brabham. Fue entonces el primer F1 brasileño que participó oficialmente en la categoría (aunque en realidad el primero fue tiempo antes el proyecto Soler X9 que no llegó a correr), y si bien el FD01 de los hermanos brasileños montaba un chasis monocasco en bloque de aluminio y no uno multi tubular, fue una recreación que tuvo como base fisonómica, los planos del Alpine A364 de F3 de 1972, además de planos del Elf F2/Alpine A364 de 1973... que a su vez también estaba basado en el F3 (fotos inferiores). Así, Itoh, quién fue un integrante del equipo Lotus (donde conoció a Divila), quien mantenía excelentes relaciones con Ken Tyrrell que, a su vez, tenía estrechos contactos con la Elf, y todo su quehacer en la competición de proyección francesa... y este fue finalmente entonces el nexo resultante. (Fuente: @JoseluGP)

El otro dato curioso, y algo que no suele citarse, es que los dos primeros chasis del que fuera el modelo FD04 de 1976 (de los cuales se realizaron 4 monocascos), los dos primeros chasis fueron fabricados en Inglaterra por Cyril Malem, siendo los otros dos fabricados en Brasil por Divila y Cía., tomando como base estas células. Luego sí,



Fittipaldi FD01 el primer prototipo en pista.

los posteriores (los que suelen citarse) fueron diseñados principalmente también por ingenieros británicos (Baldwin, Bellamy, Postlethwaite, y Wright, por ejemplo), aunque con alguna participación de ingenieros italianos (Caliri y Marmiroli), y por supuesto el inefable Divila. (Fuente: @JoseluGP)

Se desarrolló durante los años 1975 a 1982. La presentación oficial del nuevo equipo de Fórmula 1 genuinamente brasileño tuvo lugar en la capital administrativa, Brasilia, el 16 de octubre de 1974. El modelo presentado fue el FD-01, diseñado por el ingeniero brasileño Ricardo Divila.

Un coche de Fórmula 1 fabricado en Brasil, y un equipo de competición genuinamente brasileño.

Así comenzó la singladura real de un sueño hecho realidad por los hermanos Fittipaldi el Copersucar - Fittipaldi, el primer y único equipo brasileño que compitió en la máxima categoría del automovilismo mundial, y aunque no fue campeón ni consiguió vencer en ninguna de los Grandes Premios de Fórmula 1 en que participó marcó una página importante en la historia del automovilismo brasileño y mundial.

WILSON SE CLASIFICA PARA EL GP DE BRASIL DE 1975

Emerson sabía que tenía un reto por delante, y después de haber rechazado la oferta de Enzo Ferrari para sustituir al accidentado Niki Lauda dado que juzgó que no podía dejar a su competidor y también amigo en la cuneta sin volante y en n estado de alta gravedad física, dado que no se sabía si podría recuperarse de los pulmones, y ni si podría seguir compitiendo pues Emerson siguió adelante con la idea de su hermano Wilson: «*Estaba arriesgándome, es cierto*», recuerda. «*Podría haber estado en una situación muy cómoda, y haber seguido ganando carreras en otros equipos. Tenía en mente crear nuestro propio equipo. Sin duda, estaba más motivado en mi propio equipo que en otro*».

Para Wilson, significó el fin de su carrera como piloto, algo que lamentó en cierta medida. «*Para mí fue increíblemente difícil dejar las carreras*», dijo. «*Si te retiras después de un accidente grave, es fácil olvidarse del automovilismo. Pero yo no tuve ningún accidente y tenía coches. Toda mi vida soñé con correr en la Fórmula 1 y lo hice durante cuatro años*».

«Trabajamos duro», dijo Wilson, «pero cuando llegó Emerson trabajamos aún más duro!».



Todo un mito en Brasil Emerson se lanzó a por un sueño, y con él todo Brasil



En 1976 Emerson se pone a los mandos del FD04 y consigue tres P6 en la temporada.



El Fittipaldi FD04 significó un cambio de imagen, pero no una mejora de resultados tan solo dos P4.

El equipo Copersucar - Fittipaldi se enfrentó a las mismas dificultades, y desafíos a los que tenían que enfrentarse otros equipos emergentes, con la desventaja de no recibir el mismo trato que los equipos más acomodados y sin el patrocinio de fabricantes de vehículos, multinacionales de recambios de automóviles, petroleras, y otras compañías involucradas en el desarrollo industrial, y preocupadas por el automóvil en cualquiera de sus especialidades.

El equipo era lo primero, así que Wilson colgó el casco y Emerson tomó las riendas del Copersucar - Fittipaldi: compañeros inseparables. «Ahora estamos divididos en dos partes», explicó Wilson en aquel entonces. «El taller de construcción y la oficina de diseño están en São Paulo, en Interlagos. El equipo de carreras tiene su base en Reading, Inglaterra, durante la mayor parte de la temporada. Yo me encargo de la parte brasileña del negocio y de la marca publicitaria "Fittipaldi". Le quito toda esta carga a Emerson para que él solo tenga que pilotar».

Fue un comienzo difícil. Establecer un equipo de Fórmula 1 en Brasil, cuando en aquel momento la mayoría de las carreras se celebraban en Europa, quizás no fue la mejor decisión, pero la llegada y el compromiso de Emerson revitalizaron al equipo.

«Trabajamos duro», dijo Wilson, «pero cuando llegó Emerson trabajamos aún más duro!».

Emerson también recuerda la montaña que tuvieron que escalar. «Construimos un equipo completo desde cero. No compramos un equipo y le cambiamos el nombre.

Realmente empezamos desde cero, sin experiencia ni conocimientos previos. Tuvimos que aprender en tres o cuatro años lo que otros equipos habían aprendido en diez.»

«Cuando tocas fondo, ves el verdadero carácter de la gente»

BRASIL 1978 - FITTIPALDI TERMINA SEGUNDO

El aprendizaje fue arduo. En el Gran Premio de Bélgica de 1976, Emerson, bicampeón del mundo, no logró clasificarse. Wilson estaba atormentado por la presión, y la frustración: «Quería desaparecer de la faz de la tierra. Todo Brasil nos apoyaba para ganar carreras, y ni siquiera pudimos estar en la parrilla de salida... Cualquiera otro piloto en esa situación se habría deshecho de todos, pero Emerson nos motivaba a todos. Siempre se mantuvo optimista, y nunca se desanimaba. Era muy exigente, pero era la fuerza motriz del equipo. Cuando estábamos desanimados, él era quien nos levantaba el ánimo. No lo digo porque sea mi hermano, sino porque las cosas realmente sucedieron así.»

Las cosas mejoraron, y Emerson nunca se rindió, al igual que el personal leal. Algunos se marcharon, pero los claves se quedaron. «Cuando tocas fondo, ves el verdadero carácter de la gente», dijo Wilson.

CARRERA DE CAMPEONES 1978: FITTIPALDI TERMINA SEGUNDO

La evolución inicial recibió un importante refuerzo técnico en 1977, y gracias al apoyo técnico de Embraer y la

contratación de David Baldwin, el coche ganó competitividad. Emerson completó tres carreras en cuarta posición, lo que aseguró al equipo la novena posición en el campeonato de constructores.

Para 1978 la maduración del trabajo de ingeniería culminó en el resultado más expresivo de la historia del equipo.

Las cosas iban viento en popa, con Emmo brindando al equipo un segundo puesto soñado en su carrera de casa en el Gran Premio de Brasil de 1978, en Jacarepaguá, terminando en la segunda posición con el modelo F5A. El podio impulsó al equipo hasta el séptimo puesto al final de la temporada, superando a McLaren y Williams. Ese fue el primero de seis resultados entre los seis primeros ese año. Luego, la situación empezó a decaer.

En 1979, el mejor resultado del equipo fue un solitario sexto puesto en la carrera inaugural en Argentina.

«Estaba demasiado involucrado en los problemas de intentar consolidar el equipo». «Trabajo», dijo. «Descuidé mi matrimonio y mi vida personal»

LOS CAMBIOS DE LOS AÑOS 80 DIERON CON EL FINAL DEL SUEÑO

La transición a los años 80 requirió adaptaciones comerciales importantes, y con el fin del patrocinio de Copersucar, el equipo pasó a llamarse Fittipaldi Automotive, y contrató al prometedor piloto finlandés Keke Rosberg. El equipo mantuvo el ritmo en las pistas, alcanzando el tercer puesto en Long Beach conduciendo el modelo Fittipaldi F7 (un chasis basado en el Wolf WR7). circuito en el cual consiguió su primera victoria la promesa brasileña Nelson Piquet, y repitiendo podio en Argentina.

A finales de 1980, el equipo había acumulado más puntos que Ferrari y McLaren en el campeonato de constructores. A pesar de los resultados consistentes, la situación financiera hizo inviable la continuidad. La escalada de costes en la Fórmula 1, y la escasez de patrocinios comprometieron el desarrollo tecnológico en los años siguientes.

En el año 1981 el equipo utilizó el modelo Fittipaldi F8C (una evolución del F8). Tras la última clasificación en



Finalmente el equipo abandonó la idea de fabricar en Brasil, y se mudó a Slough ciudad situada en Berkshire, Inglaterra.



En 1978 nueva evolución con el Fittipaldi F5A, con el primer efecto y una buena actuación como el segundo puesto de Emerson en el GP de Brasil

los puntos del también piloto brasileño Chico Serra en el Gran Premio de Bélgica de 1982, Fittipaldi puso fin definitivamente a las actividades del equipo y a la suyas como piloto de Fórmula 1, al final de esa temporada, con una situación económica, personal, y profesional desastrosa, por lo que puso rumbo a la Indycar americana donde consiguió renovar sus triunfos, y ser uno de los pilotos más reconocidos de la época, pero ese será otro capítulo.

Y ese, básicamente, fue el final de la carrera de Emerson en la F1, su último podio. Seis años después de su segundo título mundial, Emmo se retiró.

«Estaba demasiado involucrado en los problemas de intentar consolidar el equipo». «Trabajo», dijo. «Descuidé mi matrimonio y mi vida personal»



Los esfuerzos de Emerson en ocasiones se saldaban con incidentes como este en Silverstone.



Fittipaldi F6A 1980 con un excesivo downforce.

RESTAURACIÓN DEL FD04

Recientemente, el Copersucar FD04 de 1976 fue restaurado, y Wilson Fittipaldi volvió a lucir su casco verde y amarillo con forma de lágrima para conducirlo. Su hijo Christian adoptó el diseño de su casco cuando comenzó a competir, solo que invertido. Christian, quien se convirtió en el tercer Fittipaldi en correr en la F1, también condujo el auto restaurado en Interlagos. El auto aún conserva su color plateado, luciendo con orgullo los colores amarillo, verde y azul del único equipo brasileño de F1.

La dinastía Fittipaldi aún no ha terminado. Pietro, el nieto de Emerson, de 14 años, está ganando carreras en eventos de NASCAR, y hasta el 2025 pilotando en la Indycar. También su primo Piero Fittipaldi está destacando



Fittipaldi F6 1979.



Siempre impactante la imagen de Emerson con el casco Simpson tan de moda en la época.

en las carreras de resistencia (WEC), y últimamente Enzo Fittipaldi hijo de Emmo está en la F-2.

LA HISTORIA DEL EQUIPO EN LOS PUNTOS MÁS IMPORTANTES

1. De 1974 a 1982, Brasil tuvo un equipo que compitió en Fórmula 1. Al principio se llamaba Copersucar. Más tarde se convirtió en Fittipaldi Automotive. Recibió dos apodos: Açucareiro, por el patrocinio de Copersucar, y Tartaruga, por los malos resultados. El equipo compitió en un total de 104 GP.
2. Al principio, el "barón" Wilson Fittipaldi padre, hizo todo lo posible para que sus hijos Emerson (dos veces campeón del mundo) y Wilson Fittipaldi Junior abandonaran la idea. Incluso cortó la ayuda financiera que les dio, pero no lo consiguió.
3. La primera exhibición oficial del coche fue en un evento en Brasilia el 16 de octubre de 1974. El estreno oficial tendría lugar la temporada siguiente. El primer prototipo denominado F01 fue realizado por el diseñador japonés Yoshiatzu Itho, bajo las indicaciones de Ricardo Dívila.
4. En la primera carrera que participó, en Argentina, en 1975, el Copersucar se incendió en la pista.
5. Copersucar fue el primer (y, por ahora, único) equipo sudamericano en competir en la Fórmula 1.
6. La marca de cervezas Skol patrocinó los coches del team brasileño tras la marcha de la empresa azucarera, pero con el tiempo, la imagen negativa entre los propios brasileños (ya que el coche no podía competir por las primeras posiciones) hizo que los patrocinadores se marcharan abocando al equipo a una crisis financiera que finalizaría con la desaparición del proyecto.
7. Aun así, algunos resultados logrados fueron notables. Los mejores resultados fueron el segundo puesto de Emerson Fittipaldi en el GP de Brasil de 1978, el tercer puesto de Keke Rosberg en el GP de Argentina, y Emerson Fittipaldi en el GP del Oeste de Estados Unidos en 1980.
8. La temporada 1980 fue la mejor para Fittipaldi. Se ganaron 11 puntos, y se obtuvo un octavo puesto en el campeonato mundial de constructores, por delante de Ferrari. En 1978, el equipo brasileño había conseguido superar a McLaren y Williams.
9. Siete pilotos pasaron por el equipo: los brasileños Wilson Fittipaldi Júnior, Emerson Fittipaldi, Chico Serra, Ingo Hoffmann y Alex Dias Ribeiro, Keke Rosberg de Finlandia y Arturo Merzario de Italia.
10. La despedida fue en el GP de Las Vegas en 1982.
11. El único coche del equipo en la temporada 82, con el brasileño Chico Serra, no completó la carrera.
12. En 2004, el coche regresó al circuito de Interlagos completamente restaurado para una pequeña exhibición. Christian Fittipaldi, hijo de Wilson Fittipaldi Júnior, fue uno de los pilotos.
13. Actualmente en el museo del automóvil de Caramulo se puede visitar una exposición con varios modelos que pertenecieron al equipo Copersucar – Fittipaldi.

1975 Fittipaldi FD01 Ford 3.0 V8 DNF



1975 Fittipaldi FD03 Ford 3.0 V8 1 P10



1977 Fittipaldi FD04 Ford 3.0 V8 2 P4s



1978 Fittipaldi F5A Ford 3.0 V8 1 P2



1979 Fittipaldi F6A Ford 3.0 V8 1 P7



1980 Fittipaldi F8 Ford 3.0 V8 1 P5



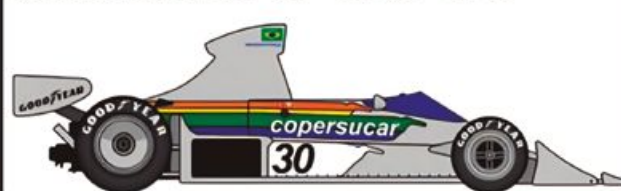
1982 Fittipaldi F8D Ford 3.0 V8 1 P6



1975 Fittipaldi FD02 Ford 3.0 V8 1 P12



1976 Fittipaldi FD04 Ford 3.0 V8 3 P6s



1977 Fittipaldi F5 Ford 3.0 V8 1 P4



1979 Fittipaldi F6 Ford 3.0 V8 1 P13



1980 Fittipaldi F7 Ford 3.0 V8 2 P3s



1981 Fittipaldi F8C Ford 3.0 V8 1 P7



1982 Fittipaldi F9 Ford 3.0 V8 1 P7

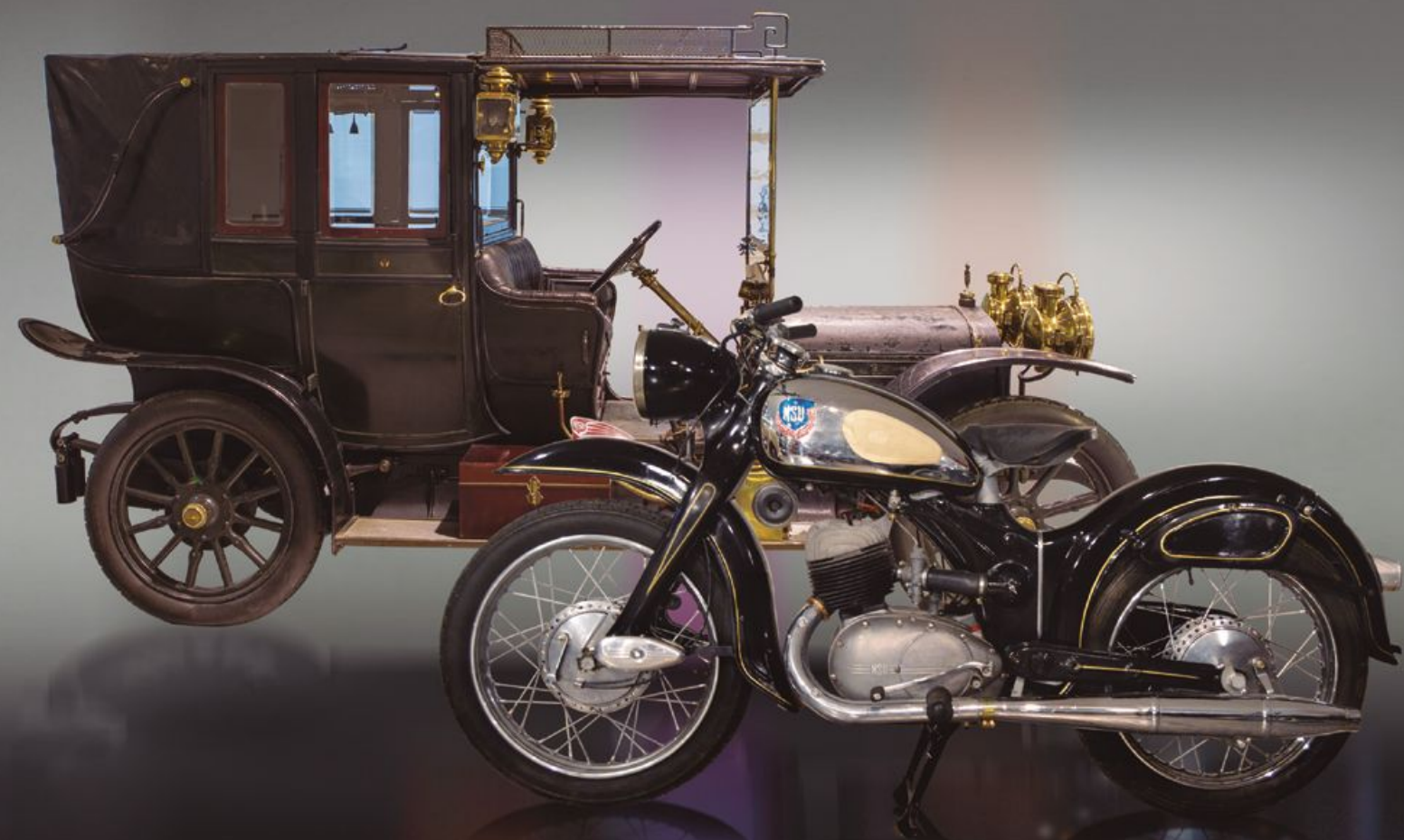


Fittipaldi 1975-1982

MHA

MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA

Fundación Gómez Planche

20 aniversario


MÁS

que un.....

MUSEO

www.museoautomocion.com


BUGATTI TYPE 32 "TANK"

El coche que perdió una carrera... pero ganó el futuro

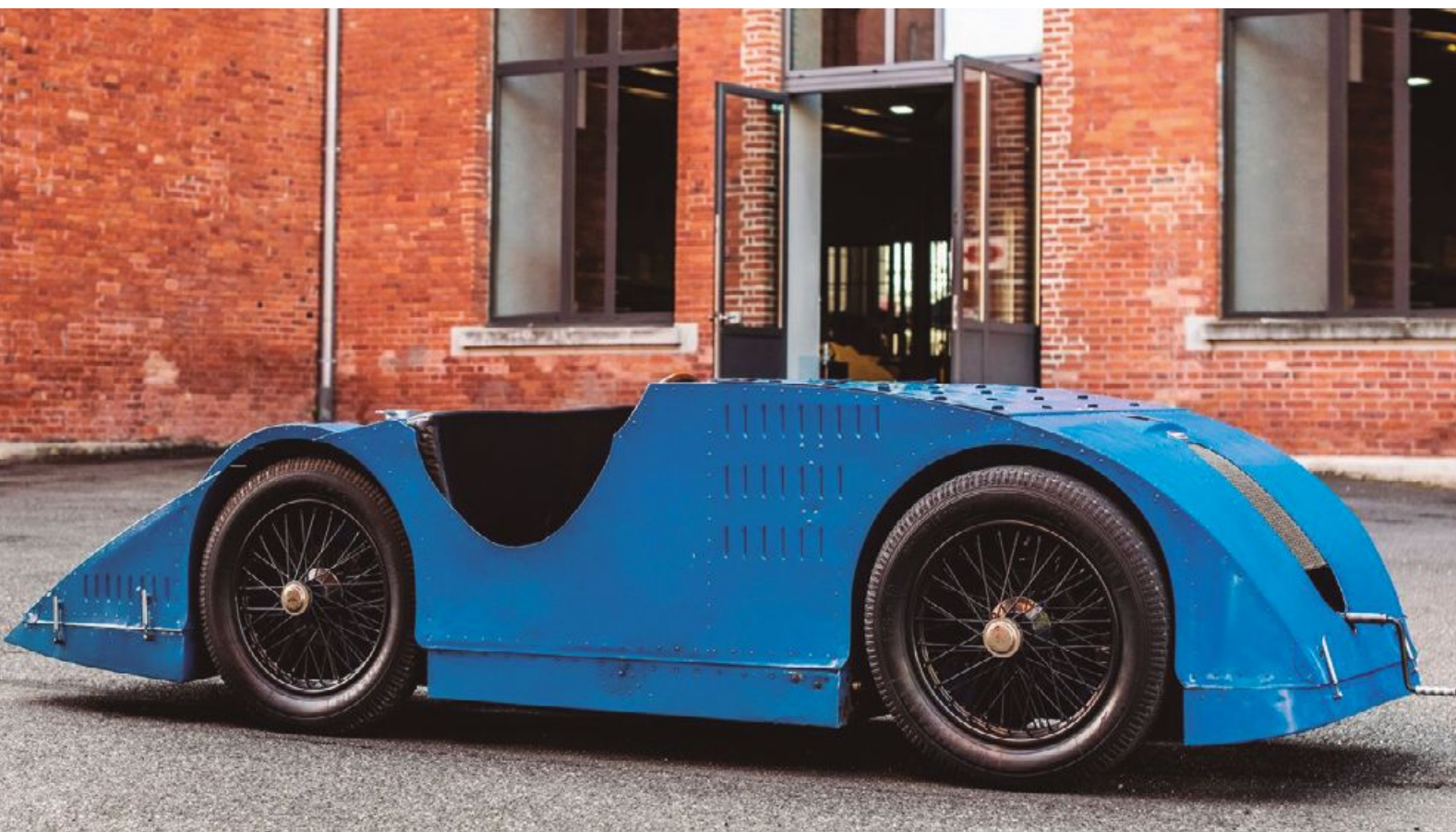
Hay coches que ganan campeonatos. Hay coches que hacen historia. Y luego, existe un reducido grupo de automóviles que cambian la forma de pensar de toda una industria.

El Bugatti Type 32, conocido universalmente como "Tank", pertenece a esta última categoría. Cuando apareció en el Gran Premio de Francia de 1923, fue recibido con una mezcla de sorpresa, incredulidad y burlas. Mientras el resto de fabricantes seguían construyendo coches largos, estrechos y con enormes motores a la vista, Ettore Bugatti presentó un automóvil que parecía más un avión sin alas que un coche de carreras.

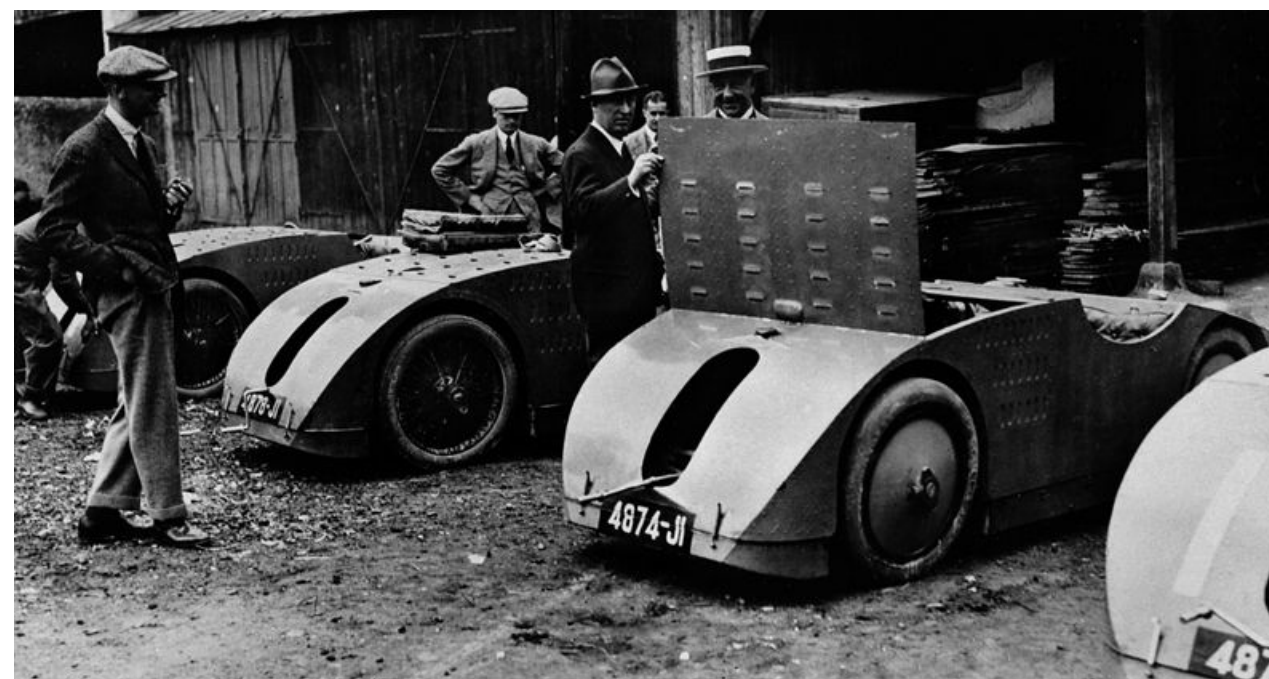
La mayoría pensó que estaba loco. En realidad, iba veinte años por delante de todos.

TOURS 1923: DONDE NACIÓ LA AERODINÁMICA MODERNA

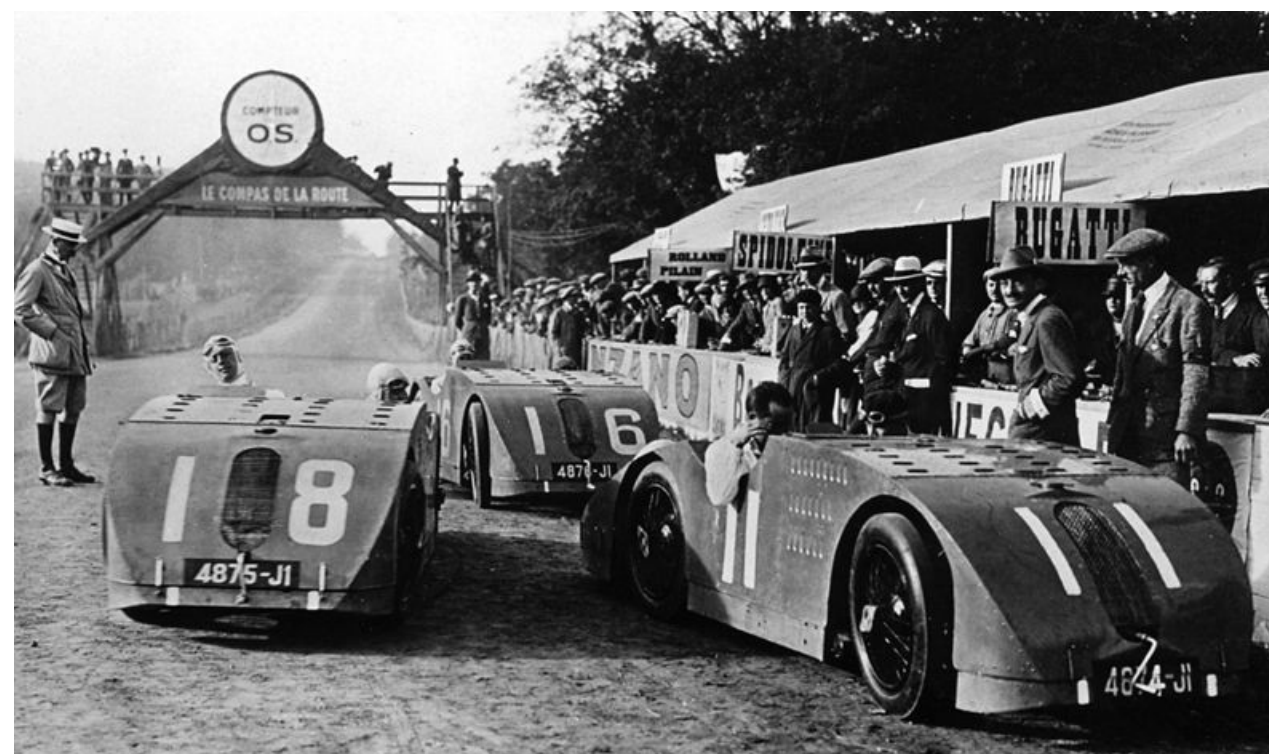
El 2 de julio de 1923 se disputó el Gran Premio de Francia en el circuito de Tours. Más de 300.000 espectadores acudieron para contemplar la carrera más importante del continente. Nadie imaginaba que el coche del que más se hablaría no sería el vencedor. Sería un extraño Bugatti azul, completamente carenado. Su aspecto era tan revolucionario que inmediatamente recibió un sobrenombre: "Le Tank".



Bugatti Type 32 en la Cité de l'automobile de Mulhouse.



Bugatti Type 32 Tank en el GP de Francia de 1923 _ Ettore Bugatti, con sombrero de ala y traje oscuro, sujetando el gran panel vertical



GP de Francia 1923 los pilotos son 11 Ernest Friderich 4874-JI_ 16 Pierre de Vizcaya 4878-JI_ 18 Meo Costantini 4875-JI.

No porque fuera pesado. Sino porque recordaba a un pequeño carro de combate, con superficies lisas, remaches visibles y una carrocería totalmente cerrada.

ETTORE BUGATTI PENSABA COMO UN INGENIERO AERONÁUTICO

Hasta entonces prácticamente todos los fabricantes buscaban la velocidad aumentando la potencia. Bugatti siguió otro camino, su razonamiento era extraordinariamente mo-

derno: "Si el aire ofrece resistencia, quizá sea más inteligente atravesarlo mejor que intentar vencerlo con más caballos."

Hoy parece evidente, pero en 1923 era una auténtica revolución. El Type 32 fue diseñado utilizando perfiles inspirados en las alas de los aviones, su frontal era muy redondeado, los laterales completamente lisos y la zaga terminaba en una forma prácticamente vertical. Era uno de los primeros intentos serios de construir un automóvil cuya forma estuviera dictada por el flujo del aire.

MUCHO MÁS QUE UNA CARROCERÍA EXTRAÑA

Aunque toda la atención recaía en su silueta, escondía numerosas innovaciones. Entre ellas, podemos destacar, un chasis rebajado ("underslung") para disminuir el centro de gravedad; frenos hidráulicos delanteros, extremadamente avanzados para la época; transmisión tipo transaxle de tres velocidades y marcha atrás y una carrocería completamente integrada alrededor del conjunto mecánico.

Todo ello envolviendo el conocido ocho cilindros en línea Bugatti de **2 litros**, derivado del Type 30, que desarrollaba alrededor de **90 CV**, una auténtica proeza técnica en 1923.

UN COCHE DEMASIADO CORTO

Pero no todo era tan perfecto y técnico, de hecho, el Type 32 sufría un problema enorme congénito, su batalla era excesivamente corta y la estabilidad direccional a alta velocidad resultaba muy complicada. Los pilotos describían un comportamiento nervioso, especialmente sobre el irregular firme del circuito de Tours, compuesto por carreteras abiertas, incluso con tramos carentes de asfalto. En las largas rectas el coche era rapidísimo, su aerodinámica favorecía sus prestaciones, pero en curvas rápidas transmitía poca confianza. También paradójicamente, la propia aerodinámica que pretendía hacerlo más rápido, generaba una sensibilidad al viento lateral que todavía no se comprendía completamente, y generaba problemas de carácter insuperable en aquellos tiempos.

SÓLO CINCO UNIDADES

Hoy parece increíble, pero Bugatti únicamente construyó un prototipo y cuatro coches oficiales para disputar el Gran Premio. Cinco Type 32 en total.

Eso convierte al Tank en uno de los Bugatti de competición más exclusivos jamás fabricados.

LA CARRERA

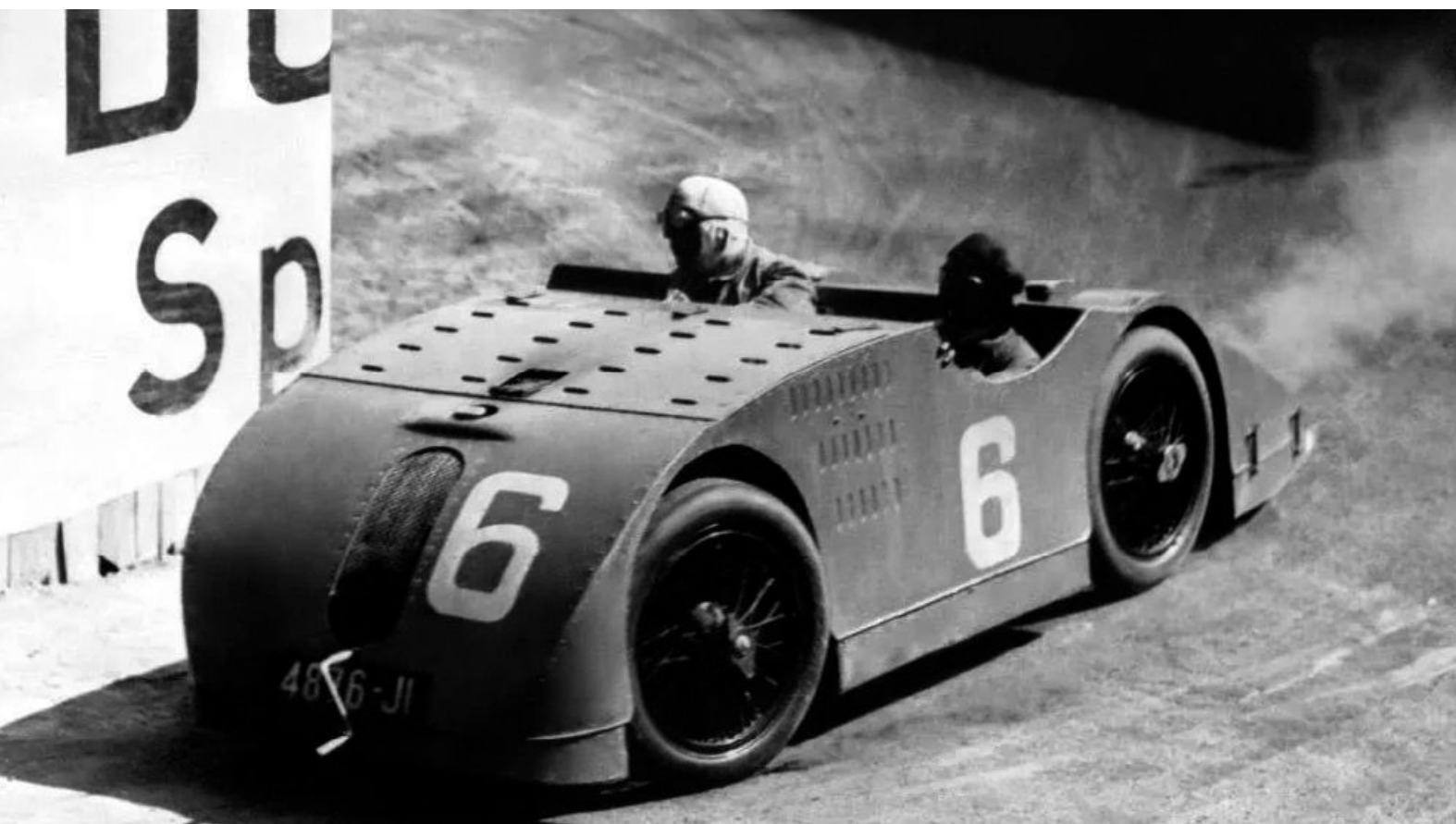
El Gran Premio consistía en 35 vueltas a un circuito de 22,83 kilómetros que permitía completar si se acababa la carrera, casi 800 kilómetros de competición. En 1923, era una auténtica prueba de resistencia tanto para pilotos como para máquinas.

Los cuatro Bugatti tomaron la salida. El mejor clasificado fue Ernest Friderich, que consiguió un extraordinario tercer puesto, recorriendo la distancia a una velocidad media ligeramente superior a los 112 km/h, una cifra notable para la época.

Aunque el resultado era digno, Ettore Bugatti comprendió que el concepto necesitaba una profunda revisión, y decidió empezar de nuevo, iniciando el origen del archifamoso, y laureado Type 35.

EL FRACASO QUE DIO ORIGEN AL TYPE 35

Aquí comienza la verdadera historia del Type 32, donde muchos libros, y revistas especializadas presentan al Type 32 como un callejón sin salida, como un error, en realidad fue un gigantesco banco de pruebas.



Ernest Friderich con su mecánico previo al Gran Premio de Francia de 1923.



Ernest Friderich con su mecánico antes del Gran Premio de Francia de 1923.



07 Ernest Friderich en el box Gran Premio de Francia de 1923.

Todo lo aprendido con él permitió desarrollar el coche que muchos consideran el mejor coche de Gran Premio de todos los tiempos, el Type 35, que implicó soluciones completamente nuevas y revolucionarias, como las llantas de aleación, la reducción de masas no suspendidas, las mejoras en suspensión, buscar mayor equilibrio dinámico, y el perfeccionamiento en la distribución de pesos.

El resultado fue espectacular, el Type 35 ganó más de 2.000 carreras, y conquistó el Campeonato del Mundo de Grandes Premios de 1926.

LA IDEA QUE VOLVIÓ QUINCE AÑOS DESPUÉS

El reencuentro con la victoria del Type 32 llegó mucho más tarde. Concretamente, en los años treinta, donde Bugatti recuperó exactamente la misma filosofía para crear

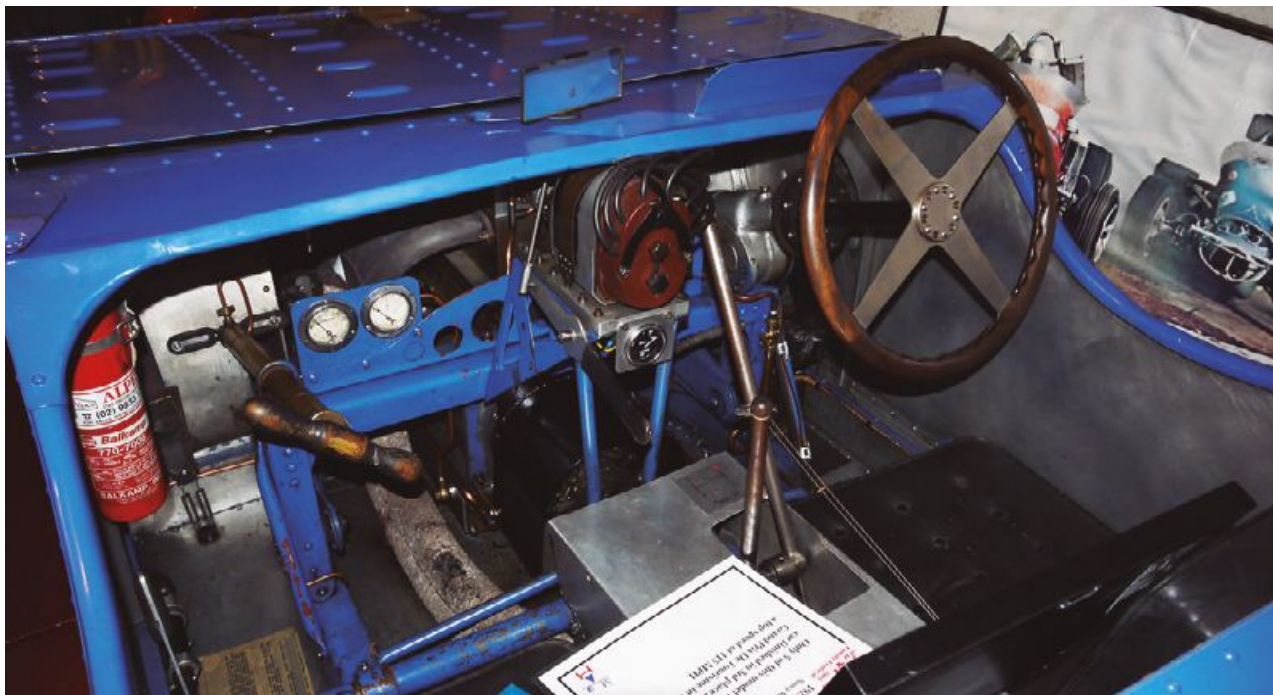
otro coche con carrocería cerrada, El legendario Bugatti 57G Tank.

Esta vez la aerodinámica sí estaba suficientemente desarrollada, se había aprendido mucho en pocos años. El coche ganó el Gran Premio de Francia de 1936 y las 24 Horas de Le Mans de 1937.

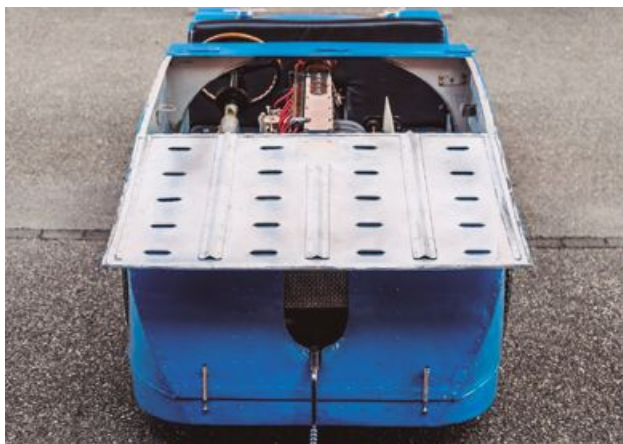
Aquello confirmó definitivamente que Ettore Bugatti había tenido razón desde el principio.

CURIOSIDADES POCO CONOCIDAS DEL TYPE 57G

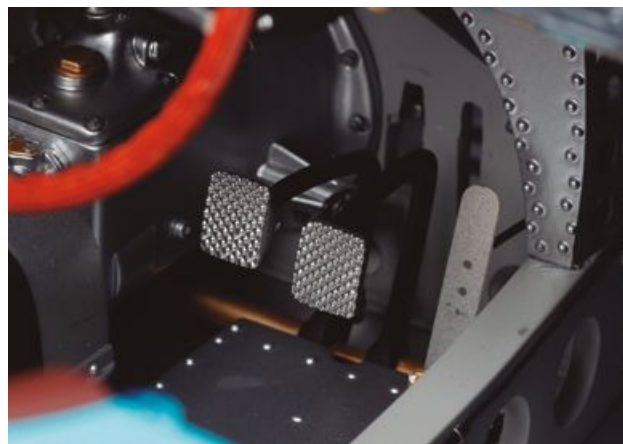
El coche más fotografiado... antes incluso de correr. Numerosos periodistas acudieron a fotografiar únicamente el Bugatti. Su aspecto era tan rompedor que eclipsó al resto de participantes. Parecía un submarino, incluso muchos espectadores aseguraban que parecía más un torpedo



Puesto de pilotaje.



Bugatti-Type-32-Tank-5 8 cilindros.



Detalle del pedalier.

naval que un automóvil. También hubo quien no lo supo interpretar, y algunos periódicos franceses publicaron caricaturas ridiculizando su forma.

EL TYPE 32, ES SIN DUDA EL PRIMER BUGATTI REALMENTE "CIENTÍFICO"

Hasta entonces Ettore diseñaba siguiendo principalmente la intuición, con el Type 32 comenzó a introducir razonamientos propios de la ingeniería aeronáutica. Fue el abuelo de los prototipos de Le Mans. Si se observa un Porsche 917 Langheck, un Jaguar XJR-9 o un Peugeot 905, resulta fácil encontrar la misma filosofía: minimizar resistencia; integrar completamente la carrocería; convertir el aire en un aliado.

Y todo empezó, en cierta medida, con aquel extraño Bugatti azul, que nadie entendía en 1923.

El único Type 32 superviviente se conserva en el Musée National de l'Automobile de Mulhouse, Francia, y ocasionalmente participa en eventos históricos, permitiendo escuchar de nuevo el característico sonido de su ocho ci-

lindros un siglo después de su debut. Pero gracias a los especialistas de Pursang en Argentina, existen reproducciones exactamente iguales al modelo original.

Texto: Carlos Álvarez Sindín

Fotos: Museo Bugatti Mulhouse

Característica	Bugatti Type 32
Año	1923
Motor	8 cilindros en línea
Cilindrada	1.991 cc
Potencia	Aproximadamente 90 CV
Caja de cambios	3 velocidades + marcha atrás
Peso	Aprox. 750 kg
Velocidad máxima	Cerca de 180 km/h
Unidades construidas	5
Mejor resultado	3.º GP de Francia 1923



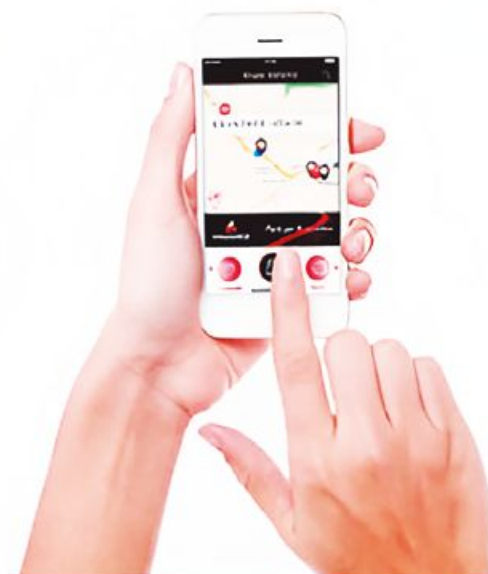
LEX DOMUS

— 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.



Foto presentación de la primera carrera del Fito en Asturias.

ENTREVISTA ÁNGELA VILARIÑO POR LIMITE MOTOR

ÁNGELA VILARIÑO ESTÁ DE VUELTA



Dr. Jesús Garcés
Fotos cedidas por
A. Vilariño

Tras seis años de parón por una enfermedad grave, la pilota vasca vuelve con más ilusión que nunca, y arropada por su entorno para conquistar Europa.

Buenas tardes, Ángela. encantado de poder hablar contigo.

No sé si se ve bien. Se ve perfecto, muy bien. Bueno, antes de todo, muchas gracias por el esfuerzo que sé que estás haciendo.

Nosotros en la revista Límite Motor no somos muy conocidos, pero en cualquier caso somos unos grandes admiradores tuyos y de tu familia, de tu padre Andrés, y tu hermano Ander, y tan pronto conocimos la noticia de que volvías a la competición nos faltó tiempo para buscar alguna forma de contactar contigo. Estamos muy contentos de que vuelvas a estar otra vez en la pista.

LM: Ángela, tú vienes de una familia muy racing, lo que diríamos que tenéis gasolina en las venas, casi casi, ¿no? Entonces, he visto por tu historial que has tenido una larga trayectoria en muchas facetas del automovilismo, el karting, las fórmulas de promoción, Fórmula 3, una barbaridad, una trayectoria deportiva muy larga. Te imagino en algún momento diciéndole a tu padre, papá, voy a dejar de acompañarte a las carreras, y voy a ser yo la que salga a la pista. ¿Cómo recuerdas ese momento de decir, me lanzo a la piscina?

AV: Bueno, la verdad que yo era una niña, tuve la suerte que cuando mis padres abrieron el circuito de karting, pues yo estaba, tendría 10-11 años,

pues al final ellos iban a trabajar y yo pues iba con ellos, y en esa época, pues mientras ellos estaban trabajando, aprovechaba para andar en kart.

Siempre me ha gustado muchísimo acompañarle a mi padre a sus carreras, y bueno, mis padres pues siempre nos llevaban tanto a mi hermano como a mí. Entonces cuando empecé a andar en kart, y la sensación esa de que estás disfrutando, que te gusta, y encima pues que más o menos se me daba bien, pues fue un poquito lo que nos lanzó a empezar un poco a competir en la base, que era el karting. Siempre desde bien pequeña tenía claro que quería correr en subidas de montaña, pues al final es lo que he vivido desde pequeña, viéndolo a mi padre sobre todo, y me hacía muchísima, muchísima ilusión.

A día de hoy mi padre todavía me ayuda y me gusta, además, pues porque me siento muchas veces más arropada y segura.

LM: Tuviste en aquel momento, me imagino, un apoyo importante de tu padre para poder dedicarte a la montaña. ¿Qué momento recuerdas en esa iniciación que dijeras soy capaz de gestionar la carrera por mí misma, no necesito ayuda?

AV: Pues la verdad que siempre he tenido mucho el apoyo de mi padre porque hemos compartido

mucho las carreras, y todo en la vida en general. Es verdad que van pasando los años, y ves que vamos todos evolucionando, tanto como personas, como pilotos, y al final, si es verdad que vas necesitando menos ayuda, pero también es cierto que a día de hoy, pues este año que estoy haciendo el Campeonato de Europa, para mí mi padre es un apoyo muy grande, y me ayuda mucho, y me puede llegar hasta facilitar en un momento, las cosas pues las subidas de montaña no son como una carrera en circuito, donde igual te das, pues no sé, un montón de vueltas, te equivocas en una vuelta, y en la siguiente mejoras hasta que al final sales en el entrenamiento, y tienes que salir al 100% casi para hacerlo todo perfecto para que la manga de carrera sea perfecta, porque son muy poquitas mangas, y a día de hoy es cierto que entrenar con él me hace bien, el reconocer la carretera o el decir, bueno, pues mira, aquí voy a entrar en cuarta e igual te dice, oye, pues mete una más mejor, que luego el coche va a salir mejor o en una menos igual lo paras más, tal.

A día de hoy mi padre todavía me ayuda y me gusta, además, pues porque me siento muchas veces más arropada y segura, pues ya tengo una edad, pero al final un padre es un padre, y yo pues sigo siendo un poco la niña digamos, y en ese sentido me ayuda, y me arropa mucho a día de hoy, aunque ya sea adulta.



Fito Cabrales, Ángela Vilariño y Goizane Álvarez Irjioa Diputada de Cultura y Deportes de la Diputación Foral de Gipuzkoa en la presentación en el circuito de Olaberria.



Falperra fué su segunda prueba de fuego.

Este año ahora estoy muy contenta con el Porsche, todavía me estoy adaptando porque al final un turismo es un coche completamente nuevo para mí

LM: *Sí, sí, claro, y además un padre con la experiencia, y los campeonatos que tiene el tuyo. Si me lo permites te contaré que yo viví una experiencia hace años, me voy a salir del guión, porque la verdad que me lo pide un poco el cuerpo. Hace años en un equipo de Barcelona, pues yo soy de Barcelona, corrimos el campeonato de España de montaña con un 124-grupo-2, te hablo del 88-89, y coincidimos en Chantada, y en el Fito con Juan Fernández.*

No hace falta que lo presentar a Juan Fernández. Pues bien, el bueno de Juan nos explicaba muchos trucos que tenía él en la montaña, como el de hacerse la carretera de noche a pie, marcar hitos con un spray de color, y cosas así. Tengo la curiosidad de saber si todavía usáis esos trucos.

AV: Yo la verdad que no lo he usado. Al final cada uno tiene su manera de entrenar, o más que de entrenar, de reconocer el terreno. Sí es cierto que no suelo entrenar de noche, que ahora está muy de moda. Me gusta reconocer el tramo de día, ver un poco las referencias, cualquier bache, cualquier cosa, y entreno un poco así. Sí que cojo muchas referencias con guardarraíles, árboles, señales. Y cierto es que este año, ahora que he estado tiempo sin correr, en el europeo hay alguien que pinta con spray, pero no sé cuándo lo hacen.

Hay algunas pintadas que están de años anteriores, y luego el viernes ves alguna nueva, y en-

tonces con esas ya vas cogiendo alguna pequeña referencia. Sí que he hecho alguna vez alguna subida concreta a pie, o alguna pasada que te haces a la tarde, noche y anocheciendo antes de ir al hotel. Pero soy más de reconocer la carretera durante el día. Suelo aprovechar el amanecer, me levanto pronto con la fresca, y voy a entrenar un poco, comes un poco, descansas, y vuelta. Sobre todo, el memorizar, que al final la montaña es lo que tiene, que vas todo de memoria, y sabiendo bien dónde estás, a dónde vas, en qué marcha quieres llegar, cómo vas a salir de la curva, en qué marcha, un poquito todo eso.

Es un coche estéticamente muy bonito, que a la gente le encanta. La gente, no sé, yo a veces pienso "corres con un Porsche wow"

LM: *Durante tu carrera deportiva has pilotado diversidad de coches, desde Fórmula 3 hasta la barqueta Norma, Silver Car, Subaru... ¿Qué recuerdos tienes de cada uno de ellos? ¿Son parecidos en la montaña, diferentes, no tienen nada que ver?*

AV: Al final cada uno tiene lo suyo. Si que es verdad que he estado durante toda mi vida, sobre todo cuando empecé con los CMs, luego estuve en el europeo con un Fórmula, que era parecido a un Fórmula 3, era un Fórmula Nissan de la época. Los CMs, he corrido con barquetas, con turismos he estado menos, pero sí que he corrido rallies tanto con un Subaru Impreza WRC, con un Volvo Rally o con el Opel Adam en el Campeonato de Es-



BRC de Jesús Villa similar al que utilizó Ángela Vilariño en su victoria en Alp.

paña, y creo que tanto con la barqueta, es cuando mejor me he sentido, y los tiempos mejor me salían, la verdad.

Este año ahora estoy muy contenta con el Porsche, todavía me estoy adaptando porque al final un turismo es un coche completamente nuevo para mí con un peso bastante importante y luego también llevar todo lo que es el motor, y el peso atrás pues también es un poco diferente. Nos estamos adaptando, y la verdad que estoy contenta. No sabría decirte ahora de todos los coches que hemos tenido o con los que yo he competido, el que más me gustó fue la barqueta, la Norma con motor 3.000, y luego de coches el Volvo Rally Car era una pasada, y ahora con el Porsche estoy súper, súper contenta.

Es un coche estéticamente muy bonito, que a la gente le encanta. La gente, no sé, yo a veces pienso "corres con un Porsche wow", si pero si ya he estado corriendo con una barqueta, pero es un Porsche, y es impresionante. Al final sí es verdad que la barqueta corría mucho más, pesaba mucho menos, o sea, era una bestialidad, como digo yo. Y con el Porsche, bueno, pues llegan las cosas un poco más lentas, es diferente, pero la verdad que estoy súper contenta porque es un coche muy llamativo de cara a la afición, al público, y a los patrocinadores también.

LM: *Ya hablaremos más adelante pues cuando viamos en el parabrisas el logo de Fito - Fitipaldis pues me dije esto es la bomba, pero yo quería también preguntarte a tu estilo de conducción, Ángela, de todos estos coches, ¿cuál es el que te ha sentido más a gusto o quizás se adapte mejor a tu forma de conducir? Pues yo creo que con la barqueta.*

AV: Al final sí es verdad que ahora ha cambiado mucho todo porque yo cuando estuve corriendo

con la barqueta no llevábamos ningún tipo de control de tracción, ni de salida, ni nada, y ahora sí es verdad que todo está cambiando, y con la barqueta la verdad que me sentí muy a gusto. Con el Subaru, con el World Rally Car, la verdad que era un coche impresionante, y me encantó. Y el Porsche estoy súper contenta, sí es verdad que me falta un pelín de adaptación y algunas cosas mecánicas que queremos mejorar porque al final el coche está de serie de circuitos y para la montaña hay muchas cosas que se notan y se pueden ir mejorando y bueno, vamos poco a poco en ello.

LM: *Me gustaría que me dijeras qué recuerdos te vienen cuando ves esta foto.*

AV: Sí, bueno, esa no soy yo. ¡Anda! No, esa no soy yo, pero sí que he corrido con un coche de Jesús.

LM: *Es verdad, es Javi Villa.*

AV: Sí, creo que es él, pero tampoco estoy segura.

Bueno, pues Jesús Bango al final es uno de los mayores constructores, que hay en España de este tipo de coches que son prototipos con motor de moto. Yo empecé, pues no sé si era el año 2002 o 2003, en subidas de montaña. Principalmente compramos una barqueta que era una Norma con motor de moto, pero en España no estaba permitido correr con vehículos sin el techo, vamos a decir.

Era una barqueta pequeña, pero sin techo, y nada, solo pude correr una carrera, y luego compramos un Bango. El modelo era de los primeros, era más antiguo que este de la foto. Yo creo que con uno como este corrí en la temporada 2018-19, por ahí, este es un poco más moderno. Bueno, pues el Bango, el BRC, era un coche, la verdad, que muy divertido.

LM: *En 2014, con una barqueta similar como esta, conseguiste dos victorias en la carrera 1 y 3 en la subida Alp. ¿Eso qué significó en tu trayectoria deportiva? Hombre, pues algo muy bueno y positivo para mí.*

AV: Al final era el Campeonato de España de montaña, y estábamos en la categoría absoluta, vamos a decir, y poder estar en el podio, pues imagínate. Para mí eso fue impresionante, y de hecho, ese año gané el Campeonato de España absoluto.

LM: *¿Fue una reafirmación de que realmente podías estar con los mejores? ¿Lo viviste así?*

AV: Sí, para mí sí. Y, de hecho, años anteriores también, que habíamos estado corriendo con CMS del estilo del que hemos estado viendo, también habíamos estado peleando siempre por el podio, por la quinta posición entre los cinco primeros. Sí es cierto que en 2014 la barqueta era más grande, era ya una barqueta con motor grande, y mayor



Logo de Fito & Fitipaldis en el parabrisas del Porsche de Vilariño.

potencia, pero que no deja de ser una satisfacción el poder verte ahí adelante y estar peleando con los mejores.

He sido muy afortunada y estoy muy agradecida de cómo me han tratado los médicos, y todos. Y llega este momento, en vamos a decir que estoy recuperada. Sí.

LM: En tu trayectoria deportiva y profesional, pues hay un momento en el que tienes que parar. ¿Cómo te encuentras en estos momentos a nivel personal y físico?

AV: Sí, bien. Vamos poco a poco.

Sí es verdad que han sido cinco años. Se me ha juntado un poco. Yo fui madre por segunda vez en el 2019, y al año siguiente llegó la pandemia, y justo me detectaron un cáncer de pecho. Entonces he estado en tratamiento hasta este año pasado, hasta diciembre concretamente. Ya hemos terminado el tratamiento, y está todo bien. Tuve mucha suerte, pues lo pillaron a tiempo y pudieron hacer las cosas bien, y con calma.

He sido muy afortunada y estoy muy agradecida de cómo me han tratado los médicos, y todos. Y

llega este momento, en vamos a decir que estoy recuperada. Sí.

Y me decía Efrén, tú prepárate y estate preparada, y si quieres volver a correr vas a volver a correr.

LM: Llega el momento en que vuelves.

AV: Sí, pues después de pasar el cáncer, y antes de terminar el tratamiento, pues mi madre también estuvo muy malita.

Al pasar todo, y salir del hospital también mi madre, y como lo habíamos hablado en casa alguna vez de volver a correr, aunque mi madre no estaba muy contenta ni por la labor con la idea, pues mi madre ha sufrido mucho, imagínate con tres hijos corriendo, con mi hermano, con su marido y con su hija, con los dos hijos y con su marido. Y sí que habíamos comentado en casa con mi padre la posibilidad de volver. Yo decía, pues igual compramos un turismo, algo un poco más relajado, diferente a la barqueta, pues al final te juegas el tipo en cualquier coche, es verdad, pero con la barqueta a veces tienes más boletos o unos boletos diferentes, vamos a decir.

Y pues alguna vez comentamos la posibilidad de comprar si compramos un Porsche, y corremos con un Porsche, la cosa se quedó ahí un poco en el aire. Y cuando mi madre salió del hospital, me acuerdo a mi padre que me dice un día, oye Ángela, que he comprado un Porsche, y yo pensé, bueno, será que está emocionado, he estado mirando uno, y quería comprarlo, y lo he comprado de verdad.

Y yo, le contesté, pero ¿qué has comprado un Porsche?, no nos había dicho nada a nadie, y me contestó: y así, bueno pues oye corremos alguna carrera, y disfrutamos un poco. Y yo, pues qué guay y tal. Y nada, la cosa quedó ahí, Y hablando con mi marido le digo; pues que quiero volver a correr. Y me dice, ¿tú quieres volver a correr?, sí, me haría mucha ilusión. Pero sí es cierto que, bueno, pues que el mundo del deporte del motor, los que lo conocemos ya sabemos lo complicado que es, pues económicamente es muy costoso. Y me decía Efrén, tú prepárate y estate preparada, y si quieres volver a correr vas a volver a correr.

Bueno, al principio no las tenía todas muy claras, y hasta a principios de este año que conseguimos todo el presupuesto, y nos hemos lanzado un poco a la piscina como quien dice, y la verdad que estoy muy contenta de volver a estar aquí, y muy agradecida también, pues al final gracias a los patrocinadores y a mucha gente, que me están arropando con mucho cariño también, y estoy muy, muy feliz, y agradecida. Igual puede parecer pesa-

do, pero a veces nos hace falta parar un poco, para darnos cuenta de lo que tenemos o lo que hemos tenido o lo que queremos, y que podemos llegar a hacerlo, y yo creo que eso ha sido importante para mí, y para nosotros también. Por supuesto.

LM: ¿Qué ha significado pisar de nuevo el Fito? Una carrera tan mítica y además en unas condiciones tan difíciles como las que te encontraste.

AV: Mira, fue muy duro para mí. Sí, porque volver en el Fito y en esas circunstancias, no es lo mejor para volver, y bueno, fue duro para todos, pero claro, para una persona que lleva cinco años sin competir, que han sido más de cinco años, casi seis sin correr, y llegas ahí con un coche que desconoces encima el Fito que ya es complicado, y cuando el tiempo está cambiante todavía más porque puede hacer sol abajo y estar seco, y cuando llegas a la zona de arriba ya está todo mojado, elegir las ruedas, y el salir un poco así, pues es complicado. Y me tocó... lloviendo con ruedas de seco. Luego monté agua, y no estaba tan mojado. O sea, fue como el caos de bienvenida al caos de las carreras, ¿sabes? así fue. Y nada, pero bueno, la verdad que contenta sobre todo de haber terminado porque creo que podía haber sido una prueba para para

haber tenido cualquier tipo de susto o de toque, y terminar pues fue algo positivo e importante, porque al final de eso se trata también.

Mira, fue muy duro para mí. Sí, porque volver en el Fito y en esas circunstancias, no es lo mejor para volver.

LM: De ahí saltas a Falperra.

AV: Sí, estuvimos... Que es también otro tema complicado. Sí, sí.

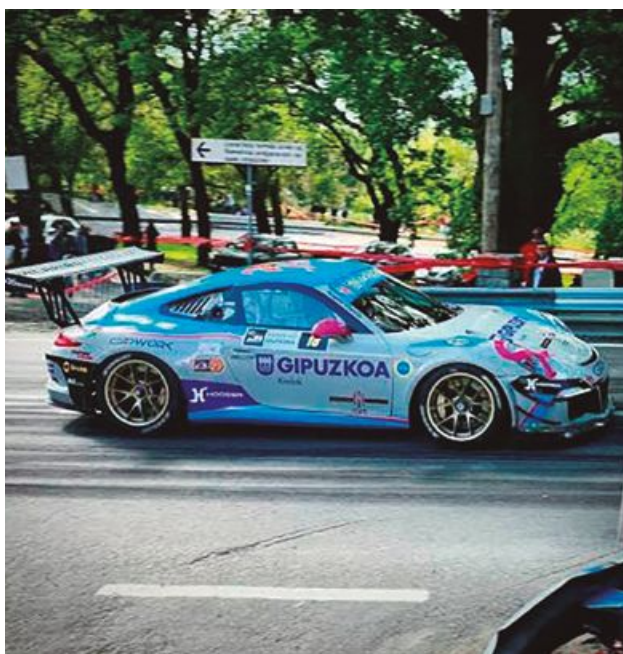
Luego no tiene nada que ver el Fito con Falperra. Al final el Fito es una carrera más estrecha, revirada. Falperra es muy rápida.

Llevábamos unos reglajes completamente diferentes del Fito a Falperra, y además de diferentes que yo creo que en el Fito no íbamos ni acertados con los reglajes que llevábamos. Pero bueno, pues al final es la novatada, de coche nuevo para todos, y todos aprendiendo, y evolucionando pues carrera a carrera.

LM: En lo que es la decoración del vehículo hay detalles muy significativos, como este lazo rosa y el hecho de que lleves los retrovisores de color rosa. ¿Qué quieres significar con ello, Ángela?



A la rueda de prensa asistieron Efrén Vazquez esposo de Ángela y expiloto de Moto GP, Fito, la propia Ángela, y la diputada de deportes Goizane Álvarez.



El lazo rosa recuerda su solidaridad con las mujeres que padecen cáncer de mama.

AV: Pues el lazo rosa lo pusimos un poquito pues debido al cáncer de mamá que pasé decidimos poner el lazo rosa ese en el retrovisor pues para dar un poco de visibilidad y de ánimo a todas las personas que están pasando por ello y sobre todo sobre todo lo del foco, y los retrovisores era pues un pequeño un pequeño toque, que me parecía un detalle bonito.

LM: Aquí se ve bastante mejor ¿no? Creo que es un detalle bonito, sí la verdad, porque en muchas ocasiones el lado humano de las carreras queda como muy tapado detrás de la carrocería de los coches, y el glamour que tienen las competiciones lo tapa todo, pero creo que es muy importante resaltarlo y de hecho una de las cosas que queremos resaltar en Límite Motor mucho es justamente ese lado humano esas historias que nunca se cuentan.

AV: Sí, es verdad.



Foto de su grupo de colaboradores más cercanos que como ella misma dice son su familia.

LM: Esta foto me gustaría que me explicases un poco cómo es tu grupo con el que viajas cuando te desplazas a las carreras,

AV: Pues al final somos una familia, somos un equipo muy pequeño que te quedarías sorprendido. Los que están a mi lado son los mecánicos que los dos se llaman Iñaki casualidad y bueno uno de ellos, el más mayor pues lleva con nosotros pues desde que abrimos el circuito de karting desde el 1997 ha estado, y está con nosotros en el circuito luego ha estado yendo pues tanto con mi padre como con mi hermano, y conmigo pues a todas las carreras, nos ha llevado el equipo pues con la barqueta con los coches de rally ahora con el Porsche con todo, siempre ha estado a nuestro lado, y bueno y al otro lado pues estará mi padre y mi madre, y Efrén que es mi marido, y mi todo.

Pues sí, y más bueno al final es la vida de las mujeres.... pues tiene los hijos, la casa el trabajo, si es verdad que tengo una persona que me ayuda con la niña pero aún y eso te tienes que encargarte de que todo

Tengo que dar gracias a todos a mi padre pues el coche lo tenemos gracias a él, pues es de él, pero nos lo ha como regalado porque ni se ha montado el pobre, y luego Efrén pues me ayuda en todo desde entrenar buscar los patrocinadores, a coger los

viajes ir para aquí ir para allí, todo lo que me haga falta, y luego pues tengo también creo que tengo en brazos a la niña tenemos dos hijas una ya mayor de edad, y la pequeña, y luego tengo una chica pues que me ayuda también con las niñas pues cuando me voy fuera o voy a las carreras viene con nosotros, y me atiende un poco a la niña, que al final es importante, porque pues tanto mi marido como yo pues él está en competición de otra manera llevando a pilotos en el mundial de motociclismo viaja mucho, y luego yo también con las carreras, y al final pues tienes que tener a alguien que te ayude con la niña pues para poder atenderla, y somos un equipo pequeño pero todas las piezas están encajadas, ya que sin alguna de ellas pues esto sería muy muy difícil de llevar a cabo.

LM: Este es un factor que creo es muy diferencial en tu caso, que además de ser piloto eres madre entonces hay una pregunta muy obvia ¿cómo puedes compatibilizar pues todo, es decir cuando tus hijas tienen algún problema alguna necesidad te coge en el tránsito de ir a una carrera entiendo que es una dificultad añadida ¿no?

AV: Pues sí, y más bueno al final es la vida de las mujeres hoy precisamente lo hablaba, pues ahora estamos en un punto en que a veces decimos, que si el machismo que si feminista y tal, pero al final no se trata ni de una cosa ni de otra se trata un poco de un equilibrio en general, y a veces es complicado conseguirlo, pues yo al final tengo las dos niñas bueno yo y cualquier mujer, pues tiene los hijos, la casa el trabajo, si es verdad que tengo una persona que me ayuda con la niña pero aún y eso te tienes que encargarte de que todo se quede bien en casa, que no falte de nada, que las niñas estén bien a esto pues le sumas una niña adolescente con los problemas que trae, que a veces te vas con la cabeza así, y dices bueno cuando vuelva ya lo arreglaremos, y son muchas cosas

LM: ¿Has encontrado mucho machismo en el mundo de las carreras, o has sentido rechazo por ser mujer?

AV: Ahora me siento en un momento en el que me siento muy arropada, peros i es cierto que he tenido momentos en que he sentido que no se me ha respetado ni valorado, y todo que he corrido con hombres y he conseguido mejores resultados. Ahora es cierto que me siento más considerada, y no se si es por lo que he pasado, y por la familia de la que vengo, pero si que es cierto que siendo mujer lo tienes más complicado.

LM: Hay un momento que apareces con ti Porsche, y vemos en el parabrisas el nombre de Fito & Fitipaldis. ¿Cómo surgió este patrocinio?

AV: El caso es que fue una sorpresa, y el caso es que Fito es muy aficionado a las carreras, más a las de motos, y llegó de la mano de Efrén, que está muy introducido en las carreras de motos, y recuerdo que en el 2010 en una de las carreras del mundial apareció por ahí, y también le convenció por Herri Torrontegui que fue manager de Efrén, y eran amigos pues habían ido al colegio juntos, y allí surgió todo. En los últimos años hemos estado mucho juntos, ha venido al circuito, y hemos ido a sus conciertos, y cuando supo que iba a volver a competir se ofreció, pues quería formar parte del proyecto, y me quedé sorprendida un poco alucinada, pues hacía poco que iba en el coche escuchando a Fito, y ahora viene a apoyarme. Fito es una persona maravillosa, muy sencilla, y cercana. Así que estoy muy agradecida, y alucinada, pues es que además nos gusta mucho su música, y cuando le conoces todavía te emocionas más, así que estoy súper emocionada y agradecida.

LM: ¿Cuál es grupo de patrocinadores con el que cuentas, y consigues cubrir el presupuesto?

AV: Sí, pues con Fito & Fitipaldis, como ya hemos dicho, con Dipuzgua Kirolak, y el Ayuntamiento de Irún, entre otros que tenemos un poco más pequeños, pero estos tres los principales, con Alpinestar, y Aray también. Y, bueno, con Jusier, el grupo BGmedia también, y poca cosita más.

LM: ¿Consigues con todo este grupo cubrir el presupuesto del campeonato o hay que poner ahí un poquito de apoyo personal?

AV: Sí, está un poquito injustito todavía el presupuesto. Sí, habrá que poner un poquito, sí.

LM: Entre la gente que tú conoces, tanto en Euskadi como en otros sitios, que tiene interés por las carreras en general y por la montaña en particular, ¿crees que hay, como te diría yo, tú percibes que hay gente detrás tuya que venga empujando o cómo ves el panorama?

AV: Sí, claro que sí. Sí es verdad que estamos en tiempos un poco complicados porque al final es un deporte un poco costoso, pero a nivel nacional hay muchos pilotos y están llegando pilotos jóvenes que lo están haciendo muy bien y seguramente lo harán mejor en el futuro.

LM: Recuerdo hace tiempo que había un piloto de montaña muy reconocido, Manuel Blanco, un andaluz muy simpático, que un buen día se decidió, cogió su coche de un Fórmula Selex 1800 de la época y lo metió en el Jarama en una carrera de la fórmula de SEAT, y contaba con mucha gracia que empezó a ver a tanta gente alrededor suyo que se asustó y se

metió en boxes. Cuento esta anécdota simplemente para preguntarte, ¿te has planteado alguna vez correr en circuito?

AV: He corrido en circuitos, he corrido en circuitos varios años, tres años o así, el campeonato europeo de resistencia, la challenge europea, que se corría con diferentes prototipos y sí, pero a mí personalmente es que el encanto que tienen las subidas de montaña, la adrenalina, todo el conjunto, es una explosión tremenda que en un circuito no la vives. No voy a decir que no me gusten los circuitos porque igual está mal decirlo, pero me gusta mucho la montaña.

LM: *¿Tienes el sentimiento de que en la montaña sois como una gente muy particular, muy diferente al resto de gente que participa en competición o te ves como, vamos a decir, que no es un mundillo aparte, sino que forma parte de un todo?*

AV: No, al final somos pilotos. Si es verdad que igual en los circuitos o en los rallies están más medidas las marcas, pero en la montaña hay gente que es piloto, hay gente que no es tan piloto y hay gente muy valiente porque al final debatas el piloto y tienes la valentía que igual en los circuitos por ejemplo no te hace falta tanta.

LM: *En el campeonato de Europa en el que estás involucrada este año, ¿tienes mucha competencia?*

AV: Sí, hay de todo. Al final estamos en la categoría 1 que es la de los turismos y sí que es verdad que vienes aquí a España y los porches pues son impresionantes, es un cochazo, y cuando vas fuera y ves los pepinos que hay porque hay unos injertos impresionantes, y parece que hasta el porche, muchas veces parece que se queda pequeño al lado de todo eso. Hay muchos coches que al final terminan haciendo como un prototipo muy aligerado con motores que no son de ese coche, y los transforman y la verdad que sí que es impresionante el

nivel que hay sobre todo en este tipo de máquinas de turismos, de maquinaria en los turismos.

LM: *¿Vas a seguir el campeonato completo o carreras seleccionadas?*

AV: Sí, alguna carrera estamos descartando y ahora haremos en agosto y septiembre las que quedan.

LM: *¿Qué objetivos te fijas para este campeonato y después te preguntaré en el futuro qué objetivos te estás marcando?*

AV: Sí pues de momento este año nos gustaría intentar luchar por el trofeo femenino del Campeonato de Europa y el año que viene sí que estaría bien volver a repetir el campeonato, y poderlo hacer 100% al completo, pero bueno tenemos, que trabajar un poquitín para ello pero estamos contentos, quiero mejorar un poquito el coche también para poder estar un poquitín más arriba, y estar mejor posicionada, y eso seguir trabajando y con mucha ilusión, y muy agradecidos también, y satisfechos de poder estar donde estamos.

LM: *Pues Ángela te quiero agradecer el tiempo que me has dedicado, esperamos que en este próximo número que está ya terminado, terminando, y estaba un poco pendiente de ti porque en cada número incluimos una mujer relevante en el mundo del motorsport, y en este hemos pensado que tú te merecías un lugar, y te felicito, te doy la enhorabuena por tu vuelta a la competición porque el tratamiento ha sido exitoso, y te deseo en el nombre mío y el de toda la redacción, que tengas muchos éxitos, muchos éxitos, y que lo podamos celebrar aquí contigo también en Límite Motor.*

AV: Pues te agradezco mucho las palabras, el haber estado con vosotros este ratito ha sido un placer para mí, y nada seguiremos en contacto, y ojalá que podamos seguir hablando, y contando cosas buenas.



FAFE
município



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



RUEDAVILA

Driver™
center

NEUMÁTICOS Y SERVICIOS

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

EL AUTOMOVILISMO CLÁSICO VIVE SU MEJOR MOMENTO EN ESPAÑA

Mucho más que nostalgia: competición al máximo nivel

Durante muchos años, las carreras de vehículos históricos fueron consideradas una actividad reservada a coleccionistas o aficionados que querían disfrutar ocasionalmente de sus automóviles. Sin embargo, esa visión ha cambiado radicalmente. Hoy, el automovilismo clásico se ha convertido en una disciplina deportiva plenamente consolidada, con reglamentos técnicos exigentes, calendarios internacionales y parrillas de enorme calidad.

España forma parte de ese crecimiento gracias a la celebración de pruebas en circuitos de primer nivel como Jarama, Barcelona-Catalunya, Estoril, Portimao o Jerez, que reciben algunos de los mejores vehículos históricos de Europa.

Uno de los principales impulsores de esta evolución es **Race Ready**, organizador del **Iberian Historic Endurance**, una competición que, en apenas una década, se ha convertido en una referencia continental por la calidad de sus participantes, el ambiente de paddock, y una filosofía basada en disfrutar de la competición sin perder el respeto por el patrimonio histórico del automóvil.

IBERIAN HISTORIC ENDURANCE: COMPETIR COMO HACE CINCUENTA AÑOS

El Historic Endurance no busca recrear el pasado como una simple exhibición. Su objetivo es devolver a la pista a los automóviles que hicieron historia, permitiendo que vuelvan a competir en condiciones muy similares a las originales.

Los vehículos deben cumplir la normativa internacional del **Anexo K de la FIA**, manteniendo la configuración técnica propia de su época y elevados estándares de seguridad. Esta filosofía permite contemplar auténticos iconos del automovilismo deportivo rodando al límite

de sus posibilidades.

Las diferentes categorías abarcan varias generaciones de automóviles históricos: Turismos y GT anteriores a 1965. Vehículos homologados hasta 1971. Automóviles de las décadas de los 60 y 70. Prototipos históricos. La categoría **Gentlemen Driver Spirit**, destinada a determinados modelos con un enfoque especialmente fiel al espíritu original de la competición.

El resultado son parrillas donde conviven modelos tan emblemáticos como los Lotus Elan, Porsche 911 de batalla corta, Jaguar E-Type, Alfa Romeo GTA, Ford Escort, BMW 2002, Mini Cooper S o Chevrolet Corvette, entre muchos otros.

MUCHO MÁS QUE VELOCIDAD

Uno de los aspectos que distingue al Historic Endurance es su filosofía deportiva.

Los organizadores resumen el espíritu de la competición en una sencilla regla conocida como los tres principios de la competición: No trampas. No accidentes, y no reclamaciones.

Una declaración de intenciones que prioriza el respeto entre pilotos y el disfrute de la conducción por encima del resultado deportivo, sin renunciar a carreras intensas, y muy competidas.

Cada prueba es independiente, no forma parte de un campeonato, son resultados únicos por meeting, y donde destaca esta filosofía de competición que implementa **El Index of Performance y el reloj de Cuervo y Sobrinos**.

Uno de los elementos más singulares del Historic Endurance es el **Index of Performance**, un sistema que no premia únicamente al coche más rápido, sino al equipo que consigue el mejor rendimiento relativo en

función de las características históricas, y técnicas de su vehículo.

De esta forma, un coche menos potente o más antiguo puede competir en igualdad conceptual frente a modelos superiores, siempre que su piloto logre extraer el máximo rendimiento del conjunto. Es una fórmula especialmente acertada para preservar el espíritu de las carreras históricas, evitando que la clasificación quede dominada exclusivamente por los vehículos más modernos, potentes o prestacionales.

Este planteamiento conecta directamente con la filosofía del campeonato: valorar la conducción, la regularidad, el respeto al vehículo, y la capacidad del piloto para sacar partido a una máquina clásica sin desnaturalizarla.

Además, Race Ready refuerza ese carácter exclusivo con la entrega del **reloj Cuervo y Sobrinos** al ganador del Index of Performance, un premio que aporta prestigio, y elegancia al certamen, vinculando la competición histórica con el mundo de la relojería clásica, y el estilo gentleman driver.

No se trata solo de ganar una carrera. Se trata de hacerlo con clase, con respeto por la historia y demostrando que, en las competiciones de clásicos, el rendimiento también puede medirse de una forma más inteligente que el simple cronómetro.

CARRERA LOS 80: CUANDO LOS GRUPO A MARCARON UNA ÉPOCA

Si existe una década especialmente recordada por los aficionados, esa es la de los años ochenta.

Fue la época dorada de los **Grupo A**, de los campeonatos europeos de turismos, y del nacimiento de numerosos trofeos monomarca, que llenaron los circuitos de Europa.

Con el objetivo de preservar ese patrimonio deportivo, Race Ready creó la competición **Carrera Los 80**, destinada a automóviles fabricados durante las décadas de los setenta, ochenta, y primeros noventa que protagonizaron aquella extraordinaria etapa del automovilismo.

En esta categoría pueden verse vehículos que marcaron toda una generación: BMW M3 E30, BMW 635 CSi, Mercedes-Benz 190 E, Ford Sierra RS500 Cosworth, Volkswagen Golf GTI Mk2, Rover Vitesse, Porsche procedentes de copas monomarca, Ford Escort BDG, Alfa GTV 2.5, entre otros vehículos míticos de esta etapa dorada.

La organización limita las modificaciones técnicas, y utiliza neumáticos de especificación única para contener los costes y favorecer la igualdad deportiva, evitando la escalada tecnológica que suele encarecer este tipo de campeonatos.

Es sin duda una de las categorías de clásicos "modernos" con más proyección y espectáculo que podemos encontrar en Europa.

EL REGRESO DE LOS MONOPLAZAS HISTÓRICOS

Otra de las disciplinas que Race Ready ha incorporado a su programa deportivo es el campeonato **Single Seater Series**, dedicado exclusivamente a monoplazas históricos.

Esta competición reúne fórmulas con, y sin alerones pertenecientes a distintas épocas, permitiendo volver a disfrutar de coches que durante décadas fueron la escuela de formación de numerosos pilotos antes de alcanzar categorías superiores.

Estos vehículos destacan por su bajo peso, elevada agilidad, y conducción extremadamente técnica, ofreciendo carreras muy espectaculares, y devolviendo al público imágenes prácticamente desaparecidas de los circuitos actuales.

UNA COMPETICIÓN ABIERTA AL AFICIONADO

Uno de los grandes aciertos del modelo organizativo desarrollado por Race Ready es haber conseguido combinar el máximo rigor deportivo con un ambiente especialmente cercano.

Lejos del hermetismo habitual en muchos campeonatos internacionales, el paddock mantiene un carácter abierto donde propietarios, pilotos, mecánicos, y aficionados conviven compartiendo experiencias, conocimientos, y una misma pasión por la historia del automóvil.

Esta filosofía ha permitido atraer cada temporada nuevos equipos procedentes de España, Portugal, y otros países europeos, consolidando un campeonato con una creciente proyección internacional.

EL FUTURO DEL PASADO

Mientras buena parte del automovilismo moderno depende cada vez más de la electrónica, la aerodinámica, y presupuestos millonarios, las competiciones históricas representan una forma distinta de entender las carreras.

Aquí el protagonismo sigue perteneciendo al piloto, al equilibrio mecánico del automóvil y a la conservación de máquinas que forman parte del patrimonio industrial europeo.

Lejos de convertirse en un simple museo rodante, el Historic Endurance demuestra cada temporada que un coche clásico alcanza su máxima expresión cuando hace exactamente aquello para lo que fue construido: competir.

Y quizá esa sea la mejor noticia para los aficionados. Porque mientras existan organizaciones como Race Ready, los sonidos, olores, y sensaciones que marcaron la edad de oro del automovilismo seguirán vivos sobre el asfalto, donde realmente pertenecen.

Para saber más, <https://www.raceready.pt/>

Texto: Carlos Álvarez Sindín



El piloto del Cobra Huber dejó claras sus intenciones al marcar un registro de 1:47.560.

JARAMA CLASSIC

Max Huber debuta con el Shelby Cobra 427 en el Iberian Historic Endurance con un doblete en Jarama

Max Huber protagonizó un debut perfecto al volante del Shelby Cobra 427 en el Iberian Historic Endurance, imponiéndose con autoridad en las dos carreras disputadas en el Circuito de Madrid Jarama-RACE, dentro del programa del Jarama Classic.

PRIMERA CARRERA: DOMINIO ABSOLUTO

En los entrenamientos cronometrados, Huber dejó claras sus intenciones al marcar un registro de 1:47.560, tiempo que nadie pudo mejorar. El piloto del Cobra encabezó la categoría GTP & SC, por delante de Jordi Puig y Paulo Lima, con el Ford GT40, y de Carlos Barbot y Filipe Vieira de Campos, con el Merlyn Mk4. Laurent Jaspers fue el más rápido entre los H-1965 con su Jaguar E-Type, mientras que Pedro Bastos Rezende lideró la categoría H-1976 al volante de un Porsche 911 3.0 RS.

Con temperaturas muy elevadas, y una parrilla formada por 35 vehículos históricos, Huber mantuvo el liderato desde la salida, aumentando progresivamente su ventaja. El GT40 de Puig y Lima, y el Porsche de Bastos Rezende fueron sus principales perseguidores en una prueba marcada por la gran variedad de vehículos, entre ellos Jaguar E-Type, Lotus Seven, y distintas generaciones del Porsche 911.

Uno de los protagonistas de la remontada fue Carlos de Miguel, que, partiendo desde la última posición

con un Elva Mk7, llegó a rodar noveno tras recuperar numerosas posiciones. También hubo intensos duelos en la zona media entre varios Porsche, y otros modelos históricos, manteniendo la emoción durante toda la carrera.

Las paradas obligatorias en boxes, iniciadas a partir de la vuelta 14, reorganizaron parcialmente la clasificación, aunque Huber conservó una cómoda ventaja de alrededor de 50 segundos sobre el GT40. En los compases finales, Pedro Bastos Rezende ascendió a la segunda posición tras la penalización sufrida por el Ford GT40 por una incorporación insegura desde el pit lane.

Pese a varios incidentes mecánicos y salidas de pista provocados por el intenso calor, Max Huber cruzó la meta como vencedor absoluto. Bastos Rezende terminó segundo, imponiéndose en H-1976, mientras que Jordi Puig y Paulo Lima completaron el podio y lograron la victoria en GTP & SC. Laurent Jaspers finalizó cuarto y fue el mejor de la categoría H-1965.

Entre los mejores clasificados también destacaron el Porsche de HY Racing, quinto; el Lotus Seven de João Mira Gomes y Nuno Afoito, sexto; el Merlyn Mk4 de Carlos Barbot, y Filipe Vieira de Campos, séptimo; y Nuno Nunes, vencedor de la categoría GDS, que concluyó vigésimo primero en la clasificación general.



Laurent Jaspers fue el más rápido entre los H-1965 con su Jaguar E-Type.



Paulo Lima, con el Ford GT40.

SEGUNDA CARRERA: HUBER COMPLETA EL DOBLETE

La segunda manga confirmó el excelente momento de Max Huber, que volvió a imponerse con el Shelby Cobra 427. Jordi Puig, con el Ford GT40, finalizó segundo, mientras que Pedro Bastos Rezende, con el Porsche 911 3.0 RS, ocupó la tercera posición.

La prueba, disputada sobre 50 minutos con parada obligatoria en boxes y temperaturas cercanas a los 32°C, reunió a 31 vehículos en la parrilla. Como novedad, el Shelby Daytona de Ralf Huber, al salir desde la última posición por el sistema de parrilla invertida según la clasificación anterior, protagonizó una espectacular remontada.

Desde la salida, el Cobra 427 volvió a imponer un ritmo inalcanzable. La carrera quedó neutralizada muy pronto por la avería del Merlyn Mk4 de Carlos Barbot y Filipe Vieira de Campos, circunstancia que permitió al Shelby Daytona recuperar diez posiciones en apenas una vuelta. Tras la reanudación, Ralf Huber continuó remontando hasta situarse entre los veinte primeros, aunque posteriormente perdió dos vueltas durante su parada en boxes.

Las paradas obligatorias mantuvieron inalteradas las posiciones de cabeza, mientras Bastos Rezende, y Jordi Puig protagonizaban un emocionante duelo por la segunda plaza, intercambiándose varias veces la posición antes de que el GT40 consolidara definitivamente el adelantamiento a falta de unos quince minutos para el final.

Un nuevo Safety Car, provocado por la avería del Dat-

sun 240Z de Ralf Schnitzler, volvió a reagrupar al pelotón a once minutos del final. Tras la bandera verde, Max Huber volvió a escaparse inmediatamente, mientras el GT40 conseguía defender su segunda posición frente al Porsche de Bastos Rezende.

Huber cruzó la meta logrando un incontestable doblete en Jarama. Jordi Puig fue segundo, y Pedro Bastos Rezende tercero, imponiéndose cada uno en sus respectivas categorías. Laurent Jaspers terminó cuarto, también como vencedor de categoría.

EL INDEX OF PERFORMANCE PREMIA LA EXCELENCIA TÉCNICA

En la categoría GDS, la victoria correspondió a Luís Sousa Ribeiro, al volante de un Ford Cortina Lotus, tras superar problemas de frenos durante la carrera.

Especial relevancia volvió a tener el Index of Performance, la clasificación que distingue la excelencia técnica, la regularidad y el rendimiento global de los participantes, independientemente de la velocidad absoluta del vehículo. El triunfo fue para el Lotus Elite de Martin Aubert y Pedro Moriyon, quienes recibieron como premio un exclusivo reloj suizo de Cuervo y Sobrinos, histórico patrocinador del Iberian Historic Endurance. Luís Sousa Ribeiro, y Laurent Jaspers completaron el podio de esta prestigiosa clasificación.

Texto: Carlos Álvarez Sindín

Fotos: Reace & Ready



La salida del Supercars GT4 es siempre un momento espectacular y complicado.

SUPERCARS ESPAÑA GT4: EMOCIÓN HASTA LA ÚLTIMA VUELTA EN EL JARAMA CLASSIC

El Jarama Classic también acogió la segunda cita del Campeonato de España de Supercars, donde la categoría GT4 ofreció dos carreras repletas de alternativas, adelantamientos, intervenciones del Safety Car y desenlaces imprevisibles. El calor y la igualdad entre los equipos volvieron a demostrar el excelente momento que vive esta categoría, en la que la victoria no se decidió hasta los últimos compases de ambas mangas.

CARRERA 1: RAJANI Y AGUIAR APROVECHAN EL INFORTUNIO DEL LÍDER

La primera carrera concluyó con un desenlace inesperado. Rafael Rajani y Luís Aguiar, al volante del McLaren Artura GT4 de SMC Motorsport, heredaron la victoria después de que el Aston Martin de Mathieu Martins y Anton Morsing, líder durante buena parte de la prueba, sufriera una pérdida de potencia en la última vuelta cuando tenía el triunfo prácticamente asegurado.

La carrera comenzó con Mathieu Martins partiendo desde la pole position. Aunque perdió varias posiciones en la salida, logró recuperar el liderato antes de las paradas obligatorias. Tras el cambio de piloto, Anton Morsing tomó el relevo y abrió una cómoda ventaja, neutralizada posteriormente por la aparición del Safety Car, que volvió a agrupar al pelotón y dejó la victoria completamente abierta.

La avería del Aston Martin permitió que Rajani y Aguiar cruzaran la meta en primera posición. José Carlos Pires y Francisco Abreu, con el Toyota GR Supra GT4 EVO2 de Toyota Gazoo Racing Caetano Portugal, finalizaron segundos de la clasificación absoluta y lograron la victoria en GT4 Pro-Bronze, mientras que Tomás Granzella y Filip Vava completaron el podio absoluto con el Mercedes-AMG GT4 del NM Racing Team, tras superar a Rodrigo Almeida en los últimos compases de la carrera.

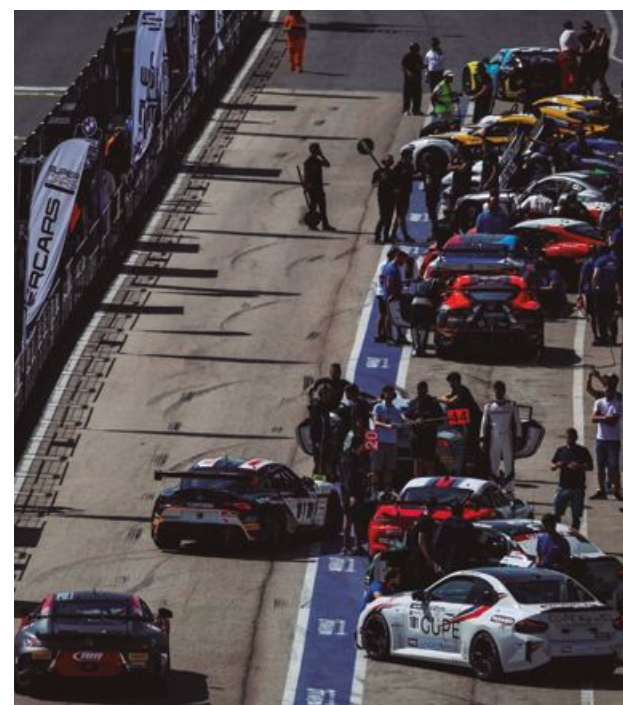
En la categoría GT4 Pro, César Machado y Tomás Teixeira finalizaron terceros de su división con el Toyota de Speedy Motorsport, mientras que Carlos Vieira y Hendrik Still no pudieron tomar la salida debido a los daños sufridos durante la sesión de clasificación.

La igualdad también marcó el resto de categorías. En GT4 Bronze, Ricardo Costa y Andrés Prieto fueron los primeros en cruzar la meta, pero una penalización de cinco segundos otorgó la victoria a Héctor Hernández y Borja Hormigos, con el BMW M4 GT4 de Autoworks Motorsport. Luís Calheiros y Paulo Macedo completaron el podio, mientras que la pareja formada por Vasco Oliveira e Ivan Velasco tuvo que abandonar cuando lideraba la categoría por problemas de frenos.

En GT4 Am, la victoria correspondió a Alejandro Wendt y Jaime García Sanchis, con el McLaren de SMC Motors-



En Supercars GTC TC, los vehículos especificaciones TCR son candidatos a la victoria.



La estrategia del cambio de piloto, es un factor fundamental en el resultado final.

port, por delante de Smörg y Javier Macías, con el BMW de Promotion Motorsport.

CARRERA 2: MACHADO Y TEIXEIRA CULMINAN UNA ESTRATEGIA PERFECTA

La segunda manga volvió a ofrecer un gran espectáculo y terminó con el triunfo de César Machado y Tomás Teixeira, que supieron aprovechar una estrategia basada en la gestión de los neumáticos para imponerse en la segunda mitad de la prueba.

La salida estuvo protagonizada por el intenso duelo entre Filip Vava, autor de la pole position, y Alexandre Areia, quienes se intercambiaron el liderato durante las primeras vuel-

tas. Mientras tanto, Tomás Teixeira mantuvo un ritmo más conservador con el Toyota GR Supra GT4 EVO2 de Speedy Motorsport, reservando neumáticos para el relevo final. La táctica dio resultado cuando César Machado tomó el volante y lanzó el ataque definitivo hacia la victoria.

La segunda posición absoluta fue para Alexandre Areia y Nuno Afonso, vencedores además de GT4 Pro-Bronze, mientras que Tomás Granzella y Filip Vava terminaron terceros con el Mercedes-AMG GT4 del NM Racing Team, logrando la segunda plaza en la categoría GT4 Pro.

El Aston Martin de Mathieu Martins volvió a quedarse sin recompensa. Cuando aún luchaba por la victoria, un problema de suspensión provocó su abandono, después de haber perdido el triunfo el día anterior por una avería mecánica en la última vuelta.

La carrera también estuvo marcada por las sanciones. Eric Gené y Jan Durán recibieron diez segundos de penalización por una salida insegura del pit lane, mientras que dos equipos más —Gianfranco Motorsport y NM Racing Team— fueron sancionados con quince segundos por supuestos adelantamientos bajo bandera amarilla. Ambos recurrieron la decisión, por lo que la clasificación quedó pendiente de resolución definitiva.

En GT4 Pro-Bronze, Orlando Batina y Nuno Pires fueron segundos, con José Carlos Pires y Francisco Abreu completando el podio tras los importantes puntos logrados en la primera carrera. En GT4 Bronze, Ricardo Costa y Andrés Prieto se llevaron la victoria con el Mercedes-AMG GT4 del NM Racing Team, por delante de Vasco Oliveira e Ivan Velasco, mientras que Héctor Hernández y Borja Hormigos ocuparon la tercera posición. La categoría GT4 Am fue para Smörg y Javier Macías, con Alejandro Wendt y Jaime García como segundos clasificados.

Texto: Carlos Álvarez Sindín

Fotos: Reace & Ready



El equipo español CHEFO SPORT, confía en el constructor de vehículos de competición LIGIER, con muy buenos resultados.

SUPERCARS ESPAÑA GTC/TC

La categoría GTC/TC también ofreció un gran espectáculo durante el Jarama Classic, con dos carreras de cincuenta minutos en las que las averías, las estrategias y las remontadas fueron decisivas para determinar a los vencedores. Miles de aficionados pudieron disfrutar de un fin de semana marcado por la igualdad entre los participantes y la emoción hasta las últimas vueltas.

CARRERA 1: CAÇOILLO Y VARELA HEREDAN LA VICTORIA TRAS LA AVERÍA DEL LÍDER

La primera carrera estuvo dominada durante buena parte de su desarrollo por Daniel Teixeira, que partía desde la pole position con el Hyundai Elantra N TCR del JT59 Racing Team. El piloto portugués impuso un fuerte ritmo desde la salida y parecía tener el triunfo bajo control, hasta que un problema de embrague comenzó a afectar al rendimiento de su vehículo y terminó provocando su abandono cuando restaban apenas cuatro vueltas para la bandera de cuadros.

Quienes mejor aprovecharon la situación fueron Gabriel Caçoilo y Máximo Varela, que compartían el Ligier JS2 R de Chefo Sport by Petrogold. Tras una gran remontada durante el segundo relevo, fueron reduciendo progresivamente la diferencia respecto al líder hasta encon-

trarse con la victoria tras el abandono de Teixeira.

La prueba también estuvo marcada por la brillante actuación de André Ferreira, que debutaba con el KIA Ceed TCR de LOB Motorsport. Llegó a ocupar la tercera posición absoluta antes de verse obligado a abandonar por un problema en el alternador cuando rodaba en posiciones de podio.

El segundo puesto absoluto fue para Ángel Santos y Alejandro Iribas, con otro Ligier JS2 R de Chefo Sport by Petrogold, completando un magnífico doblete para la estructura española. Rui Miritta, al volante del Porsche 911 Cup de Monteiro Competições, finalizó tercero de la general y logró además la victoria en la categoría Cup gracias a una carrera muy consistente.

En la categoría Cup, Ramiro García-Pumarino terminó segundo tras una penalización que le privó del liderato, mientras que Vítor Costa completó el podio. La división GTX estuvo dominada por los Ligier de Chefo Sport by Petrogold, con Alba Vázquez y el debutante en la categoría, el experimentado y Campeón de España de Rallys Txus Jaio ocupando también posiciones de honor.

La BMW M2 Iberia Cup volvió a ofrecer una competición muy igualada. Bernardo Passanha y Nathan Corbet consiguieron la victoria tras una intensa batalla con Die-



Un poco habitual KIA TCR, obtuvo un buen resultado en la categoría GTC TC.



Porsche y BMW están un paso por detrás de Toyota en prestaciones y resultados.

go Sirgado y Gonçalo Moura, que finalizaron a menos de dos segundos, mientras que Francisca "Kika" Queiroz completó el podio muy cerca de ambos.

En GTX Am, Nicole Drought y Lucas Fothergill lograron la victoria con el Porsche Cayman GT4 CS de Protech Motorsport, concluyendo además novenos de la clasificación absoluta.

CARRERA 2: ESPECTACULAR REMONTADA DE GARCÍA-PUMARINO Y LANCHARES

La segunda manga se disputó bajo unas condiciones extremas, con temperaturas superiores a 40 °C sobre el asfalto, y volvió a ofrecer una carrera llena de alternativas. Los protagonistas fueron Ramiro García-Pumarino y Án-

gel Lanchares, que firmaron una extraordinaria remontada desde la última posición de la parrilla hasta alcanzar la victoria absoluta.

La pareja de Lan GP Racing protagonizó la actuación del fin de semana. Ángel Lanchares se incorporó al segundo coche del equipo tras el abandono sufrido el día anterior y, en los últimos minutos, García-Pumarino adelantó a Rui Miritta para hacerse con el liderato y asegurar el triunfo.

Miritta tuvo que conformarse con la segunda posición absoluta, sumando unos valiosos puntos para el campeonato con su Porsche 911 Cup. El tercer puesto fue para Alejandro Iribas y Ángel Santos, vencedores además de la categoría GTX con el Ligier JS2 R de Chefo Sport by



Las especificaciones GTC TC, es una buena categoría de acceso a las carreras de GT.



Toyota y Aston Martin, lucharon por el triunfo en una emocionante prueba.

Petrogold. En la división Cup, Vítor Costa ascendió hasta la tercera posición tras los problemas sufridos por el Porsche de Protech Motorsport en los últimos compases.

Durante buena parte de la carrera, Marcus Fothergill llegó a liderar con el Porsche de Protech Motorsport, aunque el relevo de Dave Benett no pudo mantener ese ritmo y el equipo acabó fuera del podio. En GTX, Iribas y Santos culminaron una gran remontada, mientras que António Almeida y Aubrey Hall fueron segundos con el Ginetta G55, pese a sufrir una salida de pista. Alba Vázquez y Txus Jaio completaron el podio, resultado que permitió a la piloto española situarse al frente del campeonato.

La carrera también quedó condicionada por el temprano abandono de los vencedores de la víspera, Gabriel Caçolo y Máximo Varela, debido a un problema en el alternador que obligó a la intervención del Safety Car. También abandonó Bruno Salgado tras una salida de pista, mientras que Ivo Prada, que llegó a liderar la categoría GTX con un McLaren 570S GT4, terminó finalmente cuarto tras perder posiciones durante las paradas en boxes.

En la categoría TC+, André Ferreira firmó una actuación sobresaliente al imponerse en su división y finalizar cuarto de la clasificación absoluta, pese a sufrir problemas en la caja de cambios durante la prueba. Daniel Teixeira no tomó la salida debido a las averías mecánicas sufridas el día anterior.

La BMW M2 Iberia Cup volvió a ofrecer un emocionante desenlace, con Francisca "Kika" Queiroz llevándose la victoria tras un intenso duelo con los pilotos del FPAK Junior Team, Diego Sirgado y Gonçalo Moura, segundos clasificados, y Bernardo Passanha y Nathan Corbet, que completaron el podio.

Por su parte, Nicole Drought y Lucas Fothergill finalizaron décimos de la general y consiguieron un nuevo triunfo en GTX Am con el Porsche 718 Cayman GT4 CS de Protech Motorsport, resultado que les permitió situarse como líderes del campeonato en su categoría.

Texto: Carlos Álvarez Sindín

Fotos: Reace & Ready

AUTOESCUELAS EL PILAR

TODOS LOS PERMISOS CURSOS PROFESIONALES

SALAMANCA
SANTA MARTA
BÉJAR
GUIJUELO
VILLARES
VILLAMAYOR



ENTREVISTA A JUANJO LACALLE



Dr. Jesús Garcés

Hablar con Juanjo Lacalle es abrir una ventana a la historia al moderno automovilismo español y a su estrecha relación con la familia Sainz.

Sin embargo, en esta entrevista he pretendido ahondar en la figura del copiloto, y del manager de piloto, y sus sensaciones en cada época, y por ello he pretendido preguntarle por sus recuerdos, y sus sentimientos en cada uno de ellos momentos claves de su vida profesional.

L.M: Manifiestas, Juanjo, que con ocho o nueve años fue cuando te entró el virus de las carreras que te llevaron tus padres a ver un Rally Rías Baixas.

¿Cómo surgió esa circunstancia? ¿Fue una cosa aleatoria? ¿Tú ya tenías alguna idea y te empeñaste en que te llevaran? ¿Cómo surgió eso?

JJ LC: Pues no, a ver, no me llevaron porque, entre otras cosas, a mi padre no le gustaban nada los coches, con lo cual es raro que yo saliera así. Nos veraneábamos en aquel

entonces en Bayona, en Galicia, en la calle Duallen, que es la calle que da al mar y que era la carretera. Y entonces pasaba el rally por la puerta de la casa donde estaba.

Y yo desde el balcón, lo vi pasar y la verdad es que me impactaron mucho. Bueno, yo quiero recordar que había minis, algún mini, pero ni me acuerdo los coches, yo voy a cumplir ahora en agosto 80 años, o sea que imagínate el tiempo que hace y en aquella época los coches había en España muy poquitos y ninguno así muy espectacular. Pero bueno, ahí me empezó a gustar, me causó sensación y luego, curiosamente, un primo mío lejano, Juan, que se llama igual que yo, Juan la Calle, pues era muy, un poco más pequeño que yo, era muy aficionado a los rallies y un día me dijo, porque él no tenía coche, yo tenía coche, me dijo, llévame a ver un rally que hay por Madrid, por el Escorial y tal.

Y ahí se fue, en realidad, el primer rally que yo fui a ver a la cuneta y como Dios manda. Y fíjate el después, cómo ha



Juanjo en su despacho rodeado de las fotos de Carlos padre e hijo, toda su vida profesional.



El rally Acrópolis su primera victoria del mundial un día memorable.

sido, ¿no? La evolución que tú has experimentado, vamos a decir, en el mundo de las carreras, vamos, desde mi punto de vista es como de otra época, ¿no? En el sentido de que tú, poco a poco, te vas introduciendo por circunstancias que suceden en tu vida y te vas abriendo camino, primero como copiloto y en un momento determinado pasas a ocupar un puesto, vamos a decir, más estratégico, más funcional en las carreras. ¿Cómo has vivido ahora con tu experiencia ese flujo que se produjo desde que conoces a Juan Carlos Oñoro, conoces a Carlos, te sientas al lado del del piloto y llegas a gestionar todo lo que tiene que ver con la competición? Bueno, a ver, yo llego a ver un poco mi historia, contaba muy muy rápido, con un compañero del cole, que era Gabriel López Bravo, que su padre había sido ministro y que luego se cayó en un avión yendo a Bilbao, pues este, que era amigo mío del cole, pues me ha ido allí y me dijo que el fin de semana que fuera a su casa, que él tenía un grupo de amigos muy divertido y que yo no tenía otra cosa que hacer, así que el fin de semana me fui a su casa, que vivía aquí en Madrid, en ella tenía un hermano pequeño, que era Carlos y se fue un fin de semana a esquiar a Sierra Nevada, conoció a Oñoro y ahí ya empezó, bueno, y el hermano más mayor de Carlos, Toño, ya le gustaban mucho los rallies y con él ya empezamos a hacer tonterías de oye, ¿cómo será la nota? No sé qué, fuimos un día a hacer nota, un desastre total y ya apareció en nuestra vida Juan Carlos Oñoro, que fue como un milagro, entonces yo dije, me ofreció correr con él en el Campeonato de España de copilotos al año siguiente, con el Chrysler, con el 5000 y pues este es el mejor sistema para aprender y efectivamente, bueno y ahí empezó, ahí se puede decir que es el momento en el que empieza toda la historia mía en el automovilismo, porque a partir de ahí y para hacerlo corto, pues bueno, a partir de ahí fui copiloto

de Oñoro, luego trabajé en la Federación Madrileña, hice un par de rallies, diseñé un par de rallies con road book y todo, con los dibujitos, fui jefe de competición de Ford durante las dos temporadas que Carlos corrió el Campeonato de España con ellos, con el equipo RACE, he hecho de todo en los rallies, de conducir piloto, copiloto, dar salida en su momento, le di la salida a un tramo una vez porque no había llegado el comisario Antonio Zannini, he hecho de coche cero con Oñoro, de coche secretario, he hecho por eso, creo que no me falta hacer de nada en un rally y bueno, claro que ha evolucionado muchísimo de cuando yo empecé con el Panda a correr con Carlos, a los rallies de hoy día, pero lo cierto es que yo no me he quedado, yo estoy jubilado hace ya 15 años casi, pero bueno, no he parado porque como Carlos y Carlitos, bueno ya está todo el pescado vendido, de vez en cuando les ayudan algo, pero ya poco necesitan, lo que sí he hecho ha sido empezar a trabajar con chavales que llegaban un poco despistados, sus padres, al mundo este que es tan difícil y bueno, estoy contento porque uno de los primeros con el que empecé a trabajar fue con Gilles Membrado, que me llegó con 12 años, ahora acaba de cumplir 18 y ya está haciendo el mundial, ha ganado un rally con su juventud y bueno, estoy muy contento y luego en circuito pues con Alejandro Iribar hemos ganado tres campeonatos de España en circuitos, bueno y hay un montón de niños que los ayuda desde que están en el karting, porque te repito que es un mundo muy complicado, muy difícil y los padres andan bastante perdidos en lo que hay que hacer, qué camino hay que seguir, etcétera.

L.M: Me interesaría que me explicases cómo fue esa decisión de estar sentado a la derecha de de Carlos o de Juan Carlos Oñoro y salirte y decir voy a organizar la competición, ¿cómo fue ese momento, esa decisión?



Montecarlo 1991 significó la consagración mundial de Carlos Sainz.

JJ LC: Incluso en Renault, cuando Carlos corría en el equipo oficial, luego el paso a Ford, todo eso lo he hecho gratis, a mí solo me pagaban los viajes y el hotel, y bueno, llegó un momento en el que yo tenía que seguir haciendo mi trabajo normal, que yo era director de marketing de una multinacional aquí en Madrid, todo esto lo hacía en mis vacaciones, y como podía, buenamente, pero cuando Carlos llega Toyota, y le hacen un contrato para hacer el mundial, es cuando Carlos me propone que sea su manager, su jefe de prensa, su persona de confianza, de todo, y ese momento pues tomé la decisión de dejar la empresa en que estaba, decir que me iba, y la verdad no querían que me fuera, y el primer año les estuve llevando gran parte del marketing desde la oficina de Carlos, y ya el siguiente año no podía más porque no me daba el tiempo de estar viajando tantísimo, y tener encima la preocupación de la empresa, que se llamaba Ferroaleaciones Españolas, y a partir de ahí pues mi dedicación ha sido plena para Carlos padre, todo el tiempo, yo he ido a todos los rallies del mundial en los que él ha participado, y bueno, luego ya cuando decidió ir al Dakar ya le dije yo ahí no iría, que me quedaría en la oficina llevando los tiempos que tenía yo antes que él, porque las comunicaciones en África eran muy complicadas, y en Sudamérica, así que me llamaba, y tenía en cualquier momento la localización de donde estaba, los tiempos, y todo, y luego cuando ya apareció Carlitos, que es como mi hijo además, pues con 12 años empecé a trabajar con él en los karting, prácticamente todos los fines de semana teníamos carrera porque hacíamos el campeonato alemán, el campeonato español, campeonato Europa, campeonato del mundo, las World Series y luego todas las carreras importantes que se hacían en Italia, o sea que todos los fines de semana estábamos subidos en un avión. Carlitos con su mochilota de los libros para hacer las tareas del cole, y bueno íbamos en los aviones haciendo ecuaciones, y esas cosas.

Me gustaría, Juanjo, que... Dime, dime.

L.M: Te quería enseñar una foto, y me gustaría que me contases cuáles son tus recuerdos de esta foto.

JJ LC: Es el Acropolis de 1990. Sí, pues claro, esa imágnate, fue en la primera victoria de Carlos en el mundial de rallies y bueno, fue increíble. Yo me acuerdo, en aquel momento no había los teléfonos que tenemos ahora y estaba acabando el rally y ahí iba ganando, quedaba muy poco y yo quería que en España se enteraran y claro, no había teléfono.

Entonces me recuerdo que me paré en una casa en medio del campo, entré, había un señor muy gordo comiéndose un pez con patatas en un plato enorme y claro, yo griego, no sé, ni inglés el hombre tampoco y con señas me puse en la mano un fajo de billetes y así le hacía señas como de que quería hablar por teléfono y bueno, conseguía hablar con Jesús Álvarez que era mi amigo mío en Televisión Española y aquí en España se empezaron a enterar de que Carlos iba a ganar el rally Acrópolis como así fue increíble, no se me olvidará en la vida. La verdad que a poco. Bueno, volvemos a la configuración.

L.M: Comentabas en alguna entrevista que bueno y lo ha remarcado otra vez, que tú tenías una dedicación profesional, has estudiado económicas y marketing. Estas herramientas han sido realmente valiosas en lo que vamos a decir ha sido tu trabajo más profesional al lado de Carlos y Carlitos, como tú comentas. ¿Cómo se desenvuelve este mundo, vamos a decir, que es para el aficionado opaco de la relación con los fabricantes, con los sponsors? ¿Nos puedes explicar un poco cómo se desenvuelve este mundillo?

JJ LC: Pues a ver, a mí me vino muy bien haber hecho, como tú dices, la carrera económica y un máster de marketing y publicidad en el Instituto Empresa aquí en Madrid, y me vino muy bien pues a mí me cayó en la mano un producto fantástico, que estaba muy bien envasado, que me hablaba inglés, que no era nada problemático, era un producto 10, y entonces tuve la suerte, pero bueno,



La rotura de motor del Celica en el RAC rally el mayor disgusto de su carrera.

supe un poco aplicar todo lo que yo había aprendido en marketing para venderlo, y creo que lo vendí muy bien a todos los niveles, sobre todo al nivel económico, muchas veces yo pedía un caché que Carlos me decía, pues estás loco, digo no, que tú vales esto, y efectivamente funcionó. Carlos ganó, y estoy muy contento porque, a ver, yo no le enseñé a conducir, muy poquito, le enseñé cuatro cosas, que hacía Juan Carlos Oñoro, y le dije, aquí, en esta situación, pues el Oñoro hace esto, hace lo otro, pero él ya venía de fábrica con el talento, ese valor ya lo traía. De loo que sí que estoy muy contento es que yo le rentabilicé muy bien ese talento. Muy bien, muy bien, muy bien. Hasta el último momento, que estuvimos trabajando juntos, se lo rentabilicé muy bien, y eso fue gracias a la preparación que yo tenía de marketing, y en vez de vender un jabón o un whisky, pues yo vendía un piloto buenísimo, envasado perfectamente. A ver, tenía todas las cualidades, y en España no había habido ningún piloto.

L.M: Desde luego era un producto de primera categoría. ¿Se ha cortado? Sí, bueno, a veces se queda un poquito colgado, pero no te preocupes. Digo que el producto que ofrecías era inmejorable, de primerísima categoría.

JJ LC: Sí, por eso era perfecto. Y bueno, a ver, y lo ha demostrado porque fíjate si han pasado años, no ha habido una mala actitud de él pública jamás. Y ahora, en un mes y medio o dos, van a hacerle un homenaje en Asturias en un rally de Clónicos Asturiano, que creo que nunca se ha hecho nada parecido, no digo en España, digo en el mundo, con ningún piloto mayor.

Bueno, mayor que sigue en activo todavía con 63 años, pero creo que va a ser muy bonito y único, que nunca se ha hecho. Entonces, eso es señal de que el producto ha sido buenísimo desde que apareció, hasta ahora. Te voy a mos-

trar otra foto, que creo que es uno de los momentos más dolorosos de esta historia.

L.M: Bueno, es inevitable sacar este tema, porque creo que también a todos los aficionados nos marcó mucho. No es de muy buena calidad. ¿Cómo recuerdas este suceso? Pues lo recuerdo, había comprado un escáner que pillaba las radios de todos los equipos, incluida la nuestra también.

JJ LC: Y yo estaba, como te digo, al final en la asistencia a la que tenía que llegar, y ahí estaba Reyes, que era su novia, no se habían casado todavía. Y yo por el escáner oigo que el motor se ha roto. Y entonces le digo, Reyes, el motor se ha roto.

Y entonces me dijo, no, lo has entendido mal, porque toda la comunicación era en inglés. Lo has entendido mal. Digo, no, lo he entendido perfectamente.

Se ha roto. Y bueno, ahí esperé a que llegara el jefe y todo. Y un horror.

Un horror, porque imagínate todo el año con lo difícil que es ganar un campeonato del mundo, de lo que sea, pero de rally, con todos los problemas que dan los coches y cualquier cosa que te puede pasar, cualquier tontería que te hace perder. Pues fue un disgustazo enorme.

Carlos llegó a Madrid con el disgusto encima. Aquí en Madrid estaba, teníamos entonces el Junior Team, que era la formación de chavales que les enseñábamos a andar en rally. Teníamos cuatro, les pagábamos todo, todos los rallies que hacían y todo con cuatro coches. Y para pasar página, al día siguiente, bueno, estaban en el aeropuerto esperándole los cuatro pilotos y los cuatro copilotos. Al día siguiente me dijo que organizara un test para enseñarles a hacer notas en un tramo de tierra, y pues eso hicimos. Pasó página de la noche a la mañana. Yo tardé bastante más tiempo en conseguir pasar la página, pero bueno, un mal recuerdo.



Juanjo se volcó desde el primer momento en impulsar la carrera de Carlos Sainz Junior.

L.M: Tengo otra foto que seguramente te traerá mejores recuerdos.

JJ LC: Bueno, claro. Claro, claro. Esta me trae unos recuerdos maravillosos. Esto es Silverstone. Primera victoria. No sé si se va a ver, pero en mi brazo veréis que tengo tatuado en la fecha y el circuito de Silverstone y el logo de Carlitos, de C55 y terminar la Z. O sea que fíjate si me ha marcado esa historia que la tengo hasta tatuada en mi cuerpo.

L.M: ¿Y qué opinión te merece o cómo ves tú ahora este cambio de Carlos Jr. a Williams? Se está haciendo duro, ¿no?

JJ LC: Bueno, sí. Lo que pasa es que en la Fórmula 1 no estás donde quieres estar. Estás a veces donde te toca, y bueno, en cualquier caso, hablaba yo con su madre el otro día, que está haciendo un trabajo increíble. Y aunque no esté en los puestos de arriba ni haciendo podio ni nada, pero el trabajo que está haciendo se le está reconociendo casi más que si estuviera cuarto, quinto o podio. Porque está mejorando el coche por un lado, y por otro lado haciendo unas carreras sin ningún error, y estrujando al máximo lo que tiene. Entonces el coche nació gordo, y la única manera de adelgazarle es cambiándole el chasis, porque ya han quitado peso de todos los sitios que podían, aproximadamente una veintena de kilos, que en F1 es una barbaridad, pero ya no hay manera de quitar más, y parece ser que después del verano tendremos un chasis nuevo. Entonces yo creo que está haciendo un trabajo buenísimo.

L.M: Últimamente en Límite Motor estamos haciendo una búsqueda de talentos en otro ámbito de la competición, como es justamente el del diseño y el desarrollo de vehículos. Y nos hemos encontrado con que hay muchos chicos españoles que están en casi todos los equipos de Fórmula 1, en la parte de diseño, de control. Incluso, por ejemplo, hemos encontrado un ingeniero gallego que trabaja en Red Bull, pero en el tema de lubricantes y gasolinas, que es un fenómeno.

¿Cómo ves tú el desarrollo, tanto en pista como fuera de pista, de lo que es el automovilismo en general?, y ¿por qué en España la competición en circuitos ha decaído tanto, mientras que los rallies siguen siendo el plato fuerte, por decirlo así, de las competiciones?

JJ LC: Bueno, a ver. Fuera no lo sé, porque estoy aquí, en España, viviéndolo muy de cerca. Pero el problema que yo encuentro que hay en los circuitos del karting son los precios, que son una locura. No puede ser que la Fórmula 4 te valga 0,5 millones de euros un año. La Fórmula 4 es lo mismo que era la Fórmula BMW. Red Bull tenía pagado a BMW de Kvyat y de Carlos, que era increíble, pero en Valencia BMW hizo un concurso para dar un par de becas. Entonces nos fuimos a Valencia, y Carlos ganó la beca. Con lo cual BMW le pagó a Red Bull lo que costaba la temporada..., y repito, la BMW, los cochecitos de la BMW eran igual que los cochecitos de la Fórmula 4. Y en aquel momento BMW le dio a Red Bull 60.000 euros, que era lo que costaba..., no eran muchas carreras, pero era lo que costaba la tempora-



La primera victoria de Carlitos en Silverstone fue tan importante, que me tatué la fecha en el brazo.

da, y entre 60.000 euros que costaba la BMW, y el medio millón de euros que cuesta ahora la Fórmula 4, pues claro, es que es una barbaridad. Aquí en España, que la Fórmula 4 es de las que más prestigio tiene en Europa, resulta que españoles hay dos o tres. Porque a ver quién aguanta eso, y ese es el gran problema, pero es que en el karting es igual. Porque una carrera del karting, pues, está alrededor de los 15.000 euros, me parece una barbaridad.

Y ese es el gran problema. Cuando yo empecé con Carlos Padre, que corríamos la iniciación de Renault, íbamos en el coche los dos con las ruedas de correr en el maletero, Alcañiz o a donde tocara, y poníamos las ruedas, y ahora hay unos camionazos para llevar un Clio. Hay unos montajes que, claro no hay quien los aguante, y yo creo que de ahí viene gran parte de que no se puede hacer más. Porque es que no hay dinero para hacer un campeonato, y lo estoy viviendo muy de cerca, porque estoy trabajando con chavales, que están corriendo en circuitos, y se las ven y se las desean los pobrecillos para poder correr. Y eso que corren muy poquitas carreras, claro, porque no da para más.

L.M: Sí, sí. Estamos de acuerdo en que los costes se han disparado de una forma descontrolada.

¿Cómo se ve, Juanjo, la calle de aquí a, no sé, a unos años? ¿Vamos a seguir viéndote por los circuitos con tus patrocinados?

JJ LC: Bueno, ya empiezo a ser bastante mayor. Sí, sí. Entonces, mira, mañana me voy a ir a Barcelona para estar con Carlitos en la Fórmula 1. Pero hoy lo pensaba, como haya

la Fórmula 1 en Madrid cada año, me veo la de Madrid, y el resto en la tele. Hombre, lo que pasa es que aquí, a nivel nacional, si tengo alguien que me interese tanto como puede ser Alejandro, pues sí, sí iré porque me llevan, me traen. Tampoco tengo que hacer muchas cosas pues me divierte, y sigo en lo mío, pues a pesar de estar jubilado, pues vengo por la oficina todos los días a ver qué se cuece, y para no desenchufarme absolutamente de lo que ha sido mi vida.

L.M: Hablando de Fórmula 1, desde Límite Motor pensamos que la afición de Madrid se merece un circuito permanente homologable al resto de circuitos del mundo, y te quería preguntar ¿Piensas que el proyecto del circuito Madring es una buena solución al proyecto F1 en Madrid?

JJ LC: Estoy de acuerdo contigo que Madrid debería tener un circuitazo, que fuera referencia en el mundo, pero a falta de pan buenas son tortas, y como Carlos lo ha recorrido, y le ha gustado. Creo que la mayoría del circuito va a ser permanente, y creo que lo están haciendo bien, por lo que, y repito como a Carlos le ha gustado, me alegra que a Madrid le hayan dado un Gran Premio de Fórmula 1.

L.M: Pues Juanjo nada más que agradecerte la gentileza que has tenido con el proyecto Límite Motor al confiarnos tu tiempo, y tus sensaciones más personales de tu larga y productiva trayectoria profesional y deportiva, que forma parte de la historia del automovilismo español.



Palácio de Congresos Lienzo Norte.

205 PASIÓN



Dr. Jesús Garcés

Nacho Martín Galán es un gran aficionado a las carreras, y a la mecánica, afición que le viene de familia pues su padre es mecánico de profesión como su hermano Daniel, y ambos compiten en rally desde pequeños, y se hacen sus coches, siendo en el caso de Nacho una auténtica pasión por el Peugeot 205 en sus múltiples versiones tal y como nos explica en esta entrevista realizada en Ávila su ciudad natal.

Pues me viene desde muy pequeño, desde que me llevaba mi padre a las típicas subidas, que había aquí en Ávila

Qué es la pasión, y cómo se manifiesta?
G Todos tenemos una idea de las posibles respuestas a esta básica pregunta, que tantas ocasiones nos hemos planteado ante un hecho difícilmente explicable. Pues bien, según la RAE tener pasión por algo es sen-

tir una emoción intensa, un entusiasmo profundo y una fuerte inclinación hacia una actividad, causa o idea. Es ese motor interno que te impulsa a dedicarle tiempo, energía y esfuerzo sin importar las dificultades, aportando un gran sentido de propósito a tu vida.

Cuando propusimos a Nacho Martín hacer un reportaje fotográfico de sus Peugeot 205 ya sabíamos lo que este modelo había significado en su vida, pero no podíamos imaginar la dimensión de su "pasión" tanto hacia el



Pocas imágenes tan icónicas como esta con la espléndida muralla de Ávila de fondo.

modelo como a lo que este significaba para él, y para su entorno. Para trasladar las cinco unidades, y la furgoneta fue necesario el concurso de Blanca, esposa de Nacho, tres amigos más, además de Ismael el fotógrafo de apoyo, más el soporte de Nino Fernández que nos prestó el remolque para el 205 de carreras. Todo esto en sábado a las 9 h, pues el permiso para el evento por parte del Lienzo Norte era de 9 a 11 h, así que de paso muchas gracias a todos ellos, todo y que se positivamente que lo hicieron de buen grado.

Así pues, sabemos que una persona apasionada se define por poseer:

Impulso incontrolable: Es una energía que te mueve a la acción. Cuando tienes pasión, no necesitas motivación externa para empezar.

Conexión con tu identidad: Aquello que te apasiona suele formar parte de quién eres y define tus rasgos principales.

Estado de flujo: Te permite concentrarte de tal manera que el tiempo parece desaparecer cuando realizas esa actividad.

Resiliencia: Te ayuda a superar obstáculos y frustraciones con mayor facilidad, ya que el proceso en sí mismo te genera disfrute.

Con todas estas connotaciones tenemos definida la personalidad de nuestro protagonista, y gracias a este preámbulo entenderemos el porqué de esta pequeña-gran colección, y el porqué del impecable estado de sus 205.

Como no podía ser de otra manera, y con el deseo de llevar hasta nuestros lectores historias únicas, y a ser posible contarlas desde el punto de vista del protagonista, el que escribe estas líneas realizó una entrevista en la

que quisimos conocer de boca del propio Nacho los orígenes de su pasión por el Peugeot 205, y como la vive él, y su entorno, pues si importante es el vehículo, más importante es la persona que hay detrás de esa máquina.

Hoy límite motor se ha trasladado a la explanada de acceso al Centro de Congresos y Exposiciones de Ávila "Lienzo Norte". Un enclave espectacular de la ciudad de Ávila, con un marco incomparable pues tenemos al fondo las murallas.

Estamos con Nacho Martín Galán, y sus Peugeot 205 que tan amablemente ha traído hasta aquí para que rodeados por estas cinco joyas podamos charlar sobre su pasión.

L.M: ¿De dónde viene esta afición por los automóviles, y por los rallies en concreto?

NM: Pues me viene desde muy pequeño, desde que me llevaba mi padre a las típicas subidas, que había aquí en Ávila, el Puerto del Pico, el Puerto de Viña Negra, y me viene desde siempre, de familia, desde chiquitito.

L.M: ¿Por qué el Peugeot 205 en especial?

NM: Cuando era pequeño recuerdo una subida a la que fui con mi padre de la que no recuerdo el nombre, y corría un Peugeot 205 Rally, los típicos Grupo N, y me llamó muchísimo la atención, como sonaba ese coche, tan blanco, que me llamó la atención, y desde los 8 años aproximadamente, en que ya me empecé a interesar por este modelo, y claro, luego ya cuando lo pude conducir, ya vi que era un gran coche.

Pues para mí es un coche que lo tiene todo, tiene una excelente relación peso potencia, y aunque de serie están algo escasos de motor, tocándolos un poquito van muy bien. Porque la verdad es que he corrido, como bien

sabes, con un Clio Sport, oficial de Renault Sport, y con un Renault Megane coupé mecánica oficial de la Copa, pero no te transmite lo que te transmite un 205 de estos. En el Peugeot te sientes que eres uno, el coche y tú sientes como agarra, sientes cuando se abren los 4 carburadores, y es una experiencia única, pues sientes las 4 ruedas, el motor, y como tira del coche.

L.M: Actualmente tienes 5 unidades ¿Nos puedes describir una a una cuáles son estas unidades?

Pues empecé con el 205 Rally, fase 1, EL AV-2086-E. Empecé con él, vamos, empecé a coleccionar ese modelo. Por aquel entonces yo ya corría con un GTX, que fue mi primer coche. Restauré esta unidad, que la verdad que ya tenía bastantes kilómetros. Era de un médico, que lo utilizaba para ir a visitar a sus pacientes, lo cogí con 288.000 kilómetros, y actualmente tiene 455.000. Con este vehículo hice unas cuantas gincanas, y gané en una. Hice otra prueba con este coche, y he hecho de asistencia. Vamos, que he hecho bastantes cosas con él, no he parado. Este coche tiene mucha historia, de la cual estaría toda la mañana hablando.

Luego me hice el 205 Pininfarina, que es un CJY, y que era un regalo sorpresa para mi mujer a la cual le hizo mucha ilusión. Para su restauración estuve unas vacaciones de Navidad a full time. Y lo hice con el Look Rally, lo pasé de 5 plazas a 4, y lo homologué como histórico, y la verdad que es una pasada. De este coche tengo una anécdota bastante interesante, pues quise montar un motor bastante tocado, y tuve un buen susto con él a una velocidad un poco alta. El coche se levantó, hizo efecto globo, y decidí volver a dejar el motor otra vez de serie.



Suspensión especial, gran snorkel para vadeos, todo artesanal.

En ese año había dejado las carreras por una temporada, ya que fui padre, y un amigo de Ávila me ofreció un 205 Rally, con un argumento irrefutable: "que tú no puedes estar sin correr", y es esta unidad.

Me quedé el coche sin el motor, y luego ya empecé a hacer el 205 entre fases, que se llama. El coche estaba abandonado en Almería. Lo adquirí en plena pandemia, la verdad, un poco asustado, pues pensé que me habían timado, y me había quedado sin coche y sin dinero. Como quiera que no podíamos salir de casa, tuve que contratar a una gente para traérmelo, y la verdad salió todo bien. Finalmente y después de q trabajo para restaurarlo ha quedado una unidad espectacular.

Me quedé el coche sin el motor, y luego ya empecé a hacer el 205 de montaña...hasta acabarlo y correr con el en varias ocasiones. El siguiente fue el 205 rallye entre fases, que gracias a mi amigo Joseles de Almería me avisó que rondaba un rallye abandonado en Almería. Lo adquirí en plena pandemia, la verdad, un poco asustado, pues pensé que me había quedado sin coche, y sin dinero. Como quiera que no podíamos salir de casa, tuve que contratar a una gente para traérmelo, y la verdad salió todo bien.

Finalmente, y después de q trabajo para restaurarlo ha quedado una unidad espectacular. Quiero destacar que el dueño fue muy agradable, y me dio un trato de 10. Este vehículo tiene una historia muy bonita ya que lo compró nuevo un vecino abulense de la Aldea del Rey Niño, y se lo vendió a otro vecino de la misma localidad, y el coche acabó en Almería hasta que lo recupere. Ha sido la mayor restauración de un coche que he tenido



Tanto en la vista delantera como trassera los 205 son impactantes.

que hacer, pues he tenido que hacer carrocería, tornillería, chorreado, motor, y lacado de ejes, etc....

Por último, hice el 205 de tierra, que está hecho sobre una base del 205 Mito. Tengo que agradecer a un buen amigo Christian Gómez Vaillo el que me avisase dado que el coche iba al desguace. Así que decidí aventurarme en el mundo del rally raid el cual me está dando unas grandes satisfacciones, sobre todo por los tramos de tierra, que no me esperaba, la verdad. Con este coche estoy haciendo muchas manos, y me divierto mucho. Salgo todos los fines de semana mientras haga mal tiempo ...pues se hacen todo tipo de pruebas, que por cierto están muy bien.

L.M: ¿Cómo ves el tema de los vehículos históricos justamente aquí en Ávila?

NM: Aquí hay mucha afición al vehículo histórico, y hay muchos, muchos coches. Ahora está un poco parado lo que es en plan de concentraciones, como se hacían antes, pero bueno, sí que se mueven por los pueblos. Están empezando a mover otra vez un poco. Si te refieres a cogerlos todos los días, por legislación. Yo lo veo bien la verdad, pues de momento, y a no ser que nos quieran engañar, hacerlo como se está haciendo ahora, con la matrícula de histórico, que es muy fácil hacer un coche histórico, pues lo veo bastante bien, porque es un poco el pez que se muerda la cola, pero pues con la ley tampoco puedes demostrar que el coche es histórico, y está

todo el mundo con miedo de ¿cómo lo voy a hacer, histórico?, y si me paso de kilómetros, pero sinceramente lo veo bastante bien, una iniciativa muy buena, y yo les digo que se anime la gente a hacerlo, que va mejor que los eléctricos.

L.M: Respecto a la competición pura y dura ¿Te ves en algún momento volviendo a hacer alguna carrera de históricos? Con el de carreras.

NM: Pues sí que quería, sí que quería ir al norte porque siempre me había quedado con el gusanillo de hacer la subida del Fito, y quiero ir, no en plan a lo mejor a correr a lo bestia, o ir sin conocimiento, si no ir a disfrutar de verdad de las carreras, del coche, con la furgoneta. O sea que sí que tengo pensado, ya que tengo los dos niños ya más mayorcitos.

L.M: ¿Y a Hoznayo?

NM: A Hoznayo me lo he replanteado, pero le tendría que sacar la documentación porque le tengo dado de baja, y ya sé yo lo que pasa, como saque documentación me lío a hacer rally, rally, rally y ya no paro

L.M: Entonces, subidas de momento Hay una, vamos a decir, iniciativa por ahí muy verde De crear un museo del automóvil en Ávila ¿Qué tal? ¿Qué te parece esa iniciativa?

NM: Bueno, me parece muy buena iniciativa, no sabía nada, me parece muy buena iniciativa porque, a ver, me encanta mi ciudad, la verdad que tengo aquí todo, y para mí Ávila siempre será la cuna de los rallies. O sea, Asturias



Interior del TT con los aparatos de medición y control.



Como el resto de sus hermanos el 205 descapotable presenta un acabado de vehículo recién estrenado.



Hasta con la firma del gran Ari Vatanen.

es Asturias, Cantabria, son zonas preciosas Extremadura, todo, no quiero dejar a nadie porque cada uno tiene su subida mítica, muy bonita o tramos espectaculares. Pero en Ávila están los tramos más históricos. Tenemos Mijares, tenemos Serranillos, tenemos el típico Boquerón, Arrebatacapas La Lancha, la Cruz de Hierro, o sea, todos a 50 kilómetros a la redonda.

L.M: Por aquí ha corrido Michel Mouton, Sandro Munari, Zanini, Cañellas, Sainz, es decir lo más granado de lo más granado de la historia de los rallies. Sin embargo actualmente los rallies en Ávila están de capa caída ¿Cuál crees tú que es la causa de que haya tan poco y tan baja participación Y tantos impedimentos para montar una carrera?

NM: Es un poco todo, yo creo, nos hemos hecho muy cómodos todos pues realmente hay afición, pero nadie aporta su granito de arena. Antiguamente teníamos una asociación, la de Lijando Cuneta, que funcionaba muy bien, Éramos bastantes, estábamos todos a una, y si se pedía colaboración, cada uno aportaba lo que podía uno 20 euros, otro 50, nos movíamos por ir a las carreras, para hacer rallies, y se hacían bastantes rallies. Se hacían cosas, se hacían presentaciones de pilotos para sacar dinero, pero claro, tiene que haber gente que se moje, y ese es el problema, que nadie se quiere mojar. Tú a un organizador, aparte que está todo muy caro, y los permisos, como bien dices, ahora son bastante más delicados, pues hay que pedir muchos más permisos, pero creo que se tienen que unir más los chavales jóvenes de 18 y 20 años, si realmente tienen ganas de correr, y no es para



Nacho Martín y su esposa Balnca con su colección, y a quienes damos las gracias por cedernos su tiempo.

hacer una foto para el postreo lo deben mover pues los que lo hacíamos hasta ahora ya tenemos familia, y otras responsabilidades por lo que no tenemos tiempo.

L.M: En esta pequeña y gran colección que tienes, ¿echas en falta algún modelo?

NM: Por supuesto, el jefe de los 205, el T16, pero claro, económicamente hablando, si no me toca la lotería, y tampoco juego, pues es imposible, pero vamos, no me importaría, no descartaría tener un 205 Lacoste, con techo corredizo siempre me ha gustado ese coche.

L.M: Y de aquí a unos años, porque tú ahora estos vehículos los tienes en un garaje particular ¿los ves haciendo exhibiciones o haciendo propuestas a la ciudad para que los ciudadanos puedan disfrutar de ver estos coches?

NM: No lo descarto, todo depende de mi trabajo actual. Si sigo en mi trabajo y todo sigue bien, no lo haría, pero no lo descarto porque ahora mismo tampoco estamos en una situación laboral muy buena, y a lo mejor puede ser que en un futuro se hagan cosas diferentes.

L.M: Muy bien, pues Nacho, muchísimas gracias por este ratito, y por habernos dejado ver estas joyas, las cuales vamos a admirar con más en detalle.

También queremos dar las gracias a los amigos que han hecho posible el despliegue de esta caballería comenzando por la familia Blanca Cerrada y Nacho Martín Junior, así como a Nacho Sánchez a su hijo David, a Christian Gómez, y a Eloy Martín.

Fotos: Ismael Velasco



Los recuerdos se nos amontonan viendo esta imagen.



La muralla de Ávila nos acogió para realizar este reportaje.

Datos Técnicos Vehículos



Vehículo AV-4684-G

Peugeot 205 Mito 1.1 cc de 60 CV
Motor de origen
Caja de cambios de Citroën saxo con grupo corto
Separadores en los amortiguadores
Suspensiones modificadas
Puente y cuna modificado



Vehículo 255HEE75

Bloque motor 1.6
Culata con conductos agrandados y muy trabajada de Peugeot 205 rallye
Árbol de levas 298
Colectores iresa 4-1
Carburación Weber 45
Caja de cambios manual desafío Peugeot 206 xs
Cuna delantera con trapecios delanteros y eje trasero Peugeot 309 turbo "copa"
Suspensión PTS roscada delante
Y amortiguadores Bilstein b6 traseros
Frenos tanto delanteros como traseros ventilados, y rayados



Vehículo AV-2086-E

Motor y caja de cambios de serie
Carburación Weber 40 dcom
1.3 cc 103 CV
Ajustado, llega a cortar a 7.100 rpm.
Suspensión Selex de la época, y discos delanteros ventilados
Ventolines delanteros grupo A para refrigerar frenos
Faros cuneteros grupo A



Vehículo AV-0361-F

Bloque 1.3 cc con culata 1.3
Árbol de levas Iresa
Carburación Weber 40 dcom agrandada
Colectores Iresa 4-1
Caja de cambios de serie
Suspensiones Selex de la época
Frenos de origen



Vehículo MU-0725-AJ

Motor 1.4 cc 85 CV
Caja de cambios 205 rallye con la 5 más corta
Suspensiones Selex de la época
Frenos delanteros de Citroën saxo 16 v
Traseros de tambor

DORMIR
EN LA CAMA
ALARGA
LA VIDA.

DORMIR
AL VOLANTE
TIENE EL
EFECTO
CONTRARIO.

El sueño al volante mata.



Con gran capacidad de adaptación pasó del R 18 al grupo B más salvaje el Lancia S4-argentina

“6 DE AGOSTO DE 1988” UNA FECHA QUE NINGÚN AFICIONADO AL MOTOR OLVIDARÁ EN ARGENTINA



Dr. Jesús Garcés

Entre montañas, caminos de tierra y miles de fanáticos al costado de la ruta, nació una de las historias más emocionantes del automovilismo sudamericano. Porque un 6 de agosto de 1988, dos argentinos desafiaron a los gigantes europeos, y ganaron. En este artículo recogemos la historia y la visión del superviviente de aquella gesta Jorge del Buono.

Jorge Raúl Recalde, conocido como el “Cóndor de Traslasierra”, logró lo imposible. Convertirse en el único piloto argentino, y sudamericano en ganar una fecha absoluta del Campeonato Mundial de Rally, el legendario WRC. Pero para entender la magnitud de aquella hazaña, hay que volver al origen.

El Rally Argentina debutó oficialmente en el Mundial en 1980, bajo el nombre de Rally Coda Sur. La primera edición se disputó en Tucumán, y fue ganada por el alemán Walter Röhrl con un Fiat 131 Abarth. En esos años, el Rally todavía buscaba una identidad definitiva en Sudamérica.

Luego de pasar por Tucumán y Bariloche, el campeonato encontró finalmente su hogar en 1984, las sierras de Córdoba. Y ahí comenzó la leyenda. Los caminos cordobeses eran únicos.

Vados de agua, piedras gigantes, montañas, niebla, y caminos angostos convertían cada tramo en una batalla ex-

trema. Sectores como el Cóndor Copina se transformaron en etapas míticas del WRC. Paisajes lunares, puentes colgantes y miles de personas esperando durante horas para ver pasar a los mejores pilotos del WRC.

Pero Córdoba no sólo ofrecía caminos espectaculares, ofrecía pasión. Durante los reconocimientos previos, los equipos internacionales convivían con la gente. Los fanáticos organizaban asados, regalaban recuerdos y acompañaban a los pilotos como si fueran héroes nacionales.

Muchos campeones del mundo quedaron enamorados de Argentina. Uno de ellos fue el italiano Micky Biasion, estrella de Lancia y futuro bicampeón mundial. Su primera victoria en el WRC había sido justamente en Córdoba, en 1986, y desde entonces desarrolló un cariño especial por la provincia y por su gente.

Mientras tanto, otro nombre comenzaba a crecer entre las montañas. Jorge Recalde había nacido en Mina Clavero



Jorge Recalde junto a su madre Betty Lacerra, su más firme apoyo.



El pilotaje exhibido sobre el S4 les valió para correr en el Mundial.

el 9 de agosto de 1951. Desde pequeño vivió rodeado de autos y caminos serranos. Aprendió a conducir a los ocho años y rápidamente demostró un talento natural. Su estilo era agresivo, preciso y espectacular sobre tierra. Muchos decían que conocía cada curva de Córdoba de memoria.

En Argentina brilló en turismo nacional, turismo, carretera y rally. Pero su gran sueño era triunfar en el mundial. El problema como no, era el presupuesto.

A diferencia de los europeos, Recalde no podía correr una temporada completa del WRC. Alternaba carreras nacionales e internacionales, siempre luchando contra equipos con muchísimo más medios económicos y técnicos. Pero su talento era tan grande, que Lancia decidió contratarlo.

La marca italiana entendió que, en caminos de tierra y montaña, pocos pilotos eran tan rápidos como el argentino. Y así llegó el histórico rally argentina de 1988. Recalde corría junto a Jorge del Buono como navegante, a bordo del legendario Lancia Delta Integrale. Del otro lado estaban los mejores pilotos del mundo. El gran favorito era Miki Biasion también con un Lancia Delta Integrale.

Al comienzo de la carrera parecía imposible pelear por la victoria. Biasion había conseguido una ventaja de varios minutos, y dominaba el rally con mano firme, pero entonces ocurrió algo que no por inesperado es sorprendente y más cuando se trata de un rally. En una de las etapas, el Lancia de Biasion sufrió un problema eléctrico con un fusible



Un podio para no olvidar.



Las pistas de Córdoba presenciaron una gran batalla por la victoria



Volvieron a intentarlo en el 92, pero no pudo ser.

mingo 6 de agosto de 1988 la victoria, y pasar así a formar parte de la historia del automovilismo argentino y mundial.

Recalde y del Buono ganaron el Rally de Argentina del campeonato mundial de rally de 1988. La provincia explotó de emoción, y miles de personas acompañaron la caravana desde las sierras hasta el estadio Chateau Carreras, hoy llamado Mario Alberto Kempes. Fue una fiesta inolvidable.

Y para muchos argentinos, Jorge Recalde y del Buono se convirtieron en uno de los equipos de rally más queridos. Con el paso de los años, aquella victoria se volvió gigante. Mucho más grande de lo que parecía en ese momento, porque no fue sólo una carrera. Fue la demostración de que Sudamérica podía competir contra los mejores del mundo. Recalde continuó siendo un símbolo del rally argentino hasta su fallecimiento el 10 de marzo de 2001, durante el rally de Villa Dolores. Tenía apenas 49 años. Su muerte conmocionó al deporte nacional. En su honor, Mina Clavero fue declarada capital nacional del rally, y cada 10 de marzo se celebra oficialmente el día nacional del rally argentino.

Hoy, casi cuatro décadas después, el nombre de Jorge Recalde sigue vivo entre las montañas de Córdoba. En cada



El Delta quedó marcado por los nombres de los héroes que lo llevaron a la victoria.

salto, en cada vado, en cada curva, porque algunos pilotos ganan carreras, pero muy pocos se convierten en leyenda, y esto fue sólo el comienzo pues la victoria de Recalde y del Buono convirtió al rally argentino en uno de los eventos más extremos, y espectaculares del campeonato mundial de rallies.

Pos.	Piloto	Copiloto	Automóvil	Tiempo	Diferencia
General					
1	Jorge Recalde	Jorge del Buono	Lancia Delta Integrale	7:05.16	0.0
2.	Miki Biasion	Tiziano Siviero	Lancia Delta Integrale	7:08.51	+3.35
3.	Franz Wittmann	Jörg Pattermann	Lancia Delta Integrale	7:34.13	+28.57
4.	Rudi Stohl	Ernst Röhringer	Audi 90 Quattro	7:51.39	+46.23
5.	José Celsi	Elvio Olave	Subaru RX Turbo	8:10.57	+1:05.41
6.	Juan María Traverso	Rubén Valentini	Renault 18 GTX	8:27.33	+1:22.17
7.	Marcelo Raies	Sigfrido Schroeder	Renault 18 GTX	8:30.12	+1:24.56
8.	Claudio Israel	Manuel Jaurena	Toyota Corolla GT	8:35.24	+1:30.08
9.	José Luis Grasso	José Volta	Fiat Regata 85	8:37.26	+1:32.10
10.	Norberto Gianre	Gerónimo Giaccone	Fiat 147	8:40.42	+1:35.26

perdiendo mucho tiempo, y de repente, el equipo formado por Jorge Recalde y su compatriota Jorge del Buono se encontraron líderes del rally de la República Argentina, faltando solamente una etapa para el final de la carrera.

En ese momento aparecieron las dudas. ¿Lancia permitiría que un piloto argentino venciera al hombre que peleaba el campeonato mundial? Todos esperaban una orden de equipo, pero esa orden nunca llegó. Y ahí aparece una de las historias más emocionantes del automovilismo

mundial. Cuando Miki Biasion llegó a Santa Rosa de Calamuchita encontró dos pasacalles. Uno decía, Miki Biasion y Tiziano Sibiero Campeones del Mundo, mientras que el otro decía: "bienvenidos Jorge Recalde y Jorge del Buono".

Ese gesto del público cordobés emocionó profundamente al italiano que entendió lo que significaba esa carrera para Argentina, y decidió no pedir órdenes de equipo. Recalde y del Buono siguieron atacando hasta el final, sin errores, sin rendirse, consiguiendo de este modo que el do-

PALMARES JORGE RECALDE					
	PRUEBA	COPILOTO	RESULTADO	VEHICULO	GRUPO
1980					
1	Portugal	Moyano, Hector	8th	Ford Escort RS1800	Gr.4
2	Acropolis	Tettamanti, Eduardo	12th	Ford Escort RS	Gr.4
3	Argentina	Straimel, Nestor	R	Mercedes Benz 500 SLC	Gr.2
		retired (driveshaft)			
4	Ivory Coast	Straimel, Nestor	2nd	Mercedes Benz 500 SLC	Gr.2
1981					
5	Argentina	del Buono, Jorge	3rd	Datsun 160J	Gr.2
6	Brazil	del Buono, Jorge	4th	Datsun 160J	Gr.2
1983					
7	Argentina	del Buono, Jorge	8th	Renault 18	Gr.A
1984					
8	Argentina	del Buono, Jorge	3rd	Audi quattro A2	Gr.B
1985					
9	Argentina	del Buono, Jorge	R	Renault 18	Gr.A
		retired (head gasket)			
1986					
10	Argentina	del Buono, Jorge	4th	Lancia Delta S4	Gr.B
1987					
11	Portugal	del Buono, Jorge	10th	Fiat Uno Turbo	Gr.A
12	Acropolis	del Buono, Jorge	4th	Audi Coupe	Gr.A
13	USA - Olympus	del Buono, Jorge	7th	Lancia Delta HF 4WD	Gr.A
14	Argentina	del Buono, Jorge	2nd	Lancia Delta HF 4WD	Gr.A
1988					
15	Portugal	del Buono, Jorge	10th	Lancia Delta HF 4WD	Gr.N
16	Corsica	del Buono, Jorge	R	Lancia Delta Integrale	Gr.N
		retired (steering)			
17	Acropolis	del Buono, Jorge	R	Lancia Delta Integrale	Gr.N
		retired (oil cooler)			
18	USA - Olympus	del Buono, Jorge	6th	Lancia Delta Integrale	Gr.N
19	Argentina	del Buono, Jorge	1st	Lancia Delta Integrale	Gr.A
20	Finland	del Buono, Jorge	13th	Lancia Delta Integrale	Gr.N
21	San Remo	del Buono, Jorge	R	Lancia Delta Integrale	Gr.N
		retired (suspension)			
22	Great Britain	del Buono, Jorge	18th	Lancia Delta Integrale	Gr.N
1989					
23	Safari	del Buono, Jorge	R	Lancia Delta Integrale	Gr.A
		retired (engine)			
24	Acropolis	del Buono, Jorge	5th	Lancia Delta Integrale	Gr.A
25	Argentina	del Buono, Jorge	3rd	Lancia Delta Integrale	Gr.A
26	Australia	del Buono, Jorge	R	Lancia Delta Integrale	Gr.A
		retired (propshaft)			
27	Great Britain	Scalvini, Pierangelo	15th	Lancia Delta Integrale	Gr.A
1990					
28	Portugal	Christie, Martin	7th	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.N
29	Acropolis	Christie, Martin	R	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.N
		retired (accident)			
30	New Zealand	Christie, Martin	8th	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.N
31	Argentina	Christie, Martin	R	Toyota Celica GT-4 (ST165)	Gr.A
		retired (accident)			
32	Finland	Christie, Martin	22nd	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.N
33	Australia	Christie, Martin	11th	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.N
1991					
34	Safari	Christie, Martin	3rd	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.A
35	Acropolis	Christie, Martin	R	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.A
		retired (electronics)			
36	Argentina	Christie, Martin	5th	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.A
37	Australia	Christie, Martin	8th	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.A
38	Catalunya	Christie, Martin	6th	Lancia Delta HF Integrale 16v	Gr.A
1992					
39	Safari	Christie, Martin	3rd	Lancia Delta HF Integrale	Gr.A
40	Acropolis	Christie, Martin	6th	Lancia Delta HF Integrale	Gr.A
41	Argentina	Christie, Martin	R	Lancia Delta HF Integrale	Gr.A
		retired (oil cooler)			
42	Australia	Christie, Martin	4th	Lancia Delta HF Integrale	Gr.A
1993					
43	Portugal	Christie, Martin	R	Lancia Delta HF Integrale	Gr.A
		retired (engine)			
44	Acropolis	Christie, Martin	R	Lancia Delta HF Integrale	Gr.N
		retired (rear suspension)			
45	Argentina	Christie, Martin	R	Lancia Delta HF Integrale	Gr.A
		retired (rear suspension)			
46	New Zealand	Christie, Martin	R	Lancia Delta HF Integrale	Gr.N
		retired (overheating)			
47	Australia	Christie, Martin	R	Lancia Delta HF Integrale	Gr.N
		retired (accident)			
1994					
48	Portugal	Christie, Martin	R	Mitsubishi Lancer Evo I	Gr.N
		retired (accident)			
49	Corsica	Christie, Martin	17th	Mitsubishi Lancer Evo I	Gr.N
50	Argentina	Christie, Martin	5th	Mitsubishi Lancer Evo I	Gr.N
51	New Zealand	Christie, Martin	R	Mitsubishi Lancer Evo I	Gr.N
		retired (accident)			
52	Finland	Christie, Martin	R	Mitsubishi Lancer Evo I	Gr.N
		retired (accident)			
53	San Remo	Christie, Martin	16th	Mitsubishi Lancer Evo II	Gr.N
1995					
54	Portugal	Christie, Martin	10th	Mitsubishi Lancer Evo II	Gr.N
55	Corsica	Christie, Martin	20th	Mitsubishi Lancer Evo II	Gr.N
56	New Zealand	Christie, Martin	9th	Mitsubishi Lancer Evo II	Gr.N
57	Australia	Christie, Martin	10th	Mitsubishi Lancer Evo II	Gr.N
58	Catalunya	Christie, Martin	R	Mitsubishi Lancer Evo III	Gr.N
		retired (accident)			
1996					
59	Acropolis	Christie, Martin	R	Mitsubishi Lancer Evo III	Gr.N
		retired (suspension)			
60	Argentina	Christie, Martin	R	Mitsubishi Lancer Evo III	Gr.N
		retired (turbo)			
61	Finland	Christie, Martin	19th	Mitsubishi Lancer Evo	Gr.N
62	Australia	Christie, Martin	R	Mitsubishi Lancer Evo III	Gr.N
		retired (engine)			
63	San Remo	Christie, Martin	R	Mitsubishi Lancer Evo III	Gr.N
		retired (electronics)			
64	Catalunya	Christie, Martin	26th	Mitsubishi Lancer Evo III	Gr.N
1997					
65	Argentina	Garcia, Jose	14th	Mitsubishi Lancer Evo IV	Gr.N
1998					
66	Argentina	Garcia, Jose	R	Mitsubishi Lancer Evo IV	Gr.N
		retired (suspension)			
67	Australia	del Buono, Jorge	18th	Mitsubishi Lancer Evo V	Gr.N
1999					
68	Argentina	Garcia, Jose	8th	Mitsubishi Lancer Evo V	Gr.N
2000					
69	Argentina	Curletto, Diego	R	Ford Escort RS Cosworth	Gr.A
		retired (mechanical)			



Del Buono y Recalde 1988 la apoteosis en el estadio.

JORGE “BICHO” DEL BUONO LO VIVIÓ ASÍ



Dr. Jesús Garcés

En 1988 tuvo lugar un hecho histórico en el WRC el Rally de Argentina era ganado por un equipo de piloto y copiloto argentinos Jorge Recalde y Jorge del Buono. Toda una nación vibró con esta hazaña. Hoy el “Bicho” del Buono nos lo cuenta en un relato directo y sincero.

Parece mentira que van a cumplirse 38 años en agosto próximo de aquel famoso triunfo, el primero, y el único con Jorge Recalde o de un argentino o de un sudamericano en el campeonato del mundo. Nosotros integramos el equipo oficial Lancia, ya comenzamos en el 86 con la S4, después con el cambio de reglamento en el 87 pudimos salir segundo detrás de Miki Biasion.

En el 88 veníamos ganando los primeros tramos, tuvimos una pequeña rotura de una goma, y pasamos a estar segundos, y en la tercera etapa Miki tuvo problemas eléctricos en el auto, y ahí pasamos a comandar nosotros por más de tres minutos y medio la carrera. Pero bueno, nosotros éramos colaboradores de Miki y de Lancia para esa carrera de la República Argentina, no hacíamos el campeonato del mundo. Terminamos la tercera etapa y bueno, creíamos que esa noche o al día siguiente iba a llegar la orden. Hablamos con los directivos, y si había alguna orden que cumplir o algo,

y dijeron no, no hay ninguna orden. Cesare Fiorio no había venido ese año a la República Argentina, así que bueno, el único que decidía o exigía, podría exigir, sería Miki Biasion. Pero bueno, la etapa del día domingo transcurre normalmente, no venía la orden, no venía la orden, seguíamos los tramos, ganábamos muchos tramos, menos los dos o tres últimos. Lo único que le pedía a Jorge era concentrarnos, no pensar en nada, solamente porque eran tramos muy conocidos. La gente estaba en toda la veta del camino, estaba enardecida, muy eufórica. Mucho público esos años en la Argentina. Y bueno, llegó la última etapa y pensé, bueno, vendrá la orden. Pero ¿qué pasó? Cuando llegamos a Santa Rosa Calamuchita, ahí nos encontramos con una sorpresa, que fue dos pasacalles muy grandes que puso la gente de Santa Rosa Calamuchita. Uno decía Biasion Silviero, campeón del mundo, y abajo decía Recalde del Buono, bienvenido. Parece que no, pero



Jorge Bicho del Buono el hombre de las notas.

creo que también eso influyó para que Miki no diera en ningún momento orden, y que las carreras se desarrollaran normalmente, pues él tenía mucho respeto al público argentino, primero porque su primera carrera en el 86 para la prueba por el Campeonato del Mundo que ganó Miki Biasson fue el Rally de Argentina con la S4. Y segundo porque era muy, pero muy querido entre todos los aficionados cordobeses y de todo el país. Y bueno, terminó el último tramo y pensé, llegará en el control horario una orden para penalizar, pero no, en ningún momento.

Cuando llegamos al estadio, en el estadio había, no sé, 20, 30 mil personas o más. Y toda la vela del camino era mucha gente que participaba de ese rally siempre, mucho público. Y la gente estaba enloquecida de nuestro primer triunfo.

Y además cuando subimos al podio o con la rampa de llegada, parecía increíble que todo el mundo estaba victoreando el nombre de Jorge, el abrazo de su madre, el de Reutemann, todos los grandes amigos de Jorge, el negro Rizuta, todo un montón de gente que estaban tan felices. Para nosotros fue algo normal porque creíamos que iban a venir muchos triunfos después o sería el primero. Lo que no nos dimos cuenta de que eso fue una vez sola en la vida, y ya pasaron tantos años, 38 años, y nadie lo pudo igualar.

Podríamos haber ganado Kenia en el año 89, al año siguiente, que estuvimos tres meses probando en Kenia, ganamos la primera etapa, la segunda, la tercera, la cuarta. El día domingo de Pascua, porque ahí la carrera termina el lunes, un helicóptero nuestro tiene problemas, un aterrizaje forzado, se lastiman. Y bueno, ahí perdimos el helicóptero, aparece el helicóptero que tenía Miki, que eran ocho mecánicos, como la reparación se hacía en carrera, eran ocho mecánicos por cada helicóptero. Y bueno, después de cinco



Recalde y del Buono en plena lucha en post de la primera victoria en Argentina.

horas aparece el helicóptero de Miki Biasson a la par nuestro para poder, según dice el piloto, para poder ver los dos autos a la vez. Y pasa por un corral de ovejas del lado derecho. Y bueno, las ovejas dónde van a ir, del lado izquierdo. En ese lado izquierdo venía Recalde de Lugono, venía ahí con el lance a punteros y aparecieron 20 ovejas de repente en la ruta. Regresó un problema con el radiador de aceite, y bueno, tuvimos que abandonar.

Y lamentablemente, esa carrera hubiera sido maravillosa para Recalde, porque ganar Kenia en aquel entonces, que eran 6.500 kilómetros, y una inversión muy millonaria del lance, porque invirtió para esa carrera casi cuatro millones y medio de dólares, es como ganar Monte Carlo para la Fórmula 1, pero bueno, el destino no lo quiso. Y así pasaron los años y nunca pudimos.

El campeonato mundial de Grupo N, o la Copa FIA, también la podía haber ganado Recalde en el 88, y no quiso firmar una protesta del auto que nos ganó, que nos ganó con un auto fuera de reglamento.

Y bueno, creo que esto demuestra un poco la personalidad de Jorge Recalde. Una persona simple, una persona con unas condiciones conductivas extraordinarias. Se adaptó muchísimo a autos de mucha potencia, porque él corría turismo de carretera. Y bueno, pudo hacer grandes actuaciones con el Audi en el 84, en el 86 con el S4, 87, 88, en Grecia con el Audi también. De verdad, muchos lindos recuerdos que dejó mis diez años, los mejores años deportivos junto a Jorge. Y lo del Rally de la República Argentina quedará para siempre, porque es muy difícil que un argentino o un sudamericano pueda ganar una prueba del mundial en el momento actual, porque es una mono marca. Y entonces es difícil integrar un equipo oficial. Esperemos que el año próximo, creo que van a cambiar el reglamento, o en el 27 o el 28, y eso, a ver si abrimos la posibilidad de que la gente nueva, gente joven, pueda ingresar o poder mostrar sus cualidades. Yo estuve el otro día en las pruebas oficiales de Lancia en Francia con un piloto argentino que se llamaba Santino Rossi, junto con Gaby Pozo, que es el único piloto argentino campeón del mundo en grupo N de producción en el año 2001.



Trelles y Del Buono compitiendo en el Rally Legend. Dos grandes amigos dentro y fuera de la competición.

Estuvimos ahí, lo navegué y comprobé, pese a mis 81 años, comprobé el auto realmente con mucho futuro. Hay que trabajar todavía un poquito, pero tiene muchísimo futuro en Lancia. Y bueno, esperemos que, para el año próximo, o el otro, cambie la categoría para mejorar lo que es el rally mundial.

Una vez le preguntaron al Bicho en una entrevista ¿Cuáles fueron los mejores pilotos que te llevaron? A lo que él contestó:

"Tuve la dicha y el honor de ir con los mejores de mi país. Previo al rally, en Turismo Nacional acompañé a Carlos Pascualini, un señor, un pilotazo con una sensibilidad especial para correr en montaña; con el "Yeti" Di Nezio corrí del 1974 a 1976, y fue espectacular hacía los mismos tiempos que el colorado Zunino o Fernandino pero llevando el auto de lado a lado, a pesar de ser del llano bonaerense, pero en la montaña improvisaba bárbaro al igual que el "Chino" Canedo. La hoja a ellos les llegó de grandes, pero pudieron andar más seguros e igual sacar diferencia. Tuve la suerte de vivir esa época del '72 al '79 en que se hizo la primera prueba de rally. Con Recalde corrí por primera vez en 1976. La época con Jorge Recalde fue maravillosa y también con Trelles. Cada piloto tiene condiciones diferentes."

La "Hoja De Ruta":

"Cuando ganamos con Angel Di Nezio el Gran Premio de la Montaña al "Chino" Canedo. Este vino a buscarme al hotel en Carlos Paz y me dijo: "Bicho ¿por qué no venís con esa bendita hoja para ver cómo es?". y agarré un pedacito de la Pampa de Achala, hicimos sólo una parte, de noche, le iba cantando y me dijo "ahora entiendo, no puedo correr nunca más!" y me lo decía quien para mí era el dios de la montaña. Ellos anotaban que tenían por delante 25 km de camino sinuoso y yo tenía 25 páginas con referencias. Para mí es impagable haber vivido toda esa época del nacimiento de esta actividad desde aquel famoso Rally Fiat 600 de 1970."

Cuando se olvidan o pierden los papeles El "error" de correr sin hoja de ruta:

"Perderme leyendo no me pasó pero en el caso de Recalde está la anécdota de Pilcaniyeu-Bariloche, un tramo que se repetía pero que en la tercera etapa del rally de 1983 no puse en la carpeta. Vengo cantando la hoja, pa, pa, pa y 'uh me olvidé de esa hoja.' 'Uh, qué boludo, ahora vas a saber lo que es ir sin hoja,' me respondió Jorge."

Ha seguido en activo prácticamente hasta ayer pues en 2025 con Gustavo Trelles participó en el Rally Legend de la Republica de San Marino con un Subaru Impreza terminando en sexta posición de la general, con casi 81 años.

Posee reconocimientos, y títulos como deportista insigne, lobo de mar al deporte, y la cultura (1996), embajador del rally en el mundo (2021). y desde 2022 el 13 de noviembre (día de su nacimiento) es el día del navegante del rally en Argentina.

"De correr en motoneta a ser Campeón del Mundo y poder estar en Montecarlo."
"Soy un agradecido a la vida, soy un agradecido del rally"

El palmarés de Jorge del Buono es tan extenso, y las anécdotas vividas, que nos ha sido imposible resumirlo para incluirlo en estas páginas, por lo que Límite Motor va a colgarlo en Facebook para que todos sus seguidores, que son legión, puedan descargarlo, o leerlo, pues sin duda es un grande del automovilismo mundial, que pasados los 80 sigue asesorando a jóvenes, y colaborando con el que se lo solicita.

Desde Límite Motor, el que suscribe, quiere agradecerle a Jorge del Buono y a su hija Paola su ayuda para la realización de este pequeño homenaje en forma de artículo, a un hito memorable de la historia del automovilismo argentino, y a los héroes que lo llevaron a cabo Jorge Recalde, y Jorge "Bicho" del Buono.

El apodo **"Bicho"** surgió en su juventud en Mar del Plata durante un programa de televisión. Tras ganar una carrera, le preguntaron cuál de los hermanos Del Buono era, y él respondió que las chicas le decían "Bicho"

NICOLA ROMEO: EL HOMBRE QUE DIO NOMBRE, ALMA Y DESTINO A ALFA ROMEO



Dr. Jesús Garcés

“Algunas personas fundan empresas. Otras crean una forma de entender el automóvil. Nicola Romeo hizo ambas cosas.”

Cuando hoy pronunciamos el nombre **Alfa Romeo**, pensamos en el rugido de un motor de doble árbol de levas, en la silueta de un 8C lanzándose por las rectas de Monza, en Tazio Nuvolari luchando contra gigantes alemanes o en Juan Manuel Fangio conquistando el primer Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Sin embargo, detrás de todo ello se encuentra un ingeniero napolitano que jamás fue un piloto profesional, pero que comprendió antes que nadie que la competición era el mejor laboratorio para construir los mejores automóviles del mundo.

Nicola Romeo no fundó únicamente una empresa automovilística. Transformó una pequeña fábrica milanesa al borde de la desaparición en una marca legendaria cuya identidad deportiva sigue viva más de un siglo después. Su historia es la de un industrial visionario que sobrevivió a la Primera Guerra Mundial, levantó un imperio mecánico, convirtió la competición en la mejor publicidad imaginable y dejó una herencia que todavía hoy representa una de las páginas más brillantes de la historia del automóvil. ([Stellantis Media](#))

LOS HUMILDES ORÍGENES DE UN GIGANTE

Nicola Romeo nació el 28 de abril de 1876 en Sant'Anti-mo, cerca de Nápoles, dentro de una familia de recursos muy modestos.

Su padre era maestro de escuela y el dinero apenas alcanzaba para mantener a la familia. El joven Nicola caminaba varios kilómetros diariamente para asistir al instituto técnico de Nápoles mientras impartía clases particulares para costearse los estudios. Aquellas dificultades forjaron un carácter extraordinariamente disciplinado. Terminó Ingeniería en Nápoles y posteriormente amplió estudios de ingeniería eléctrica en Lieja (Bélgica), uno de los grandes centros tecnológicos europeos de la época. También trabajó en Francia, Alemania, y Reino Unido, donde descubrió el enorme potencial de la mecanización industrial que estaba revolucionando Europa. ([Stellantis Media](#))

Aquellos viajes le convencieron de que el futuro pertenecía a quienes dominaran la ingeniería.

ANTES DE FABRICAR AUTOMÓVILES

Curiosamente, Nicola Romeo nunca comenzó construyendo coches. En 1911 fundó en Milán la sociedad Ing. Nicola Romeo & C., dedicada a fabricar maquinaria industrial para minería, ferrocarriles y obras públicas. Su empresa introducía en Italia tecnología estadounidense y británica, especialmente maquinaria pesada y compresores industriales. El negocio creció rápidamente.

El joven Romeo comprendía perfectamente dos principios:



Nicola Romeo.



Evolución del logo Alfa, y posterior Alfa-Romeo.

- la mecanización era el futuro de Europa;
 - la producción a gran escala generaba riqueza.
- Aquellos beneficios serían decisivos pocos años después.

LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL CAMBIA EL DESTINO DE ALFA

En 1914 estalla la Primera Guerra Mundial. Italia entra en combate un año después. Mientras muchas empresas desaparecen, Romeo hace exactamente lo contrario, y aprovecha su experiencia industrial para fabricar productos para abastecer al ejército de material útil tanto para el combate como para la logística como munición, compresores, maquinaria militar, locomotoras, equipos para ingeniería de guerra.

Sus compresores fueron utilizados incluso en las operaciones mineras del Monte Col di Lana, uno de los episodios más importantes del frente alpino italiano. La enorme producción militar convirtió a Romeo en uno de los industriales más importantes del país, y aunque el origen de esa prevalencia se encuentre en una guerra está claro que Romeo sabía adaptar su capacidad industrial a las circunstancias.

EL RESCATE DE A.L.F.A.

Durante la primera década del Siglo XX, el francés Alexandre Darracq, decide poner en liquidación la SAID (“Società Anonima Italiana Darracq”). Apenas en el umbral de la segunda década, es rebautizada como ALFA, iniciales que equivalen a “Anónima Lombarda Fabbrica Automobili”, después fueron llegando las diferentes evoluciones, y cambios en el logo de la firma.

En Milán en 1910 la pequeña marca Anonima Lombarda Fabbrica Automobili más conocida por sus siglas A.L.F.A. pasa por momentos críticos. Con la Gran Guerra (I Guerra

Mundial) la empresa de automóviles lombarda atravesaba enormes dificultades económicas, precisamente por no haber adaptado sus capacidades a la situación bélica. Viendo una oportunidad en 1915, Nicola Romeo adquirió el control de la compañía, y la integró en su creciente grupo industrial. Durante la contienda mundial, la fábrica del Portello dejó prácticamente de fabricar automóviles, y siguiendo la filosofía de Romeo pasó a producir material para aportar recursos al esfuerzo bélico, potenciando la capacidad industrial del grupo, de tal manera que lo que parecía iba a ser el final de ALFA, la reconversión la salvó.

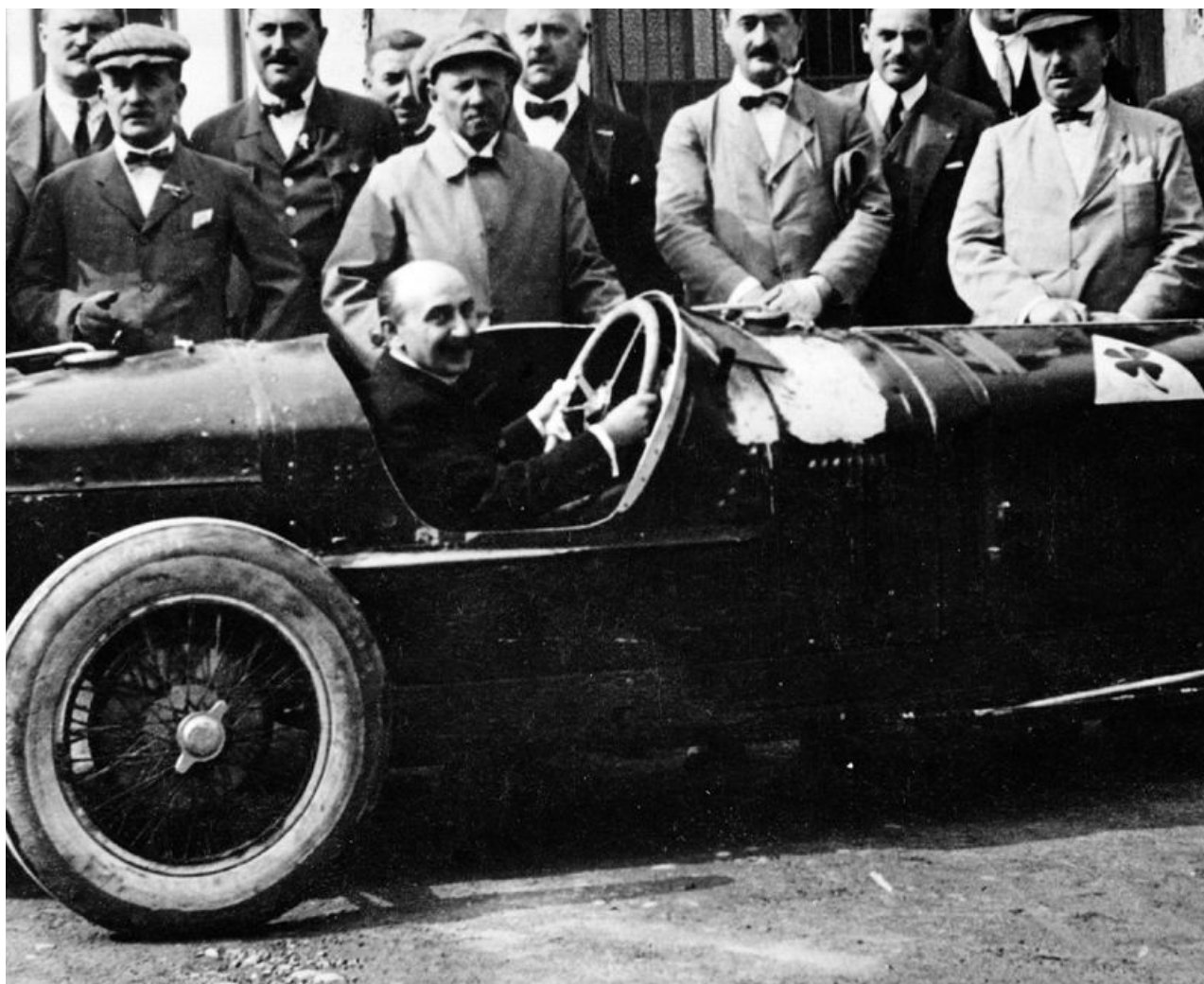
EL NACIMIENTO DE ALFA ROMEO

Terminada la guerra, Romeo tomó una decisión histórica. Su idea no era la de recuperar simplemente la antigua A.L.F.A., sino que lo que ansiaba era crear una marca completamente nueva, y en 1920 nació oficialmente ALFA-ROMEO uniendo el acrónimo original con su apellido. Había nacido un icono en el mundo del automóvil, y pronto lo haría en el motorsport.

El primer automóvil en lucir aquel nombre fue el 20-30 HP Torpedo, iniciando una nueva etapa en la historia del automóvil italiano.

UNA FILOSOFÍA REVOLUCIONARIA

Nicola Romeo comprendió algo que muy pocos industriales habían entendido, algo que para el futuro cliente debería ser una muestra de identidad, y es que no bastaba fabricar buenos automóviles, había que demostrarlo, y la mejor forma era que sus vehículos venciesen a los otros constructores en competición. Su filosofía era extremadamente moderna para la época: “ganar carreras para vender coches”.



Nicola Romeo en Portobello, Milán, durante la presentación del Alfa Romeo P2.

Décadas antes de que Ferrari, Porsche o Mercedes hicieran de ello una estrategia comercial, Romeo ya concebía el automovilismo como un laboratorio tecnológico, y una herramienta de promoción internacional.

LOS HOMBRES QUE CAMBIARON LA HISTORIA

Uno de los mayores talentos de un innovador, y gran industrial como Nicola Romeo consistió en rodearse de ingenieros excepcionales. Entre ellos destacaron:

- **Giuseppe Merosi**, creador de los primeros Alfa deportivos.
- **Vittorio Jano**, posiblemente uno de los mayores diseñadores de la historia del automóvil.
- **Enzo Ferrari**, entonces piloto y representante comercial de Alfa Romeo, quien convenció a Romeo para incorporar a Jano a la empresa.

Aquella combinación marcaría toda una época.

EL NACIMIENTO DE UNA LEYENDA DEPORTIVA

Los primeros modelos deportivos fueron auténticas obras maestras, que ocupan lugares de privilegio en nuestra memoria, y actualmente en los libros de historia, y en todo museo que se precie, como por ejemplo

- G1
- RL
- RL Targa Florio
- P1
- P2

El RL proporcionó en 1923 la primera gran victoria internacional de Alfa Romeo en la Targa Florio, con Ugo Sivocci, mientras Antonio Ascari completó un histórico doblete para la marca. Aquella victoria convirtió a Alfa Romeo en una referencia del automovilismo europeo consolidando la imagen que Nicola Romeo quería para la marca de vehículo robusto, bello, y deportivo.

El éxito en la Targa Florio de 1923, el primero de verdadera importancia para Alfa Romeo, no fue suficiente para que Nicola Romeo asegurara la consagración definitiva del Biscione en las competiciones. Por ello, fue Enzo Ferrari quien, en nombre de Romeo, trajo a Vittorio Jano a Milán: el hombre que diseñaría el Gran Premio "P2", el coche cuyas victorias impulsaron a Alfa Romeo a la cima del éxito deportivo internacional. También como resultado de los triunfos deportivos del P2, Jano asumiría más tarde el cargo de director técnico y, unos años después, diseñó primero el "6C" y luego el mundialmente famoso "8C".



Antonio Ascari durante la Targa Florio de 1923 pilotando el Alfa Romeo RL terminando en 2ª posición.

EL ALFA ROMEO P2: EL COCHE QUE CONQUISTÓ EL MUNDO

Si existe un automóvil que resume la visión de Nicola Romeo es el Alfa Romeo P2, diseñado por Vittorio Jano.

Características principales:

- motor de ocho cilindros en línea;
- compresor;
- aproximadamente 155 CV;
- velocidad cercana a 225 km/h.

En 1925 logró un hito histórico para Alfa Romeo pues conquistó el primer Campeonato Mundial de Constructores de Automovilismo, organizado por la AIACR, (*Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus*), esta fue la organización predecesora de la actual **FIA** (Federación Internacional del Automóvil). Fundada en 1904 en París, se encargó de establecer los primeros reglamentos internacionales de Grandes Premios, y organizó el primer Campeonato de Europa de Pilotos en los años 30. Tras la Segunda Guerra Mundial, la AIACR se reestructuró, pasando en 1947 a denominarse como FIA (Federación Internacional de Automovilismo). En 1950, este organismo fue la impulsora de la creación del primer Campeonato Mundial de Pilotos, evento que marcó el nacimiento oficial de la actual Fórmula 1.

A finales de 1921, el gobierno italiano, a través de los bancos, tomó el control de Alfa Romeo, inaugurando efectivamente una nueva fase para la empresa. Nicola Romeo continuó ejerciendo como director general, guiando la transición de empresa privada a empresa bajo el control del estado italiano, dada su experiencia. En 1928 dimitió del cargo, siendo nombrado en 1929 senador del Reino, un prestigioso reconocimiento por su contribución a la industria italiana. Falleció el 15 de agosto de 1938 en Magreglio, donde se había retirado con su esposa y siete hijos, dejando atrás la memoria de una figura decidida, y visionaria de la industria italiana, que marcó una época y un camino para sus sucesores, y que perdurará en la memoria del automovilismo por siempre.



Giuseppe Campari piloto Alfa Romeo Nicola Romeo propietario AR y Giulio Ramponi mecánico durante la celebración de la victoria en las Mille Miglia de 1928.

SUS "EQUIPO DE ORO"

Durante la etapa en la que Nicola Romeo dirigió Alfa Romeo (1915-1928), la marca reunió a un grupo de pilotos que sentaron las bases de su leyenda deportiva. Muchos de ellos no solo ganaron carreras, sino que contribuyeron al desarrollo de los modelos de competición que convertirían a Alfa Romeo en la referencia del automovilismo europeo, y mundial.

Entre 1920 y 1925, Nicola Romeo consiguió reunir probablemente el mejor equipo de pilotos posible en el mundo. Cada uno desempeñó un papel fundamental en la proyección de la marca.

- **Giuseppe Campari** era el piloto más experimentado, y el gran desarrollador de los primeros Alfa de competición.
- **Antonio Ascari** aportaba una velocidad excepcional, y fue considerado por Enzo Ferrari como "el Maestro".
- Ugo Sivocci logró la victoria que dio prestigio internacional a la marca, y legó el símbolo del Quadrifoglio Verde.
- **Enzo Ferrari**, antes de fundar su propia escudería, fue piloto oficial, y embajador comercial de Alfa Romeo, además de impulsar la incorporación de Vittorio Jano, el ingeniero que diseñaría el revolucionario P2.
- **Gastone Brilli-Peri** culminó la obra iniciada por sus compañeros al asegurar el primer Campeonato Mundial de Constructores de 1925, un hito que situó definitivamente a Alfa Romeo en la cima del automovilismo mundial.

Estos cuatro pilotos pertenecen al Olimpo del automovilismo de entreguerras y fueron protagonistas de la época dorada de Alfa Romeo, aunque algunos también alcanzaron grandes éxitos con otras marcas. A continuación, se resumen sus principales hitos, poniendo el foco en su relación con Alfa Romeo.

Piloto	Años en Alfa Romeo	Modelo (s) principal (s)	Victoria o logro más significativo
Giuseppe Campari	1920-1928	40/60 HP, RL, P2	Gran Premio de Francia de 1924 (Lyon), primera victoria internacional del Alfa Romeo P2 en un Gran Premio. También vencedor en Mugello (1920 y 1921).
Antonio Ascari	1920-1925	RL, P2	Gran Premio de Bélgica de 1925 (Spa-Francorchamps) con el Alfa Romeo P2. Fue uno de los grandes artífices del título mundial de constructores de 1925.
Ugo Sivocci	1920-1923	RL Targa Florio	Targa Florio de 1923, primera gran victoria internacional de Alfa Romeo. Introdujo el legendario Quadrifoglio Verde, que desde entonces identifica a los Alfa Romeo más deportivos. (Alfa Romeo Canada).
Enzo Ferrari	1920-1924 (como piloto oficial)	40/60 HP, RL	Coppa Acerbo de Savio (1923 y 1924). Más importante aún fue su papel como representante de Alfa Romeo y su recomendación para contratar al ingeniero Vittorio Jano.
Gastone Brilli-Peri	1925	P2	Gran Premio de Italia de 1925 (Monza). Su victoria aseguró el primer Campeonato Mundial de Constructores de la historia para Alfa Romeo.
Giulio Masetti	1922-1923	RL Targa Florio	4.º puesto en la Targa Florio de 1923, contribuyendo al extraordinario resultado colectivo de Alfa Romeo (1.º, 2.º y 4.º). Fue uno de los grandes especialistas italianos en pruebas de carretera.
Tazio Nuvolari (1892-1953)	1930-1934 (Scuderia Ferrari/Alfa Romeo)	6C 1750 GS, 8C 2300 Monza, Tipo B (P3)	Mille Miglia 1930, venciendo a Achille Varzi tras adelantarlo de noche con las luces apagadas, una de las gestas más célebres de la historia del automovilismo. • Targa Florio 1931 y 1932. • Gran Premio de Italia 1932 (Monza). • Gran Premio de Mónaco 1932. • Campeón de Europa de Pilotos 1932, considerado entonces el equivalente al campeonato continental de Grandes Premios. • Contribuyó decisivamente a consolidar el prestigio internacional del Alfa Romeo P3.
Rudolf Caracciola (1901-1959)	1931-1932	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	Mille Miglia 1931, primer piloto no italiano en conquistar la prueba. • Victorias en numerosos Grandes Premios internacionales con Alfa Romeo antes de convertirse en la gran figura de Mercedes-Benz. • Posteriormente lograría tres Campeonatos de Europa de Grandes Premios (1935, 1937 y 1938) con Mercedes.
Achille Varzi (1904-1948)	1930-1934 y 1946	Alfa Romeo P2, 8C 2300, Tipo B (P3)	Targa Florio 1930. • Gran Premio de Túnez 1934. • Victorias en los Grandes Premios de Trípoli, Niza, Mónaco y Roma. • Gran rival de Nuvolari, protagonizando algunos de los duelos más legendarios del automovilismo europeo. • Fue uno de los pilotos más rápidos de la década de 1930.
Louis Chiron (1899-1979)	1933-1935	Alfa Romeo Tipo B (P3), 8C 2300	Gran Premio de Francia 1933. • Gran Premio de España 1934. • Victorias en los Grandes Premios de Checoslovaquia, Marruecos y Dieppe. • Considerado el mejor piloto monegasco de la historia y durante décadas el único ganador del Gran Premio de Mónaco nacido en el Principado (aunque esa victoria fue con Bugatti en 1931).

SUS GRANDES GESTAS CON ALFA ROMEO

El cuarteto que hizo inmortal a Alfa Romeo entre 1930 y 1935, período en el que Alfa Romeo reunió probablemente la alineación de pilotos más brillante del mundo:

- **Tazio Nuvolari**, el genio indomable capaz de ganar en cualquier circuito, y bajo cualquier condición.
- **Rudolf Caracciola**, maestro de la precisión, y primer extranjero en conquistar la Mille Miglia.
- **Achille Varzi**, rival directo de Nuvolari, y paradigma del pilotaje elegante.
- **Louis Chiron**, el refinado monegasco que llevó el prestigio de Alfa Romeo a los Grandes Premios internacionales.

Al volante de máquinas legendarias como el 8C 2300 Monza y, sobre todo, el Tipo B (P3) de Vittorio Jano, este grupo de pilotos convirtió a Alfa Romeo en la referencia del automovilismo mundial durante los primeros años de la década de 1930. Sus victorias en la Mille Miglia, la Targa Florio, los Grandes Premios de Mónaco, Italia, Francia y España, y el Campeonato de Europa de Pilotos cimentaron una reputación deportiva que todavía hoy forma parte de la identidad de la marca del Biscione.

Tazio Nuvolari: el piloto que convirtió lo imposible en rutina

Si hubiera que elegir al piloto que mejor representó el espíritu de Alfa Romeo, probablemente sería Tazio Nuvolari. Un piloto con unas cualidades innatas, y con una valentía a prueba de toda dificultad.

Sus mayores hazañas incluyen:

- Mille Miglia de 1930, considerada una de las carreras más extraordinarias jamás disputadas.
- Targa Florio de 1931, dominando los exigentes caminos sicilianos.
- Campeón de Europa de 1932, cuando los Grandes Premios reunían a los mejores pilotos del mundo.
- Fue el primer gran héroe del Alfa Romeo Tipo B (P3), el primer monoplaza auténtico de la historia de los Grandes Premios, diseñado por Vittorio Jano.

Rudolf Caracciola: el alemán que conquistó Italia

Caracciola sorprendió al mundo al convertirse en el primer extranjero en ganar la carrera por excelencia la Mille Miglia, en 1931, con un Alfa Romeo 8C 2300.

Aquel triunfo tuvo un enorme impacto en Italia, donde la prueba era considerada un símbolo nacional. Su conducción, rápida y extraordinariamente precisa, le abrió las puertas de Mercedes-Benz, con la que se convertiría en uno de los grandes campeones de la era de las “Flechas de Plata”.

Achille Varzi: el aristócrata de la velocidad

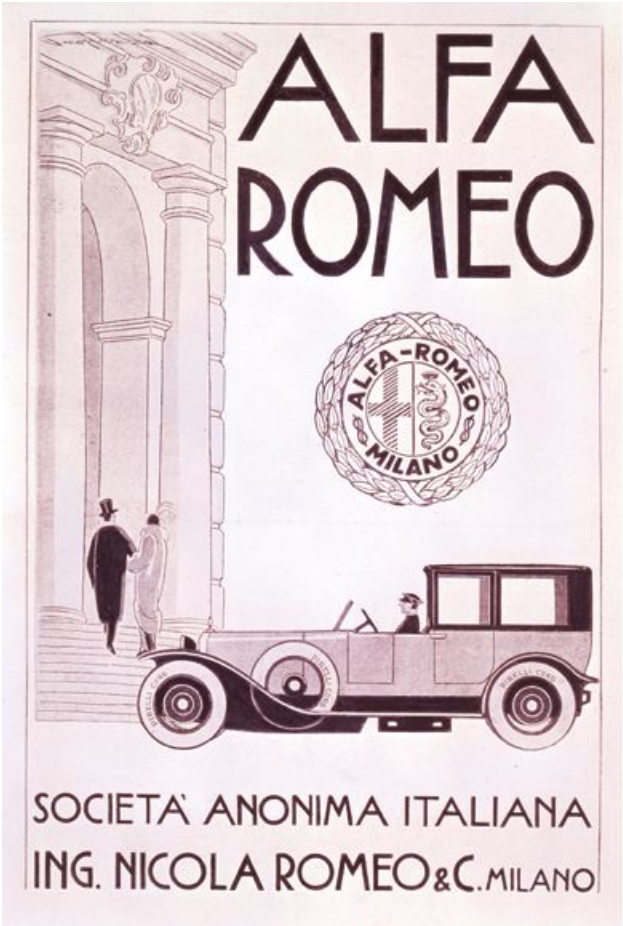
Varzi poseía un estilo muy diferente al de Nuvolari. Mientras Tazio pilotaba de forma agresiva, y espectacular, Varzi era elegante, metódico y extremadamente fino

al volante. Sus enfrentamientos con Nuvolari entre 1930 y 1934 son considerados una de las primeras grandes rivalidades del automovilismo internacional. Ambos se alternaron victorias en pruebas como la Targa Florio, el Gran Premio de Trípoli, el Gran Premio de Mónaco, y numerosas competiciones europeas, elevando el prestigio de Alfa Romeo.

Louis Chiron: el caballero de Mónaco

Louis Chiron fue uno de los pilotos más refinados de su época. Con Alfa Romeo consiguió importantes triunfos internacionales, y fue pieza clave para mantener la competitividad de la marca frente al creciente poderío de la industria automovilística alemana representada por Mercedes-Benz, y Auto Union. Su elegancia al volante, y su regularidad le convirtieron en uno de los pilotos más respetados de Europa.

Al volante de máquinas legendarias como el 8C 2300 Monza y, sobre todo, el Tipo B (P3) de Vittorio Jano, este grupo de pilotos convirtió a Alfa Romeo en la referencia del automovilismo mundial durante los primeros años de la década de 1930. Sus victorias en la Mille Miglia, la Targa Florio, los Grandes Premios de Mónaco, Italia, Francia y España, y el Campeonato de Europa de Pilotos cimentaron una reputación deportiva que todavía hoy forma parte de la identidad de la marca del Biscione.



MODELOS LEGENDARIOS NACIDOS BAJO LA INFLUENCIA DE NICOLA ROMEO

Durante la etapa de Nicola Romeo nacieron las bases de los automóviles deportivos italianos:

20-30 HP Primer Alfa Romeo oficial.

RL - Gran turismo de seis cilindros.

RL Targa Florio - Versión deportiva vencedora.

P2 - Campeón del Mundo.

6C - Diseñado por Vittorio Jano.

8C - El automóvil que posteriormente dominaría Europa durante la década siguiente.

Alfa Romeo 20-30 HP (1920)



Alfa Romeo 20-30 HP, primer automóvil comercializado con el nombre **Alfa Romeo** tras la adquisición de la compañía por Nicola Romeo. Fue el modelo con el que comenzaron a competir pilotos como Enzo Ferrari, Antonio Ascari y Ugo Sivocci.

Alfa Romeo RL y RL Targa Florio



Alfa Romeo RL, elegante gran turismo de seis cilindros diseñado por Giuseppe Merosi. Su evolución, el **RL Targa Florio**, conquistó la **Targa Florio de 1923** con Ugo Sivocci y dio origen al legendario Quadrifoglio Verde, símbolo deportivo de Alfa Romeo.

Alfa Romeo P2



Alfa Romeo P2, diseñado por **Vittorio Jano**, fue el coche con el que la marca conquistó el **primer Campeonato Mundial de Constructores** en 1925. Está considerado uno de los monoplazas más importantes de la historia del automovilismo.

Alfa Romeo 6C



El **Alfa Romeo 6C**, obra maestra de **Vittorio Jano**, inauguró una saga de deportivos de seis cilindros que dominaría las pruebas de resistencia y de carretera durante la década de 1930. Modelos como el **6C 1750 GS** fueron conducidos por Tazio Nuvolari y se convirtieron en auténticos iconos de la ingeniería italiana.

Alfa Romeo 8C



El **Alfa Romeo 8C 2300** fue el gran dominador del automovilismo europeo entre 1931 y 1934. Vencedor en la **Mille Miglia**, la **Targa Florio**, las **24 Horas de Le Mans** (cuatro triunfos consecutivos), y numerosos Grandes Premios, es considerado uno de los automóviles de competición más exitosos de todos los tiempos.

EL COMIENZO DEL DECLIVE EMPRESARIAL

Paradójicamente, el enorme crecimiento industrial también generó problemas financieros. La posguerra fue extremadamente complicada. Italia atravesó una profunda crisis económica. Los bancos comenzaron a intervenir en numerosas industrias.

En 1921 el control financiero de Alfa Romeo pasó progresivamente a manos del Estado italiano a través de entidades bancarias, aunque Nicola Romeo continuó durante algunos años como director general para facilitar la transición como hemos comentado anteriormente. Finalmente abandonó la empresa en 1928.

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Nicola Romeo falleció el 15 de agosto de 1938, un año antes del estallido de la Segunda Guerra Mundial, por lo que no participó en ella. Durante sus últimos años ejerció como senador del Reino de Italia y permaneció alejado de la gestión de Alfa Romeo. (Treccani)

Sin embargo, la empresa que llevaba su apellido sí desempeñaría un papel clave durante la contienda, fabricando motores aeronáuticos y material militar, demostrando nuevamente la extraordinaria capacidad industrial que él había contribuido a desarrollar.

EL LEGADO DE NICOLA ROMERO

Resulta imposible entender la historia del automóvil sin Nicola Romeo, y como consecuencia sin Alfa Romeo. Romeo no diseñó personalmente los grandes Alfa de competición, tampoco pilotó en la Targa Florio, y no ganó Grandes Premios con sus vehículos, su grandeza fue otra.

Comprendió como ningún otro antes, que el automóvil debía de provocar emoción antes que ser un mero transporte; que las carreras eran el banco de pruebas ideal para acelerar el progreso técnico; y que la excelencia nacía de reunir a los mejores ingenieros, pilotos, y mecánicos bajo una misma visión. Esa filosofía permitió que Alfa Romeo se convirtiera en una referencia mundial de la ingeniería deportiva sentando las bases de futuras gestas, desde los triunfos de Nuvolari con los 8C hasta los títulos de Fórmula 1 con Giuseppe Farina en 1950, y con Juan Manuel Fangio en 1951.

Cuando Nicola Romeo murió en Magreglio en 1938, dejaba tras de sí mucho más que una empresa había dado identidad a una marca cuyo apellido acabaría sien-

do sinónimo de pasión, competición, y excelencia mecánica. Más de un siglo después, cada Alfa Romeo que luce el Biscione sigue evocando aquella visión nacida en la fábrica del Portello: construir automóviles capaces de emocionar en la carretera porque antes habían demostrado su valía en los circuitos.

SÍMBOLO DE LA MARCA "EL BISCIONE"

El emblema de Alfa Romeo, creado en 1910, combina dos símbolos históricos de Milán divididos en un círculo. A la izquierda, la cruz roja sobre fondo blanco representa la bandera de la ciudad. A la derecha, el Biscione (una gran culebra coronada que devora a un hombre) es el antiguo escudo de los Visconti.

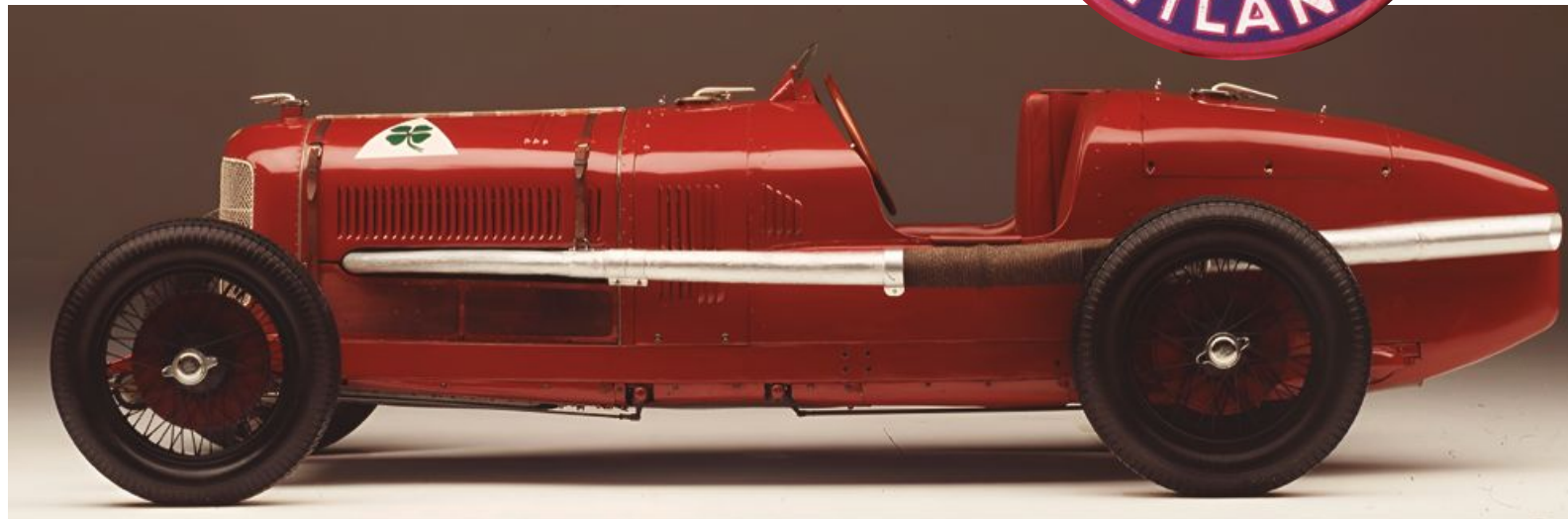
La relación de Alfa Romeo con la familia Visconti es puramente histórica, geográfica y simbólica, no comercial. La marca de autos adoptó el escudo de armas de esta dinastía como parte de su identidad visual para rendir homenaje a la historia de Milán. [1, 2, 3]

EL ORIGEN DEL SÍMBOLO (EL BISCIONE)

El (la gran serpiente azul) era el escudo de armas de los Visconti. Esta familia gobernaron Milán durante la Edad Media, y el Renacimiento (entre 1277 y 1447). El mito dice que un antepasado Visconti mató a un dragón/serpiente que aterrorizaba a Milán, pero el significado real es que el hombre saliendo de la boca de la serpiente representa un renacimiento o la victoria sobre los enemigos.

¿CÓMO LLEGÓ A ALFA ROMEO?

En 1910, el diseñador Romano Cattaneo tuvo la idea mientras esperaba el tranvía en la Plaza del Duomo de Milán, cuando observó el Biscione esculpido en la torre del Filarete del Castello Sforzesco (antigua residencia Visconti), y propuso combinar esa serpiente con la cruz roja de Milán para crear el logo de la nueva fábrica de autos.





1970s - Grazia Tribio en el Centro Stile Fiat dirigido por Giuseppe Barbero.

EL ARTE DE MARIA GRAZIA TRIBIO

“Hubo un tiempo en el que el trabajo del ilustrador en el mundo del diseño automovilístico era sin duda más valorado que hoy. Maria Grazia Tribio pertenece a ese periodo y estoy muy feliz y aún orgulloso de haber contado con su colaboración en algunos de mis proyectos.”

Tal fue lo que nos dijo en honor de nuestra protagonista el ‘gran Maestro’ Paolo Martin, padre del mítico Ferrari Modulo Pininfarina, del Sygma F1 y del Dino Competizione (ambos del mismo carrocerero), entre muchos otros vehículos menos ‘galácticos’.

Además de elaborar sus propuestas mediante dibujos ortogonales en cuatro vistas a escala 1:10, los creativos diseñadores turineses de aquellos recordados años dorados solían saber también dar “vida” a sus ideas y proyectos mediante el uso del color, el equilibrio de luces y sombras sobre la superficie del papel y la representación de los vehículos en perspectivas atractivas.

Sin embargo, muchos no eran especialmente hábiles en ese arte pictórico y, en caso de serlo, ellos —o sus superiores— no les habrían permitido dedicar su tiempo, valioso para la generación constante de nuevas ideas, a perfeccionar y colorear meticulosamente sus bocetos de forma artística. Por eso, las conocidas casas y los diseñadores turineses a título individual recurrían a los servicios de coloristas e ilustradores profesionales, realmente expertos en presentar al cliente final esas ideas por el momento solo esbozadas de un modo mucho más bello, convincente, atractivo y lo más realista posible. Esto ocurría, por supuesto, mucho antes de



Pininfarina Alfa Romeo Vivace 1986.

que el software tan sofisticado de nuestros días pudiera renderizar a la perfección, de forma aparentemente fácil y rápida, los sólidos digitales 3D más detallados y situarlos en cualquier maravilloso entorno virtual bajo cualquier condición de luz, pudiendo girar este “doble”

virtual como si el observador caminara a su alrededor, acercándose o alejándose a voluntad, cambiando colores o configuraciones de accesorios y acabados, etc.

A todo ello se suma ahora, desde las primeras fases del diseño, la ayuda de la inteligencia artificial, un apoyo “mágico” para los buenos diseñadores y solo una máscara inútil para quienes no lo son tanto. Cuando esta realidad actual parecía propia de un delirio de ciencia ficción que nadie imaginaba aún —excepto Syd Mead (¿?)—, muchos artistas de gran talento, completamente desconocidos, trabajaban como profesionales freelance en esta silenciosa parte ilustrativa del proceso de “styling”. Es en este papel, injustamente ignorado, donde encaja perfectamente nuestra protagonista de hoy. Era solo una, pero sin duda destacada, entre muchas otras mujeres y hombres que llevaban el trabajo del diseñador hasta la fase decisiva, elaborando importantísimos renders de presentación que finalmente eran el medio para convencer a un cliente de dar luz verde a nuevos trabajos e incluso en ocasiones a la construcción de un prototipo o de un siempre oneroso modelo de estilo a escala natural. No hace falta decir que ilustradores y coloristas a menudo debían añadir, según su propio criterio o gusto, muchos detalles de acabado que el diseñador —realizando a gran velocidad bocetos para varios proyectos simultáneamente— no tenía ni tiempo, ni libertad, ni quizá ganas de desarrollar. Escuchemos ahora a Maria Grazia, en primera persona, repasando su carrera.

“Nací en Turín el 2 de abril de 1948. Tras estudiar Bellas Artes obtuve dos habilitaciones para trabajar como profe-



1985 Audi - Coggiola a través de Humberto Rodríguez.

sora de Diseño y de Historia del Arte; una me habría permitido quedarme en Turín, mientras que la otra me habría llevado a Milán. Posteriormente cursé dos años de Arquitectura en la Facultad de Turín y, al mismo tiempo, comencé a trabajar en el Centro Stile Fiat, entonces situado en Via La Manta, también en Turín; era el año 1970. Abandoné los estudios de Arquitectura por las dificultades para compaginarlos con mi nuevo trabajo fijo en el Centro Stile Fiat. En Fiat aprendí la técnica del uso de la témpera y del aerógrafo bajo la experta supervisión y guía de la veterana Giovanna Massara, una persona de cualidades sorprendentes, amable aunque reservada, que enseñó a nosotras, las mujeres del arte y el color, cómo realizar de la mejor manera renders de diseño e ilustraciones. Me enamoré enseguida de mi trabajo, donde pude poner en práctica muchas de las técnicas aprendidas en las escuelas de dibujo que había frecuentado, como el uso de pinceles de distintos tamaños para aplicar la témpera, diluida con agua en recipientes adecuados, siguiendo las curvaturas de las superficies a representar, realizando luces y sombras según las reglas del claroscuro...

Junto a mis compañeras realizamos innumerables figurines de automóviles, tractores, excavadoras, trenes, autobuses e incluso murales que decoraban los interiores de nuestros Ferrocarriles del Estado. Permanecí en Fiat durante cuatro años. A comienzos de 1978 me divorcié y así pude volver a trabajar en el campo del diseño en el estudio Graphic Design de Sante Rossi y Alessandro Porta (ambos antiguos compañeros míos en Fiat), en Corso Re Umberto 89, en Turín. En este estudio, el supervisor de mi trabajo era Guido Prino. En Graphic Design perfeccioné aún más mis capacidades de dibujo, aprendiendo el uso de otras técnicas mediante rotuladores de colores, lápices y tizas para conseguir que los degradados realzaran los volúmenes de los objetos a representar (que no siempre eran automóviles), la mayoría de las veces sobre papel Canson en formato 50x70 cm.

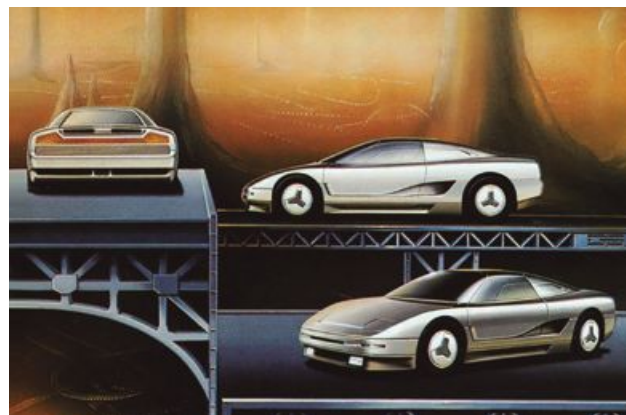
Solía realizar primero los fondos y luego enmascaraba individualmente las partes que debía destacar con películas transparentes adaptadas a las formas, recortadas con cúter, dejando al descubierto solo las partes que debía

pintar. Así tomaron forma mis ilustraciones en los contextos más variados y surrealistas, a veces fruto únicamente de mi inspiración, otras según los deseos de los clientes. También mejoré el uso del aerógrafo para reforzar los efectos creados con la témpera. Además, tuve la posibilidad de profundizar muchísimo en mi conocimiento de las personalidades del ámbito del diseño turinés. Porta era un diseñador y artista muy modesto pero extraordinariamente dotado. En el estudio, durante el tiempo que allí estuve, trabajaban también Carmine Primavera y un japonés cuyo nombre no recuerdo. Producíamos innumerables ilustraciones a color y muy detalladas de muchas nuevas propuestas de distintos estilistas, utilizando, como digo, fondos a menudo imaginarios y futuristas como medio para promocionar y presentar sus nuevos planes y proyectos a sus clientes. Trabajábamos principalmente para Italdesign de Giorgetto Giugiaro, hasta el punto de que finalmente nos absorbieron."

"Con el cambio de sede de Graphic Design me trasladé a Giugiaro Design (rama de Italdesign orientada al diseño industrial) en Corso Vittorio Emanuele 80, donde bajo la dirección del Dr. Giuliano Molineri realicé proyectos de diseño de todo tipo de objetos: relojes, botellas... La famosa pasta Voiello, llamada 'Marille', la considero entre mis proyectos personales. También realicé diseños para



Bertone Lamborghini Genesis, 1988.



Design System - Emanuele Nicosia 1987.



1983 Pininfarina Brio.



Pininfarina Bentley Sultano di Brunei 1990.

bolsos, vasos e incluso la gráfica de motivos arquitectónicos clásicos para el interior de un restaurante-tranvía que circulaba por las calles de Turín, donde era posible cenar mientras se recorría la ciudad.

Poco después, trabajando en una habitación convertida en estudio de diseño en mi apartamento en Pino Torinese, comencé mi trayectoria como ilustradora 'freelance'. Elegí este camino para poder seguir de cerca el crecimiento de mis hijos. Fue un periodo de ocho años durante el cual continué colaborando con Giugiaro, pero también con Paolo Martin, Emanuele Nicosia, Marcello Gandini, Maggiora, Stola, estudios de arquitectura, agencias publicitarias y revistas como Auto & Design, Auto Motor und Sport, Quattroruote y muchas otras. Además, colaboré con Coggiola en una serie de proyectos secretos de Audi gestionados a través del diseñador ex-Fiat Humberto Rodríguez. Además de ilustraciones, diseñé para ellos detalles de los coches como faros, llantas y otros elementos de sus nuevas propuestas. Todos los diseñadores y clientes mencionados confiaban plenamente en mí. Con todos trabajé en gran sintonía y con absoluto respeto por las normas de confidencialidad debidas al secreto de los proyectos en curso."

"En ese periodo también comencé mi colaboración con Pininfarina. Insistieron en poner a mi disposición un estudio personal donde pudiera trabajar para ellos bajo la guía primero de Leonardo Fioravanti, después de Enrico Fumia y finalmente de Mauro Vernacchia. En Pininfarina conocí y colaboré, entre muchos otros, con el gran Aldo Brovarone, el estilista más veterano de la casa, y con mi segundo y actual marido, Diego Ottina. En 1988 solicité entrar de forma definitiva en Pininfarina y pasé a formar



New Bugatti - Scoop for Auto Motor und Sport - 1988.



Ferrari Pinin 1980.



Italdesign Capsula 1982.



Panda edizione speciale per Coggiola.



Alfa Sud Sprint 1980 circa.



Paolo Martin - Piaggio Wind 1986.



Paolo Martin Spazio 3 (Maggiora) 1983.

parte de una gran familia, en el verdadero sentido de la palabra. Me sentí realmente valorada en Pininfarina, algo que rara vez me había ocurrido antes siendo mujer en una profesión casi reservada a los hombres. Durante otros 8 o 9 años felices en Pininfarina vi el imparable surgimiento de nuevos softwares de diseño e ilustración, programas informáticos que facilitaron la fusión de las profesiones de diseñador e ilustrador y permitieron espectaculares animaciones y presentaciones virtuales de nuevos proyectos. Tuve que adaptarme a las circunstancias. Se me ofreció la oportunidad de pasar al equipo de colores y acabados dentro de Pininfarina. En este campo trabajé en innumerables proyectos de interiores y exteriores para nuevos coches de producción, propuestas de estilo para distintos fabricantes y prototipos conceptuales.

Tuve la oportunidad de viajar al extranjero y asistir a numerosas ferias del sector y otras relacionadas, además de presentar nuevos modelos a directivos de marca. También tuve la oportunidad de colaborar con múltiples empresas proveedoras de tejidos y otros materiales, así como con muchas otras empresas especializadas en la fabricación de salpicaderos, asientos... Tras dieciocho años en Pininfarina solicité la jubilación y ahora me dedico por completo a mi jardín, mis mascotas, mi familia y a mi marido querido."

Texto: David Rodríguez Sánchez
Imágenes: Maria Grazia Tribio, autora.

Asociación *The* **Racing Collector** Cultural



Visitas guiadas

☎ 669 20 83 05

2€ 3€

📷 #racingcollector

✉ theracingcollectorac@gmail.com

C/ San Juan de la Cruz, 20. Bajo. 05001 Ávila



Homenaje a Emilio de Villota Lyncar 006 foto Enric Conangla.

ESPIRITU DE MONTJUÏC 2026

Quizás el evento más importante de coches clásicos y de competición de los que se celebran en España goza de muy buena salud.

L ASISTENCIA DE PÚBLICO

En unos tiempos en que la asistencia del público a los circuitos forma parte del anecdotario de las carreras, y solamente los acontecimientos tipo Fórmula 1 o Moto GP consiguen llenar las gradas y las pelouses, ver un cierto gentío por el paddock, y los accesos resulta siempre reconfortante. De tal manera que el fin de semana se saldó con un **éxito rotundo de asistencia**, consolidándose como una de las convocatorias más multitudinarias de este tipo de festivales. **Cerca de 20.000 aficionados** acudieron al trazado catalán durante los tres días del evento, atraídos por el excelente clima, el ambiente nostálgico del village, y las exhibiciones de motos clásicas por el 80º aniversario de la Vespa, y las concentraciones de coches americanos.

HOMENAJE A EMILIO DE VILLOTA

El expiloto español de Fórmula 1 vencedor del Campeonato de Fórmula 1 Aurora en 1980, y Resistencia actuó como la gran estrella e icono del fin de semana ejerciendo el car-

go oficial de **"Grand Marshall"** del evento (director de carrera honorífico).

- **El Galardón:** El viernes 27 de marzo se le hizo entrega del prestigioso **Trofeo Nuvolari**, otorgado por la Escudería Barcelona en reconocimiento a su trayectoria pionera.
- **La Exposición:** El **Box número 1** del circuito se transformó en un museo dedicado a su carrera, exponiendo cascos, monos, fotografías icónicas y recuerdos personales.
- **Los Monoplazas:** Los asistentes pudieron contemplar físicamente tres de los bolidos históricos que pilotó en los años 70 y 80: el **Lyncar 006-Cosworth** (con el que ganó en la F1 Aurora británica), el **McLaren M23/M25** y el **Lotus 78**. Además, un lote de monoplazas de F1 de su época rodó diariamente en pista haciendo rugir sus motores Cosworth DFV.

CATEGORÍAS EN PISTA Y RESULTADOS DESTACADOS

Bajo el paraguas organizativo de Peter Auto (que renombró sus parrillas como las Le Mans Classic Series a partir de este año), compitieron casi 300 vehículos históricos divididos en



Homenaje a Emilio de Villota Lotus 78 foto Enric Conangla.

diversas parrillas. Los resultados y desarrollos más relevantes de los principales grupos fueron:

- **Group C Racing:** La categoría reina de los espectaculares prototipos de resistencia de finales de los 80 y principios de los 90 vio cómo el potente Jaguar XJR12 (1990) pilotado por Olivier Galant se adjudicaba con autoridad la victoria en la Carrera 2, seguido muy de cerca por el Porsche 962 C de Philip Kadoorie. El mítico Peugeot 905 Evo 1 Bis de 1993 también acaparó miradas en la pista. [11, 12]
- **Heritage Touring Cup 1 (HTC1):** Esta categoría estrenaba formato en 2026, separando los turismos clásicos. En la carrera principal del domingo, Maxime Guenat se llevó un soberbio triunfo a los mandos de su Ford Capri RS 3100 Cologne gracias a una impecable estrategia de parada en boxes de su equipo, batiendo al BMW 3.0 CSL de 'Leo G'.
- **2.0L Cup:** Reservada exclusivamente para los icónicos Porsche 911 de 2,0 litros de primera generación (anteriores a 1966). Tras una disputada carrera de resistencia, el piloto Pierre Ferrer (Porsche 911 de 1965) firmó una de las actuaciones más consistentes del fin de semana rodando en tiempos de cabeza.
- **Classic Endurance Racing 1 & 2 (CER1 y CER2):** Los prototipos y GTs de las décadas de oro (1966 a 1981) se dividieron por épocas. En CER2 los grandes favoritos de la familia Guenat (Dominique y Maxime) pelearon la victoria con sus respectivos TOJ y Lola con motor Cosworth, mientras que en CER1 los atronadores Lola T70 Mk3B (como el de Armand Mille) marcaron la pauta.
- **Sixties' Endurance:** Un clásico de Peter Auto con una carrera de resistencia de dos horas de duración para deportivos pre-63 y GTs pre-66. Los brutales Shelby Cobra 289 dominaron por potencia bruta las largas rectas de Montmeló, imponiéndose en la clasificación general por delante de los ágiles pero menos potentes Lotus Elan y



Porsche 962 C de Philip Kadoorie que terminó en segunda posición del Gr C



Maxime Guenat se llevó el triunfo a los mandos de su Ford Capri RS 3100 Cologne en la Touring Cup 1.

Porsche 911 de la época.

- **The Gentlemen Challenge & Endurance Racing Legends:** El fin de semana se completó con las parrillas de deportivos de los 50 (*The Gentlemen Challenge*) y los más modernos GT y GT2 de la década de los 90 y 2000 (*Endurance Racing Legends*), con una nutrida representación de



Impresionante salida Heritage Touring Cup 1.

unidades Porsche 996 y 997 GT3 RSR rodando a ritmo de competición real.

Todo un éxito de participación tanto dentro como fuera de la pista, y la constatación de que todavía quedan fórmulas que atraen al público aún incluso pagando una entrada, si el espectáculo es cercano, y atractivo.

Ya queda menos para el Espíritu de Montjuïc 2027

Texto y Fotos Enric Conangla



Sixties' Endurance Jaguar E-Shelby Cobra Daytona-Shelby Cobra 289

CALENDARIO 2026

CRV
CAMPEONATO RACE VELOCIDAD

17 - 18 DE ABRIL CIRCUITO DE MADRID JARAMA - RACE

30 - 31 DE MAYO CIRCUITO DE NAVARRA

27 - 28 DE JUNIO CIRCUITO RICARDO TORMO

5 - 6 DE SEPTIEMBRE CIRCUITO DE MONTEBLANCO

23 - 24 DE OCTUBRE CIRCUITO DE MADRID JARAMA - RACE

CRV
CAMPEONATO RACE VELOCIDAD

Saxo
TROPHY
Jarama
RACE

GTI
TROPHY

CRT

PROMIO COPA

MOTORFESTIVAL.PT

CARAMULO MOTOR FESTIVAL

RAMPA HISTÓRICA DO CARAMULO / AUTOMOBILIA
AIR SHOW / PISTAS E SIMULADORES / DESFILES
EXPOSIÇÕES / LANÇAMENTOS > ENTRADA LIVRE

CARAMULO
4-6 SET 2026



MUSEU DO CARAMULO

ASTRA MARTEL

KIA

Castrol

AGF

MOTUL

P10

Ford

okamoto

FIDELIDADE

RTP

RTP online

STICCO OLIVON

TUTTO IL

RPI

X



En BRM en 1971 junto a su amigo y rival Pedro Rodríguez, adjudicándose de forma aplastante el GP de Austria en Zelweg.

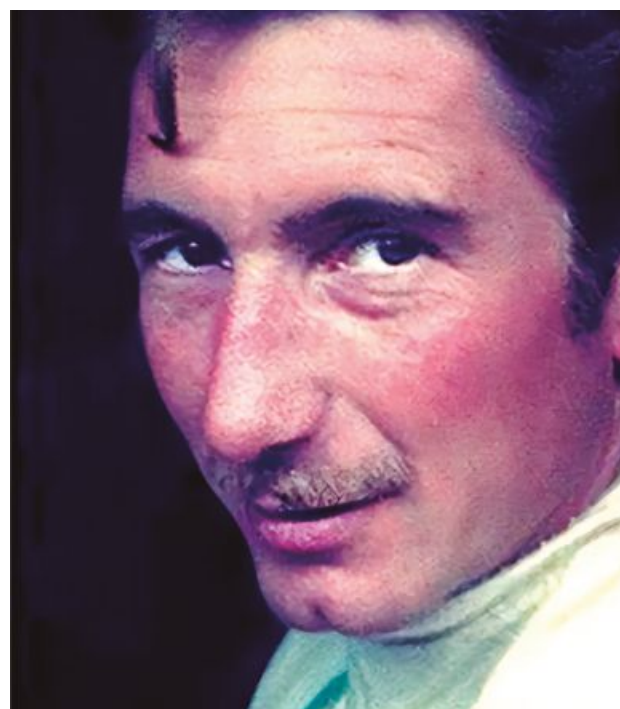
JOSEPH SIFFERT: EL GENTLEMAN SUIZO



Dr. Félix Pedro Lanciego

El mejor piloto de Suiza, el niño que procedía de la humildad, que vio una carrera en Berna, y eligió su destino.

29 de octubre de 1971. Se corre la Carrera de la Victoria en Brands Hatch, escenario de su primera victoria en F1, no puntuable para el Campeonato, y en honor a Jackie Stewart, campeón de ese año de la F1. Corren numerosas escuderías de la F1, casi todas. Joseph Siffert con BRM P160 V12, y en gran forma tras ganar el GP de Austria unas semanas antes, el cual ha conseguido la pole position, pero realiza una floja salida, y pierde la primera posición. Tras un toque con Ronnie Peterson la suspensión delantera de su BRM, parece dañada, pero a pesar de ello continúa en carrera. Lidera la competición Peter Gethin, sustituto de Pedro Rodríguez, el sempiterno rival y amigo del suizo, que recientemente había fallecido en Norisring en una prueba de Sport Prototipos. Eran las primeras vueltas, y se le ve rodando en la 4ª posición acercándose a Hawthorne Bend peleando con su coche cuando se sale recto por el exterior de la curva. El coche desbocado sale proyectado por encima del guarda rail, y vuelca estallando al caer boca abajo, explotando al llevar los depósitos medio llenos de combustible. Los extintores de los comisarios no funcionan bien, pero son claramente



Joseph Siffert.



1971 Brands Hatch.



Siffert con el poco competitivo Lola BMW F2 en 1968.



De paquete con Edgar Strub en Sidecars 1958-1959
L'Automobile archivo.

inadecuados para este tipo de llamas, además de tardar en llegar. Siffert está atrapado en su interior, y muere antes de que las asistencias puedan apagar el violento fuego. Más tarde un mecánico de BRM pareció reconocer el origen del accidente en la suspensión dañada...

1948 GP de Suiza, no puntuable, Circuito de Brengarten, a las afueras de Berna. Un circuito de 6,8 Km de cuerda, realmente peligroso por estar ubicado en un bosque, salpicado de claro-oscuros, curvas rápidas y otras muy lentas, humedad cambiante en el firme, irregularmente parcheado por tramos de adoquines y sin escapatorias, solo árboles.

La mayoría de los ases de la F1 están presentes. Durante los entrenamientos fallece Achille Varzi, uno de los mejores pilotos de la época anterior a la guerra mundial. Un niño de 12 años está presente en el gran premio. Su padre, un modesto lechero de Friburgo le ha llevado a ver el GP. El pequeño Joseph se ha prendado de las carreras. Su familia no tiene medios para que pueda correr, así que Joseph, en adelante Seppi, como se le conocerá después en las carreras, comienza a ahorrar dinero trabajando en diversos empleos para poder correr. Comienza tarde, más de 21 años, y en motos, al principio se le puede ver como "paquete" del corredor Edgar Strub en sidecars, antes de pilotar distintas

motos, cada vez mayores, como una Norton 350cc, con la que consigue el Campeonato Suizo en 1959.

En 1960, Seppi, mecánico, vendedor de motos usadas, sigue un curso de pilotaje en Monthlery (Francia), y adquiere un Formula Junior (FJ) Stanguellini-Fiat, con el que consigue numerosas victorias en su categoría lo cual le permite hacerse con un Lotus 18 también de FJ, con el que en 1961 gana la Copa de Paris en Monthlery, y al final de temporada comparte la Copa Internacional de la especialidad con Tony Maggs de la escudería de Ken Tyrrell, empatado a puntos con el británico.

En 1962 consigue el apoyo de varios empresarios suizos, entre ellos George Filipinetti, importador helvético de Ferrari, y el apadrinamiento de Silvio Moser, como para debutar en F1. Lo hace en Bruselas, y luego en Pau donde consigue un 7º puesto. También gana algunas carreras de montaña famosas como la de Chamrousse, y la de Ollon-Villars con Lotus 24 (ambas en Francia). Sigue compitiendo, y ganando en categoría FJ, pero en F1 no consigue puntuar en ninguna de las tres carreras en que participa.

El tenaz Seppi sufre durante 1963, porque aún no tiene el material adecuado para demostrar su valía, pero marca su primer punto FIA en Reims durante el GP francés, y se anota la victoria en el GP de Siracusa, no puntuable, finalizando en 5ª posición en Enna-Pergusa. Consiguiendo al final de temporada el Trofeo Von Trips al mejor privado de la temporada.

En 1964 conoce a Rob Walker, heredero de Jhony Walker, era el dueño del equipo privado por excelencia de la F1, el cual le ofrece la oportunidad de competir con sus coches, subiendo de nivel en la competición hasta llegar a compartir podio, p.e. con el genial Jim Clark en Enna. Seppi ya está entre los grandes de F1. Además, con los Cobra-Shelby se clasifica entre los primeros en distintas pruebas de montaña. Vuelve a conseguir el premio al mejor privado de la temporada, ya con Brabham BT11, por delante de Bob Anderson otro gran privado.

En 1965 Maserati le llama para sustituir al malogrado Lucky Casner, pero se retira a las primeras de cambio en la prueba más larga, las 24H de Le Mans.



Ganando la Copa Internacional de Monthlery en 1961 con Lotus 20 y empatando al final de la temporada con Tony Maggs a puntos.



Porsche 917-10.

En la temporada de 1966 le contrata Porsche, otro hito en su carrera y a bordo de sus coches va a conseguir su fama mundial en Sport Prototipos, comenzando a competir con sus modelos 906 y 907 con destacadas actuaciones, que le valen además para convertirse en distribuidor para Suiza de la marca.

En 1966-1967, la F1 es regida ahora por la cilindrada de 3L y todo el mundo quiere un motor de esa cilindrada por lo que ficha por Cooper-Maserati para la F1, pero el coche es pesado, frágil, y falto de potencia por lo que no puede demostrar sus habilidades en la F1. Es compañero de Pedro Rodríguez, que obtiene mejores resultados que él con el Cooper Maserati.

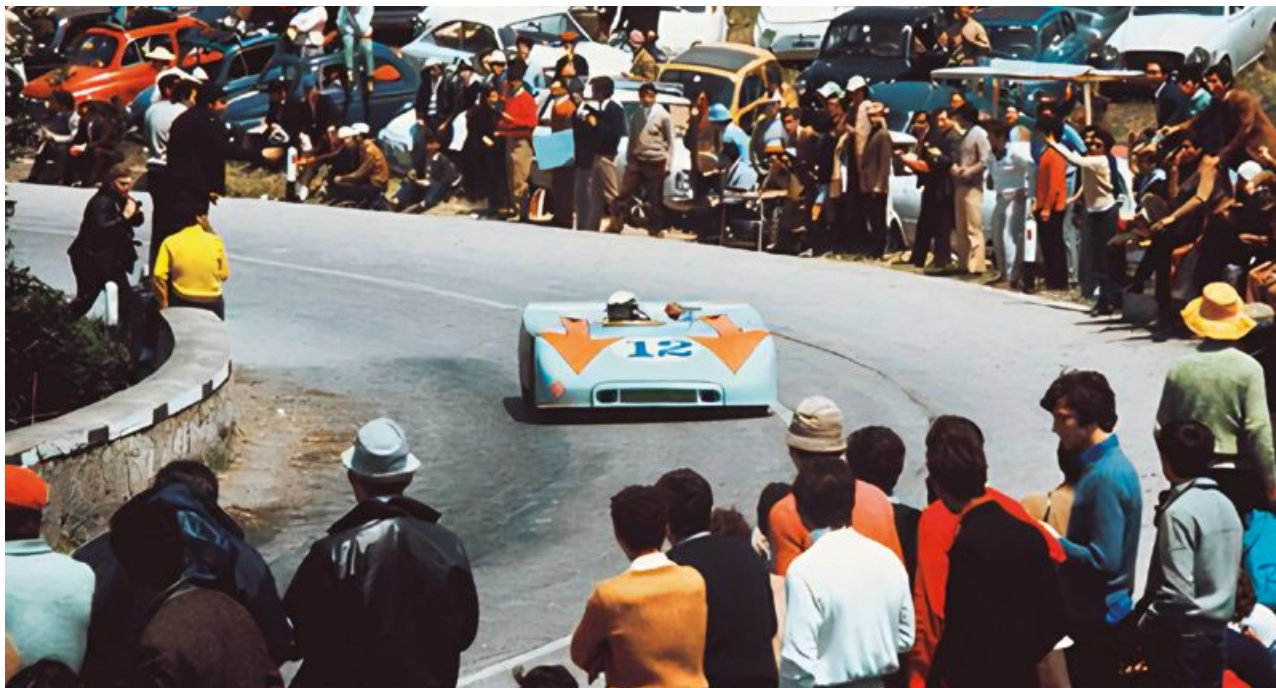
Es 1968, y Seppi ha vuelto junto a Rob Walker, que pone en cuanto puede a su disposición el nuevo Lotus 49, y Seppi vence en el GP de Inglaterra en Brands Hatch. Es la victoria más prestigiosa del equipo (y la última de un equipo privado de F1). Además, consigue junto a Hans Herrmann vencer en las 24h de Daytona, y en las 12h de Sebring con un Porsche 907. Seppi es una estrella

ya. Finaliza en 5ª posición en Le Mans con el 908LH tras los Ford GT40.

En 1969, el Porsche 917 estaba naciendo. Mientras tanto Seppi alternaba victorias con el 908, una destacada actuación en Le Mans con un 908 Spyder Flunder, y por fin consigue la primera victoria del 917 en los 1000 Km de Zeltweg, en Austria en 1969. También forma parte del equipo oficial BMW de F2, que aporta un experimental motor sobre un chasis Lola al principio, pero el coche, aunque rápido, es frágil. Con ellos corre también algunas carreras de F2 en 1970, pero Porsche tiene los planes de desembarcar en la Can-Am americana con un Porsche 917 PA Spyder, para luchar contra los invencibles McLaren-Chevy, terminando cuarto en el campeonato, pese a las pocas participaciones que tiene. La firma STP les patrocina en su segundo año con el coche color rojo day-glo, famoso en EEUU.

Esto le hace ingresar, también en 1970, junto a Pedro Rodríguez, en la escudería semioficial de John Wyer, con los memorables Porsche azul claro, y naranja, manteniendo encarnizadas e históricas batallas entre los coches de ambos pilotos, siendo para recordar la memorable lucha coche contra coche en Spa-Francorchamps, y otras tantas en esa temporada de 1970. Comparte asiento casi siempre con Brian Redman, mientras en el otro Porsche azul claro suelen estar acompañando a Pedro Rodríguez, Jackie Oliver o Leo Kinnunen.

No tiene suerte en las 24H de Le Mans, no consiguiendo nunca la victoria, pero se apunta, junto a su fiel compañero Redman, en la Targa Florio de 1970 consiguiendo la victoria con un Porsche 908-3 Spyder. Porsche le financia la temporada de F1 en un poco competitivo STP-March-Ford 70, porque no quiere que se vaya a Ferrari a correr. Sin embargo, la temporada es desastrosa, y Seppi está encantado de volver



Targa Florio 1970 el Porsche 908-3 de Siffert y Redman (al volante).

con BRM en 1971 junto a su amigo-rival Pedro Rodríguez, adjudicándose de forma aplastante el GP de Austria en Zeltweg. Seppi vive un momento dulce, esta felizmente casado con Simone Guhl, (su segunda esposa), tiene dos hijas con ella, está en su mejor momento, y la temporada 1971 de F1 ha acabado, solo le queda competir en la Carrera de la Victoria de Brands Hatch, su circuito fetiche, y el futuro es halagüeño para él, pero el destino piensa de otra manera.

Al funeral de Seppi, en Friburgo acudieron 50.000 personas, su viuda está en la foto apoyada por Rico Steinemann de Porsche, más adelante en Friburgo se le erigirá una escultura en su honor.

El mejor piloto de Suiza, el niño que procedía de la humildad, que vio una carrera en Berna, y eligió su destino, el famoso introductor de la costumbre de agitar la botella de champán, y mojar a las primeras filas, el que llevó a la marca de cronógrafos Heuer (de Jack Heuer) a las carreras, que aportaría a Marlboro al equipo BRM (y que no llegó a ver), que inspiró el mono de carreras que luce Steve McQueen en el film de las 24h de Le Mans, con sus eternas gafas de aviador, el segundo bigote más famoso de la F1 (tras el de Graham Hill), una de las parejas más glamurosas del paddock con Simone, había terminado su historia. Su palmarés es difícilmente igualable.

Agradecimientos a Swisinfo, Todos los Pilotos Muertos, Wikipedia, y a las diversas fuentes de fotos resumidas en cada una de ellas. Rob Walker Team, BRM Team, Cooper Team, Porsche AG, John Wyer Automotive, Lotus, la ciudad de Friburgo, TAG-Heuer, Philip Morris, Ray-Ban, Simone Siffert-Guhl y familia.

Mis recuerdos de la historia de F1.

Fotos: Archivo museo Jo Siffert



1971 Funeral en Friburgo-Keystone.

BALANCE DEPORTIVO

Categoría	Resultado
Victorias en Fórmula 1	2
Podios en Fórmula 1	6
Pole positions F1	2
Participaciones en F1	100
Mejor posición en Mundial F1	4.º (1971)
Victorias destacadas resistencia	Daytona, Sebring, Targa Florio, Nürburgring, Spa, Monza
Marcas principales	Lotus, Porsche, BRM, March, Ferrari, Brabham
Circuitos emblemáticos	Brands Hatch, Nürburgring Nordschleife, Spa-Francorchamps, Le Mans, Sebring, Daytona

Año	Competición/Campeonato	Circuito / Prueba	Vehículo	Resultado destacado
1957	Campeonato Suizo de Motociclismo	Varias pruebas en Suiza	Moto Mondial / Matchless	Debut en competición
1958	Motociclismo y sidecar	Suiza y Europa Central	Sidecar con Edgar Strub	Participaciones nacionales
1959	Campeonato Suizo 350 cc	Suiza	Moto 350 cc	Campeón suizo de 350 cc (Jo Siffert)
1960	Fórmula Junior	Circuitos europeos	Stanguellini Formula Junior	Debut en automovilismo
1961	Campeonato Europeo Fórmula Junior	Europa	Lotus 18 FJ	Campeón europeo empatado con Tony Maggs (Jo Siffert)
1961	Resistencia	1000 km Nürburgring Nordschleife	Ferrari 330 TRI/LM	3.º absoluto (Jo Siffert)
1962	Fórmula 1	GP de Mónaco	Lotus 24-Climax	Debut en el Mundial (Wikipedia)
1962	Campeonato de Montaña	St-Ursanne-Les Rangiers	Lotus	Victoria absoluta (Jo Siffert)
1963	Fórmula 1	GP de México	Lotus-BRM	9.º puesto (Reddit)
1964	Fórmula 1 no puntuable	Mediterranean G P	Brabham-BRM	Victoria (Wikipedia)
1964	Fórmula 1	Mundial F1	Brabham-BRM / Lotus-BRM	Varias llegadas en puntos
1965	Fórmula 1 no puntuable	Mediterranean Grand Prix	Brabham-BRM	Victoria frente a Jim Clark (Wikipedia)
1965	24 Horas de Le Mans	Le Mans	Maserati Tipo 65	Abandono (Wikipedia)
1966	24 Horas de Le Mans	Le Mans	Porsche 906 Carrera 6	4.º absoluto / 1.º clase 2.0 (Wikipedia)
1967	24 Horas de Le Mans	Le Mans	Porsche 907	5.º absoluto / 1.º clase 2.0 (Wikipedia)
1967	Campeonato Mundial Sport Prototipos	Nürburgring / Spa / Monza	Porsche 910 y 907	Podios y victorias de clase
1968	Fórmula 1	GP de Gran Bretaña – Brands Hatch	Lotus 49B-Ford Cosworth	Victoria histórica (Wikipedia)
1968	24 Horas de Daytona	Daytona	Porsche 907	Victoria absoluta (Wikipedia)
1968	12 Horas de Sebring	Sebring	Porsche 907	Victoria absoluta (Wikipedia)
1968	1000 km Nürburgring	Nürburgring Nordschleife	Porsche 908	Victoria (Wikipedia)
1968	1000 km Brands Hatch	Brands Hatch	Porsche 908	Victoria (Wikipedia)
1968	Coppa Città di Enna	Enna-Pergusa	Porsche 907	Victoria (Wikipedia)
1969	Fórmula 1	Mundial F1	Lotus 49B Rob Walker	9.º campeonato (F1 Wiki)
1969	1000 km Monza	Monza	Porsche 908	Victoria (Wikipedia)
1969	1000 km Spa-Francorchamps	Spa	Porsche 908	Victoria (Wikipedia)
1969	6 Horas Watkins Glen	Watkins Glen	Porsche 917	Victoria (Wikipedia)
1969	Campeonato Can-Am	Road America / Laguna Seca	Porsche 917PA	4.º campeonato (Wikipedia)
1969	1000 km Nürburgring	Nürburgring Nordschleife	Porsche 908	Victoria (Wikipedia)
1970	Fórmula 1	Mundial F1	March 701-Ford	Temporada difícil, sin victorias (F1 Wiki)
1970	Targa Florio	Sicilia	Porsche 908/3	Victoria con Brian Redman (Wikipedia)
1970	1000 km Spa-Francorchamps	Spa	Porsche 917K	Victoria (Wikipedia)
1970	1000 km Zeltweg	Österreichring	Porsche 917K	Victoria (Wikipedia)
1970	Fórmula 2	GP Rouen-Les-Essarts	BMW F2	Victoria (grandprix.com)
1971	Fórmula 1	GP de Austria – Österreichring	BRM P160	Victoria (Wikipedia)
1971	Fórmula 1	GP de Estados Unidos – Watkins Glen	BRM P160	2.º puesto (motorsportstats.com)
1971	Campeonato Mundial F1	BRM	BRM P160	5.º del Mundial (motorsportstats.com)
1971	1000 km Buenos Aires	Buenos Aires	Porsche 917	Victoria (Wikipedia)
1971	24 Horas de Le Mans	Le Mans	Porsche 917LH	Abandono (Wikipedia)
1971	Rothmans Victory Race	Brands Hatch	BRM P160	Accidente mortal el 24 de octubre (Wikipedia)



www.evantomotor.com
[@vivemosclássicos](#)



XXIII

autoClássico

PORTO 2026



23º Salão Internacional do Automóvel e Motociclo Clássico e de Época

DE 2 A 5 DE OUTUBRO

MATOSINHOS • EXPONOR



EXPONOR

PARA O ENTUSIASTA DO PASSADO



BRASÃO FILHOS

PAIXÃO E JUNTÃO



matosinhos



TOPOS

CLÁSSICOS



CPAA



ACP



TRYP

TRYP PORTO EXPO

OPEN THE CITY



Un rally muy variado que enlazó el circuito y la ciudad con tramos de enlace y cronometrados.

RALLYE DE REGULARIDAD CLÁSICA “REINAS DEL VOLANTE”



Daniel Domínguez

POR TIERRAS SALMANTINAS Y ORGANIZADO POR EL AUTOMÓVIL CLUB DE SALAMANCA EN COLABORACIÓN CON EL MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA, ARRANCÓ EL PRIMER RALLY FEMENICO CON DIECIOCHO EQUIPOS PARTICIPANTES

La piloto Ruth Rodríguez y su copiloto Aroa García a bordo de un SEAT 128 del año 1977, se proclamaron ganadoras absolutas gracias a un excelente trabajo de máxima concentración, y mucha pericia, consiguiendo una baja puntuación de tan solo 14,98 puntos, que las situó como vencedoras de este primer Rallye de Regularidad Clásica “Reinas del Volante”.

ORGANIZACIÓN IMPECABLE Y RETADORA

La exitosa primera edición del Rally de Regularidad Clásica “Reinas del Volante”, celebró por todo lo alto unas destacadas efemérides de 61 años de gloriosa andadura del Automóvil Club de Salamanca, evocando pasados rallyes ya muy nostálgicos, y carreas míticas cuando los circuitos eran urbanos y sus trazados discurrían por el centro de la ciudad salmantina.

El organizador y alma del Automóvil Club Salamantino su presidente José María Herrero Hernández, quiso basar este rally en la gesta de esa mujer portentosa, Bertha Benz, que en 1888 protagonizó una gran proeza, hacer el primer viaje de la historia, con un automóvil de combustión interna en Alemania (Relato que presentamos en el número 4 de Límite Motor, un reportaje que está en la página 64, dedicado a las mujeres piloto y lleva por título, Aquellos Cockpit). Bertha Benz, fue de Mannheim a Phforzheim, logrando hacer 106 kilómetros, sin contar la vuelta, que se saldo con un sonado éxito, y supuso un reconocimiento vital para estimular el proyecto de su esposo, Carl Benz. Con este logro, acababa de ponerse en marcha la historia de Mercedes Benz. Y qué mejor que rodar esos mismos kilómetros por carreteras salmantinas, también con vehículos de



Las ganadoras Ruth Rodríguez y Aroa García, disfrutando de un merecido premio gracias a un magnífico trabajo.



Un precioso cartel que anunciaba un deseado reto y que se saldó con un rotundo éxito.

combustión interna, en un rally de regularidad protagonizado solo por mujeres.

Para la puesta en escena se buscó un trazado versátil, con un recorrido muy apetecible, muy salmantino, con cuatro tramos de enlace, y cuatro tramos cronometrados, uno de ellos en el circuito salmantino, Quercus Vega, situado en las afueras del pueblo Vega de Tirados. Un circuito sinuoso y técnico de 1,5 kilómetros de longitud, con una anchura de pista de 10 metros. Dentro de su vasto recinto, tampoco falta un impresionante trazado todoterreno para someterse a exigentes niveles de conducción, con sus inflexibles obstáculos destinados al genuino mundo off road

EL RALLYE SE PONE EN MARCHA

Una vez hecha la pertinente recepción, rutómetro en mano, y con la obligación de cumplir las ordenanzas de tráfico, nacional, provincial y municipal, dado que el rallye discurriría por vías urbanas e interurbanas. El rally prometía, y se preparaban las treinta y seis participantes para iniciar la salida a las 9.30 horas, con intervalos por coche de medio minuto, arrancando el primer tramo cronometrado. Había que atravesar la ciudad de sur a norte, desde el río Tormes hasta la plaza de toros, con una velocidad media de 30 kilómetros por hora para completar la distancia de 3,12 kilómetros.



La regularidad demostrada en tan variados trazados evidenció la buena sincronización llevada a cabo por Ruth Y Aroa.

DE LAS CARRETERAS AL CIRCUITO

A partir de aquí vendría el primer tramo de enlace, Salamanca San Pelayo, un pueblo típico de la dehesa salmantina de alrededores muy taurinos, con 30,1 kilómetro para enlazar con el segundo tramo cronometrado, esta vez rectas poco sinuosas de 4,12 kilómetros, con una media a mantener 40 kilómetros por hora, llegando a Juzbado, un pequeño pueblo a orillas del río Tormes, conocido por sus inquietudes culturales.

Se iniciaba el segundo tramo de enlace, estrecho y virado, muy esperado, de 17,30 kilómetros, desde Juzbado al circuito Quercus Vega, perteneciente al pueblo Vega de Tirados, zona con un recorrido de preciosos cerros entre su verdor y maravillosas encinas. Las pilotos y los copilotos se preparaban para rodar en el sinuoso trazado Quercus Vega, dando antes unas vueltas de reconocimiento, teniendo a continuación que conseguir dar dos vueltas e intentar hacer el mismo tiempo, es decir, una prueba de calco; hubo quien logró el mismo crono en las dos vueltas, fue un desafío más de mucha concentración entre pilota y copilota, cosa nada fácil.

PAUSA MUY SOCIAL

Después vendría un merecido almuerzo antes de volver al tramo de enlace y al cuarto y último tramo cronometrado. La pausa estuvo muy animada con muchas vivencias, y anécdotas que comentar, la rivalidad nunca ha estado reñida con la camaradería, como así se evidencio.

Finalizado del receso de las "guerreras", de nuevo a los coches, en medio de un ambiente en el que reinaba el

entusiasmo. Las pilotos, y los copilotos deshicieron una parte del recorrido de la preciosa carretera, que las llevaría nuevamente al circuito Quercus Vega, para posteriormente poner rumbo a Las Dehesitas, que supuso el penúltimo tramo de enlace de 23,8 kilómetros. Desde las Dehesitas, que las hay y muchas, arrancó el último tramo cronometrado hasta Ledesma, con 6,50 kilómetros de recorrido.

Ledesma, es una bellísima villa medieval, declarada Conjunto Histórico Artístico, y está reconocido como uno de los pueblos más bonitos de España, se encuentra a 35 kilómetros de Salamanca, y es una visita totalmente recomendable.

Una vez llegadas a Ledesma, el pilotaje, y su máxima concentración estaban casi concluidos, y no quedaba sino alcanzar la meta final. El último tramo de enlace, Ledesma Salamanca de 39,3 kilómetros, llevaría a las participantes hasta la explanada del Museo de Historia de la Automoción de Salamanca (MHAS), marco incomparable para ubicar las joyas rodantes.

RESULTADOS Y RECONOCIMIENTOS

En el MHAS comenzaban los encuentros, y el disfrute de la experiencia vivida con el lógico intercambio de pareceres. Se premió con merecidos reconocimientos, y trofeos, a las duplas vencedoras; tampoco faltaron los premios a las vestimentas más sobresalientes.

A la cita en el MHAS tampoco faltó su director Luis Miguel Mata Pérez, siempre implicado en todo tipo de eventos que promocionen el automovilismo. El Museo, también participó activamente inscribiendo un precioso Sumbean Alpine



Un parque cerrado muy atractivo por la diversidad de las monturas participantes, que siempre dan un colorido muy especial.



Muy buena actuación por parte de Carmen Goretti piloto y su copiloto Sheila Sánchez, que con su Citroën AX GT lograron la segunda posición.

de 1963, pilotado por Olga Vidales, y copilotado por Yolanda Fábregas.

En la Plaza del Mercado Viejo sede del Museo, fue el lugar idóneo para conocer el resultado de las puntuaciones, y a sus ganadoras, así como la entrega de premios. Hay que decir, que todas las corredoras quisieron hacer "oficial" el compromiso de volver a participar en la próxima edición de tan deseada competición.

Volverá a ser un rally de automóviles históricos con más de 45 años, y coches clásicos con más de 30 años y menos de 45 años.

Las ganadoras, o sea las que menos puntos acumularon, que como bien sabemos en este tipo de rallies, los errores se convierten en puntos. En la categoría de históricos, la piloto Ruth Rodríguez y su copiloto Aroa García, a bordo de un rojo, y flamante Seat 128 de 1977, fueron las que menos



Radio Espacio llevó a las ondas las opiniones de las ganadoras, y la de las segundas clasificadas, evidenciando que a pesar de la dificultad de la prueba estas lo habían disfrutado.

puntos de penalizaron acumularon, lo que las convirtió en ganadoras absolutas, con 14,98 puntos. Carmen Goretti piloto y Sheila Sánchez copiloto, en la categoría de clásicos, a bordo de un precioso, y preparado Citroën AX GT de 1988, fueron las segundas, y acumularon 18,38 puntos.

NO FALTÓ EL RELATO EN LAS ONDAS DE RADIO ESPACIO

Fue un rallye lleno de aventuras, como así manifestaron sus participantes en las ondas de Radio Espacio (89.5 FM) al acabar la prueba. Vivencias, que siempre salen al encuentro en cualquier tipo de competición, y en este caso, combinadas con la extrema concentración necesaria, y la tensión generada, son factores que al final, se traducen en un gran aprendizaje, y por supuesto está el divertimento, amén de las experiencias que se recogen, y en consecuencia las nuevas amistades que hicimos que siempre es otro tesoro.



Automóvil
Club
Salamanca

RALLY "REINAS DEL VOLANTE"

PUNTUACIÓN FINAL

VEH	PILOTO	PEN TR 1	PEN TR 2	PEN TR 3	PEN TR 4	PE TOTAL
1	ANAIS	6,79	9,78	4,00	3,97	24,54
2	ELENA	3,47	8,77	0,00	14,13	26,37
3	RUTHR	3,47	4,16	2,00	5,35	14,98
4	SONSO	28,67	35,88	1,00	28,18	93,73
5	ESTHE	8,93	6,74	5,00	7,26	27,93
6	SUSAN	5,93	6,13	1,00	16,89	29,95
7	EVAMA	10,39	6,59	3,00	3,08	23,06
8	LAURA	12,19	5,66	1,00	5,58	24,43
9	AISSA	9,89	6,81	4,00	0,95	21,65
10	OLGAM	9,44	10,15	1,00	16,89	37,48
11	MARIA	1,52	5,42	1,00	7,19	15,13
12	SARAG	8,67	5,09	0,00	10,29	24,05
13	BEATR	12,03	7,68	2,00	0,48	22,19
14	BEGOA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15	CGORE	1,75	2,63	1,00	13,00	18,38
16	SONBE	10,16	7,89	2,00	1,39	21,44
17	MARSA	10,28	5,26	1,00	11,36	27,90
18	CAROD	11,77	4,59	8,00	1,28	25,64

LISTA DE PARTICIPANTES

Nº	PILOTO	COPILOTO	IDENT	COCHE	MATRICULA	AÑO
1	ANA ISABEL RODRIGUEZ	TERESA CARRO DE JUAN	ANAIS	AC COBRA	H 1219 BBC	1965
2	ELENA LOPEZ INGELMO	LUISA GARCÍA HERRERO	ELENA	FORD SIERRA	VA-8133-W	1992
3	RUTH RODRIGUEZ HERRERO	AROA GARCIA GARBAYA	RUTHR	SEAT 128-1430	CU 3003 B	1977
4	SONSOLES GOMEZ DAZA	SONSOLES DAZA JIMENEZ	SONSO	R 5 GT TURBO	CS 2679 O	1986
5	ESTHER RAMOS HERNANDEZ	MONSERRAT GOMEZ DAZA	ESTHE	W GOLF	GC 5029 AB	1987
6	SUSANA RODRIGUEZ ALEJO	ROSARIO ESTHER GARCIA GARCIA	SUSAN	NISSAN 200	AV 8553 F	1992
7	EVA Mª HERNANDEZ MANGAS	AZUCENA SANCHEZ RAMOS	EVAMA	PORSCHE	A 2277 AL	1984
8	LAURA HERNANDEZ MANGAS	LAURA GARCIA SANTOS	LAURA	PAGODA 280	H 3600 BBB	1968
9	ANA ISABEL SALGADO PEREZ	SANDRA LORENZO GARCIA	AISSA	RENAULT 8	SA 38044	1970
10	OLGA VIDALES BUENO	YOLANDA FABREGAS GONZALEZ	OLGAM	SUMBEAN ALPINE	M 359745	1963
11	MARIA HERRERO TEIJON	MARIA TERESA PEREZ ALVAREZ	MARIA	MERCEDES	H 9688 BBD	1978
12	SARA GONZALEZ OCEJO	CARLOTA YAGÜE SANTOS	SARAG	RENAULT 12 TL	LE 1034 G	1979
13	BEATRIZ HERNANDEZ MANZANO	ROSARIO ESPINOSA SANCHEZ	BEATR	PORSCHE 911 SC	M 4107 JM	1977
14	BEGOÑA HERNANDEZ PEREZ		BEGOA	CITROËN 2 CV	SA 0443 D	1975
15	CARMEN GORETTY LOPEZ MARTIN	SHEILA SANCHEZ RECIO	CGORE	CITROËN AX GT	OU 0105 J	1988
16	SONIA BELTRAN MORENO	AMALIA E IRENE GARCIA	SONBE	MERCEDES 300	H 0465 BBH	1987

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





Momento del encuentro con Genito en la asistencia Renault tras el accidente.

EL DÍA EN QUE GENITO ME ATROPELLÓ



Dr. Jesús Garcés

Siempre hay lecciones que aprender, y si sales con bien de ellas hay que dar gracias.

Como me decía un amigo hace unos días, que lejos queda 1988, pero como le contesté: hay recuerdos que permanecen clavados en tu mente como si acabasen de ocurrir.

Exactamente esa es la sensación que tengo cuando miro la foto en la que aparece el que estas líneas suscribe con el gran Genito Ortiz, o como maliciosamente le llamábamos en aquel entonces "el sargento", que por cierto tenía el grado de teniente del ejército, pero ya se sabe que en las cunetas se le cambia a uno hasta el origen.

El caso es que, por aquel entonces, me encontraba embarcado en un incipiente proyecto de escudería que denominamos Barcelona Rallye Club con las siglas brc. Este proyecto necesitaba de muchos socios para poder llevar adelante las numerosas actividades, que queríamos poner en marcha, como la disponibilidad de varios coches de asistencia para nuestros socios, y los costes por supuesto eran importantes.

Así que decidimos, que debíamos darnos a conocer, y que mejor manera, que llevar una ropa uniforme, que nos hiciese visibles en las carreras, y un medio de comunicación en el que poder recoger las actividades de los socios en las carreras.

Fruto de esta sinergia nos ataviábamos con unos anoraks grises con mangas negras, y confeccionamos un logo propio, que lucíamos en todas las prendas que llevábamos. Además, dimos a luz a una modesta revista denominada Tot Rallye, que confeccionábamos con el trabajo de amigos y colaboradores en las fotos, y con muchas horas de trabajo en la maquetación, pues en aquella época no había programas de texto, y menos especializados en temas de periodismo, ni programas de tratamiento de imágenes, y todo lo hacíamos prácticamente a mano.

Con este preámbulo os pongo en situación, y allí me veis con mi mochila conteniendo el bocadillo que me había



Después de todo lo sufrido el premio de la victoria.

puesto mi madre, mi "cassette" para grabar entrevistas, y mi Olympus camino del hotel Tarraco sede del Rallye Cataluña Segura Viudas de 1981. Carrera que tenía gran importancia pues se disputaban el campeonato Jorge de Bagration (Lancia Stratos) y Beny Fernández (Porsche 911), mientras que Genito Ortiz oficial de Renault con un 5 Turbo, y Antonio Zanini con un Talbot Sumbean Lotus, podían oficiar de jueces sin quererlo, por lo que la expectación era máxima.

A mi entrada en el Tarraco me dirigí a la zona de acreditaciones, y me encontré con los periodistas de varios medios, que me miraron con una cierta extrañeza, ya no se si por mi aspecto añorado (ver foto con Genito), o porque simplemente era el nuevo. Recuerdo que intenté enterarme como funcionaba la sala de prensa, donde tenía que recoger mis comunicados, y todo orgulloso me puse mi acreditación, y me dirigí con mis amigos al coche para dirigirnos al primer tramo "El Coll de la Teixeta".

El interés en ese rally más allá del duelo Genito - Zanini estaba en que mis amigos Javier Manjarín, y Fernando Mozota se pelearía por conquistar el Trofeo FAE del RACC, mientras que un tal Aman Barfull lo haría por ganar el Volant RACC.

Dejamos el coche fuera de tramo para, y después de los primeros veinte coches salir disparados hacia el siguiente tramo, y poder hacer fotos a todos los participantes tanto por la parte alta como por la baja, y de paso hacer de asistencia de carajillo a nuestros amigos.

Había mucha gente en la última curva del tramo, una izquierda en subida bastante redonda, que intuía podía ser espectacular, y opté por situarme en la parte final donde pensaba que cogería a los coches top en plena cruzada, y llegó Zanini "El marqués de Viladrau", que aquí había motes para todos, muy por el sitio, sin grandes alardes, eficaz, pero



La asistencia de FASA Renault montó la luna lo mejor que pudo pese a la falta del sellante.



En otra fase de la carrera donde se puede observar la cinta que sujeta el parabrisas delantero.

levantando a la gente de las rocas en que se situaban, en la cuneta.

Un minuto después el sonido del 5 Turbo se hizo presente a la vez que algunos silbidos en la cuneta. Genito entró ciertamente un poco pasado, bloqueó los frenos,

Dejamos el coche fuera de tramo para, y después de los primeros veinte coches salir disparados hacia el siguiente tramo, y poder hacer fotos a todos los participantes tanto por la parte alta como por la baja, y de paso hacer de asistencia de carajillo a nuestros amigos.

Había mucha gente en la última curva del tramo, una izquierda en subida bastante redonda, que intuía podía ser espectacular, y opté por situarme en la parte final donde pensaba que cogería a los coches top en plena cruzada, y llegó Zanini "El marqués de Viladrau", que aquí había motes para todos, muy por el sitio, sin grandes alardes, eficaz, pero levantando a la gente de las rocas en que se situaban, en la cuneta.

Un minuto después el sonido del 5 Turbo se hizo presente a la vez que algunos silbidos en la cuneta. Genito entró ciertamente un poco pasado, bloqueó los frenos, y cruzó el coche en una maniobra evasiva para no llevarse por delante a toda la gente que se agolpaba en la cuneta, pero no pudo evitar el arrollar al algunos de los que estábamos, en una zona menos peligrosa, pero no protegidos. Entre ellos el que se llevó la peor parte fué un servidor, que como consecuencia del golpe le rompió el parabrisas del 5 Turbo, y acabó en un terraplén entre las ramas de un árbol.



El R 5 Turbo con la luna delantera pegada con cinta adhesiva al no poder fijarla con el sellante.

Milagrosamente indemne fui ayudado a recuperarme de tan cómica situación por los aficionados allí presentes, y una vez comprobado mi estado general, que por un milagro era perfecto, pues decidí dirigirme al control de final de tramo a comunicar que no había habido heridos. Cual no fue mi sorpresa cuando oigo por la emisora del control, que pedían la anulación del tramo pues había habido un accidente del coche Renault 5 Turbo número 8 con un espectador fallecido. Ante este comentario rápidamente comenté con los comisarios, que gracias a los dioses no había habido heridos, y que el peor parado había sido yo, pero que estaba bien.

Ante lo cual me dijeron que Genito se había marchado consternado, y les pedí por favor que les comunicaran al equipo, que solamente había sido un susto, y que estuvieran tranquilos.

Tras una rápida inspección en el puesto de la Cruz Roja, pedí al control la localización de la asistencia Renault para dirigirme hacia allí. Lo cual finalmente conseguí, pudiendo hacerme la foto que es el objeto de este artículo.

Sin embargo, y a pesar de que con mi presencia había conseguido tranquilizar a todo el equipo Renault, el golpe había roto el parabrisa con tal mala suerte que, aunque disponían de recambio, pues como me confesó hace poco Hermenegildo Baylos, tuvo un pálpito, y decidió a última hora llevar una luna de recambio. Sucedió que pese a la previsión del ingeniero responsable técnico del equipo, la tecnología de montaje que Renault había introducido desde el R 822, nombre interno del proyecto R 5 Turbo, las lunas iban pegadas mediante un mástico o pasta selladora, que permitía reforzar estructuralmente el vehículo, pero que requería de unas condiciones especiales de limpieza de la zona, y temperatura de aplicación, lo que hacía necesario un equipamiento del que no disponían, y por consiguiente que pudiera sujetar convenientemente la luna al marco de la carrocería si no se realizaba en estas condiciones. De tal modo que si no solucionaba el problema no podían competir en esas condiciones. Como me decía un profesor en la facultad, los ingenieros deben ingeniar de lo que no hay,

y la idea genial apareció en forma de cinta adhesiva, que convenientemente posicionada aseguraba que la luna no se moviera de su posición. Así que no hubo más remedio que pegarlo con cinta adhesiva, compitiendo de la guisa que podéis ver en la foto de nuestro querido, y añorado Joan Aymamí.

Gracias a este incidente, pude conocer al gran Hermenegildo Baylos, uno de los ingenieros de referencia para los que aspirábamos a serlo algún día, y con el que tengo la suerte de mantener una buena amistad, y con Francisco Acicoya mecánico del equipo con el que he coincidido posteriormente en los circuitos. Sin embargo, y lamentablemente no pude conservar el contacto con Genito, todo y que durante la temporada 89 coincidimos en el Rally de Avilés, y en el Príncipe.

Finalmente, mis amigos ganaron el Volant FAE, y Amán Barfull en Volant RACC. El rally lo ganó Genito Ortiz copiloto por Guillermo Barreras, siendo segundo Jorge de Bagration – Sabater (Stratos), y Salvador Serviá – Brustenga terceros con el Fiesta 1.6, Zanini abandonó con la junta de culata fundida, y Beny con problemas de transmisión.

La verdad que tanto la historia al detalle, así como las fotos las tuve que recopilar a posteriori pues con tanta emoción no me quedaron ánimos, y sobre todo mi preocupación por si transcendía lo sucedido a mi familia, pues superada la polio solo me faltaba haber quedado mal parado del accidente, pues debemos pensar que estábamos en 1981, y todo el tema de seguros, atención médica etc estaba como estaba.

La revista Tot Rallye siguió adelante durante un año más con gran aceptación, era gratuita todo hay que decirlo, y no había redes sociales. La escudería creció, y creció, y hasta corrimos el Montecarlo, pero esa es otra historia.

Sin duda un evento que ha marcado mi vida, y por el que siempre estaré agradecido al destino, que me permitió seguir adelante, y conocer a grandes personas, dentro y fuera de las carreras, y a grandes personajes.

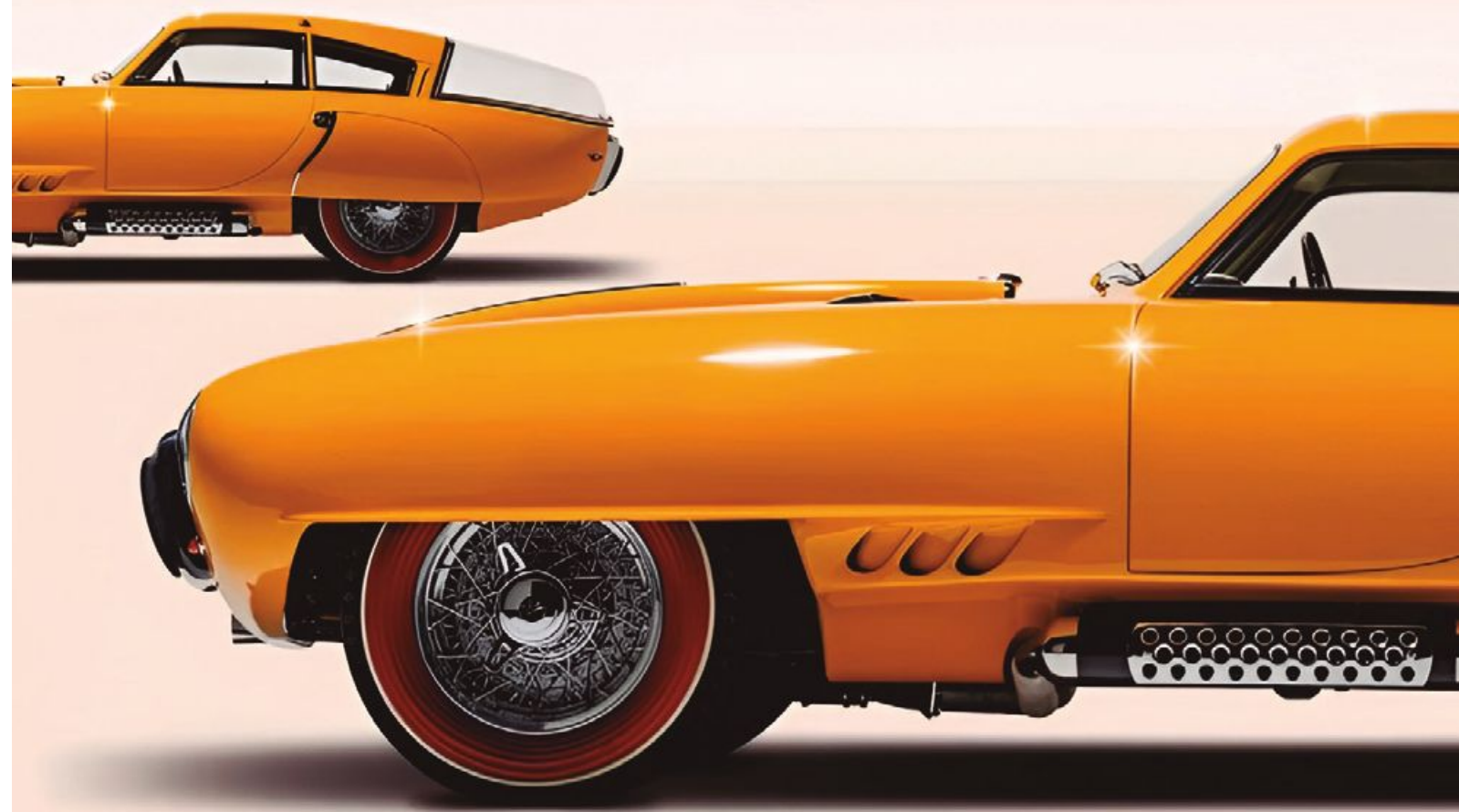
Fotos Jesús Garcés, Aymami Foto Racing

XXIII Salón Internacional del
Vehículo de Época, Clásico y Colección

RETROMÓVIL

AUTO&MOTO MADRID2026

11 al 13 DICIEMBRE
IFEMA MADRID



www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos



ENTREVISTA ALFONSO FUENTES “6 H RESISTENCIA ELÉCTRICA”



Dr. Jesús Garcés

Hace unas semanas apareció la noticia de que en el circuito de Kotarr había tenido lugar la primera carrera de resistencia de vehículos eléctricos, y con una duración de 6 horas, a la cual había concurrido 10 coches, con pilotos de renombre como Lucas Ordoñez, Manuel Muniente, o el Campeón del Mundo Eneko Conde, y me llamó mucho la atención por lo que me puse a investigar consiguiendo el contacto del organizador, la empresa EMEC (Electric Motors Endurance Challenge), y a su cabez visible Alfonso Santos el cual respondió muy amablemente al requerimiento de Límite Motor para realizar una entrevista, y que nos explicase en qué consistía esta interesantísima, y novedosa iniciativa, pues en un momento en el que las carreras no venden automóviles, quizás en el mundo eléctrico se abra una nueva posibilidad, como hemos visto en la Fórmula E.

L.M: ¿Alfonso me gustaría que me explicases qué es EMEC?

A.F: Este proyecto que está detrás de esta iniciativa. Sí. Pues, mira, EMEC es como nos denominamos a la organización de eventos de resistencia de vehículos eléctricos.

Cuando digo vehículos eléctricos me refiero a vehículos que tienen motores eléctricos. Que la mayor parte, casi el 99,9% de los vehículos eléctricos que hay hoy en día están

impulsados por baterías. Pero es el acrónimo de Electric Motors Endurance Challenge.

Es decir, retos de resistencia de vehículos con motores eléctricos. De tal manera que el abanico está abierto al futuro a cualquier vehículo que tenga un motor eléctrico, independientemente de que utilice una batería, una pila de combustible, hidrógeno, lo que sea. Entonces, empezamos hace un par de años, en el 2024, organizando pruebas de resistencia para motos eléctricas. Lo hicimos en el año 2024 en el circuito DR7 de Tarancón, en la provincia de Cuenca. Y en el año 2025, el año pasado, el 3 de octubre, en el circuito de Villena, en la provincia de Alicante, en el circuito MIR de Villena. Y este año, en el 2026, hemos dado el salto a los coches.

Y antes de esto, este interés por los circuitos y los vehículos eléctricos fue antecedido de un proyecto de electrificación de una Vespa clásica pues hay una carrera de resistencia, que es la más importante de Europa, de scooters clásicos, de combustión interna, que se celebra todos los años en Zuera, en Zaragoza, las 24 horas de Zuera, y en el que prácticamente todas las motos son Vespas.

Nosotros decidimos participar en el año 2000, creo que participamos en el 2019, y en el 2023, con una PX200 elec-



La parrilla de salida con 10 unidades fue más numerosa que algunos campeonatos nacionales.



Las verificaciones se llevaron a cabo como en cualquier prueba automovilística.

trificada. Entonces, bueno, junto con unos amigos que son también ingenieros, pues hicimos esta electrificación, constituimos un equipo de pilotos femenino, tenemos varias baterías y varios cargadores que las íbamos rotando, y completamos dos carreras de resistencia de 24 horas con una Vespa clásica electrificada, y de hecho en el 2023 hicimos un récord Guinness de mayor distancia recorrida por una moto eléctrica en 24 horas, haciendo relevos.

Entonces, esa fue un poco la sucesión de eventos relacionados con el tema de los circuitos y lo eléctrico. Empezamos electrificando la Vespa, las dos carreras de 24 horas, el récord Guinness, organizar una prueba de resistencia de 3 horas de motos eléctricas en el año 2024, otra en el 2025, y en el 2026 damos el salto a los coches, y el 9 de mayo, o sea, hace 10 días celebramos la primera prueba de resistencia de coches eléctricos.

L.M: Muy bien, veo que, por lo que me explicas, es una secuencia de pruebas, vamos a ver que no, que por lo que veo, tienen una continuidad en el objetivo, pero no en la forma, ¿no? Entonces, ¿cuál es el objetivo que persigue EMEC con este tipo de eventos? ¿A dónde queréis parar?

A.F: A ver, es una pregunta difícil. Esta iniciativa nace, pues, como una manera diferente de evaluar la movilidad eléctrica, ¿vale? Ya que trasladamos al circuito un escenario de uso real del coche eléctrico, en el que importa tanto el coche como el uso que se hace de él, y además esto lo hacemos en condiciones homogéneas, es decir, todos los coches participan en el mismo entorno, que en este caso es un circuito, y bajo las mismas condiciones de carga. A todos los coches les damos la misma energía, les aportamos de manera externa a través de las unidades de carga que pone



Algunos equipos con más detalles que otros.

la organización a disposición de los equipos, les damos la misma energía a todos los coches, y además todos tienen la misma potencia máxima de carga disponible.

Entonces, es un tipo de prueba en el que el peso específico de la estrategia relativo a las performance del vehículo es muy importante. Y esa estrategia va desde la selección del vehículo, puedes elegir un vehículo que tenga una batería muy grande, con mucha capacidad, pero a su vez el coche pesa más y consume más. Un coche, a lo mejor, con una batería más pequeña, pesa menos, consume menos. Eso por una parte, y después la estrategia sigue por la selección del momento en el que paras a cargar, cuánto tiempo paras, cuánta energía cargas, cómo gestionas los cambios de conductores. Entonces, bueno, la estrategia y la eficiencia pues tiene un peso muy importante, y bueno, el resultado ha sido que hemos tenido una prueba de seis horas de duración, hemos tenido diez coches, ocho equipos, cuatro mar-

cas, tres de ellas han participado de manera oficial, una de ellas ha cedido un vehículo a dos equipos distintos, o sea, ha cedido dos vehículos. Esta marca ha sido Cupra. Las otras tres marcas que han participado oficialmente han sido Kia, MG y Xpeng. Y el resultado final ha sido muy ajustado pues los cuatro primeros vehículos han estado en dos vueltas.

Como circunstancia curiosa, hubo uno, un vehículo que fue sancionado, porque limitábamos el estado de carga inicial de la batería antes de la prueba al 80%, no se podía subir por encima del 80%, para eso había unos entrenamientos previos durante los cuales podían ajustar el nivel de carga de la batería hasta el 80%, y luego no se podía terminar con menos del 10%, si se terminaba por debajo del 10% se penalizaba. Hubo uno de los equipos que apuró mucho, en concreto el de Manuel Muniente, que aunque hicieron un papelón, pero fueron penalizados por este problema, que ya te digo que es que fue prácticamente en la última curva, es que fue entrando al pitlane ya terminada la prueba, de no ser así hubieran terminado cinco coches en tres vueltas. O sea, fue igualadísimo, y siendo los tres vehículos muy distintos.

Nos hemos dado cuenta de la gran sensibilidad que tiene la clasificación final a decisiones de los propios equipos, incluso al formato de la prueba, o sea, al propio reglamento. Había muchas incertidumbres antes de organizar la prueba, ya que es la primera de este tipo que se hace y, por ejemplo, una de las muchas lecciones aprendidas es que esa penalización de diez vueltas es muy relevante, y es muy relevante en relación a la poca diferencia que ha habido entre los cinco o seis primeros coches.

L.M: Bueno, desde mi punto de vista es evidente que la forma en que el conductor utiliza el vehículo eléctrico pues le da un mayor rango de utilización o menor rango de utilización y es algo en lo que yo creo que los usuarios o futuros usuarios no están concienciados y eso es una cuestión básica. El vehículo

eléctrico funciona de una forma, vamos a decir, diferente a un vehículo térmico. Entonces, aunque el objetivo es el mismo, trasladarse, el modo de funcionamiento y de utilización tiene que ser diferente.

L.M: ¿Cómo se han adaptado pilotos de velocidad? Porque Lucas Ordóñez es un hombre que ha corrido las 24 horas de Le Mans, es un velocista puro, Manuel en rallies también, quizás el único especialista era Eneko, y pasar a tener que ir mirando el consumo y mirando cómo hacían el recorrido de forma de consumir menos. Me lo he imaginado en algún momento, y me hago cruces, ¿cómo se han adaptado? Porque Eneko ya sé que es campeón del mundo de energías alternativas, con lo cual esto lo lleva muy por la mano, pero estos otros dos, la verdad que no me los veo. ¿Cómo han respirado?

A.F: Bueno, yo creo que han hecho muy buen papel. A ver, es gente que lleva el mundo de la competición en sus venas, independientemente de que tengan más o menos experiencia en circuitos, pero es gente que tiene un dominio del vehículo altísimo. Por otra parte, tienen el soporte de sus equipos en el pitlane, que les iban ayudando un poco con la carga mental o con estos cálculos que tenían que ir haciendo los equipos para maximizar la distancia recorrida. Y luego, además, el formato de la prueba es un formato en el que, como te decía antes, tú tienes una energía disponible, que es la energía que tienes en la batería, más la energía que aportamos externamente. Entonces, al final, esa energía, si tú la divides entre las horas que tienes disponibles, tienes una idea de la cantidad de energía que tienes por hora, por hora que estás en la prueba. Y esto, junto con la velocidad, te da un consumo objetivo.

Estos consumos eran generosos, un poco por ponerlo en el plano de los vehículos de combustión, que quizás puedas estar más familiarizado, no es lo mismo tener un consumo objetivo en una prueba de este tipo, de 5 litros a los 100, en el cual tu cabeza ya se va a un formato de prueba



Renault optó por intercambiar la batería descargada por una cargada.



La empresa Wattson aseguró la recarga con dos furgonetas equipadas para dar carga a dos coches cada una.



tranquilo, que si te digo que el consumo objetivo es de 20 litros a los 100. No sé si me explico. Ahí ya la cabeza, evidentemente, se te va. Bueno, vale, esto es una prueba en la que tengo que ir vigilando el consumo. Si en lugar de 20 litros a los 100 consumo 21, puede que me quede sin combustible. Pero, evidentemente, es un formato divertido. Es un formato en el que hay que llevar los coches con ritmo. Y yo creo que ese formato lo hemos conseguido. Entonces, en este formato, en el que los vehículos tienen que ir a un ritmo ágil, pues pilotos con experiencia en formatos de velocidad tienen una ventaja.

Es importante porque siempre se dice que los pilotos se adaptan a la máquina, pero en este caso la diferencia es tan notable que cuesta de entender un poquito para el espectador normal.

L.M: Has hablado de varias marcas, ¿no? Estas son las marcas que se prestaron. ¿Contrastasteis con más marcas? ¿Cuál es la respuesta que tienen las marcas frente a iniciativas como la vuestra?

A.F: Pues mira, la respuesta que han tenido las cuatro marcas que se han involucrado ha sido excepcional. Es la primera edición y es cierto que una de las cosas que más nos preocupaba al inicio era el convencer a las marcas para que vinieran. La acogida que han tenido ha sido muy positiva. Incluso marcas que no han participado nos han trasladado su interés por este tipo de formato moderno, asequible, ya que se participa con vehículos de calle y no se admiten modificaciones, que representa lo que hay hoy en día en la calle. Y bueno, tampoco te voy a negar que uno de nuestros objetivos es aumentar la presencia de más marcas para la próxima edición, pero la acogida que ha tenido tanto de las marcas participantes como de muchas otras que no han participado en esta primera edición pero que nos han escuchado, y nos han mostrado su interés la verdad es que ha sido muy positiva.

L.M: Y ya que lo has mencionado, pensáis repetir la experiencia,

A.F: Sí, sí, por supuesto. De hecho, preguntabas antes ¿cuál es vuestro objetivo? Pues mira, uno de los objetivos es consolidarnos en el panorama nacional, como uno de los eventos de la movilidad eléctrica de referencia, que sirva o que sea un escenario en el que las marcas puedan presen-

tar sus productos o hacer lanzamientos, ese sería uno de nuestros objetivos, que evidentemente no depende de nosotros, pero bueno, nos encantaría. Y bueno, por supuesto que repetiremos, mínimo una edición al año, es decir, la edición del año que viene por supuesto que la vamos a organizar y una de las cosas que nos encantaría sería hacer varias ediciones al año, ¿no? Entonces, todavía tenemos muy reciente esta primera prueba, pero bueno, nosotros nos encantaría posondear a las marcas, ver si ellos también estarían interesados en organizar, en participar en varias ediciones al año y bueno, si nos alineamos todos, pues tendremos varias pruebas de estas.

L.M: Sería muy interesante porque he observado también que había implicación de medios de comunicación, como Autohebd y La Razón. ¿Esto ha sido, vamos a decir, un objetivo buscado o ha sido algo que ha surgido por parte de los pilotos, el que hayan contactado con medios, o como los medios, porque bueno, nosotros somos un medio, vamos a decir, y nos hemos enterado por las redes sociales?

A.F: Pues mira, en esto la verdad es que tenemos que dar las gracias a uno de nuestros patrocinadores, a Aera Novum, que es operador de puntos de carga y gracias a ellos, pues entre otras cosas, ellos nos han patrocinado los premios y la explotación de los datos de carga, y también nos han dado soporte con la agencia de comunicación, con Convoca, que creo que os puse en contacto. Entonces, bueno, ellos han sido un soporte fundamental, tanto Aera Novum como la agencia Convoca y luego es verdad que ha habido algún contacto que se ha producido de manera natural. Si no recuerdo mal, y no quisiera equivocarme, pero creo recordar que Rafael Cid, de Autohebd, creo que nos contactó porque vio en algún sitio, pues como tú, que íbamos a organizar esta prueba y me han llamado de varios sitios, y nos han contactado de varios medios.

L.M: Uno de los puntos que me comentabas en esta competición, vamos a decirlo así, era el que los vehículos tenían que ser de serie. Estaba recordando hace un par de días con unos amigos el, vamos a decir, entre comillas, fracaso de lo que fue el Campeonato del Mundo de Turismos Eléctricos que, bueno, creo que se disputó dos años, pero la sofisticación de los vehículos era de un nivel tan alto que al final eran cinco coches de tres marcas diferentes los que competían. Sin embargo, la

Fórmula E ha tenido un éxito notable, ¿no? ¿Pensáis seguir en el camino de la simplicidad para intentar que este tipo de pruebas crezca? Es decir, vehículos de serie, vamos a decir, sin medidas de seguridad, sin preparación

A.F: Yo creo que uno de los rasgos del ADN de las pruebas que hemos organizado hasta el momento y en particular de esta última que hemos organizado de coches eléctricos es precisamente el uso de coches de calle. Como te decía, es una forma de representar el escenario de uso real de los coches eléctricos y llevarlos a un entorno controlado, en este caso el circuito, y queremos mantener esa línea. Además, siempre se habla de que la competición en general que es un vector de desarrollo tecnológico y lo que se desarrolla luego se incorpora en los vehículos de calle. No, aquí es al contrario. Aquí se coge la tecnología que se ha desarrollado, y se ha incorporado en los vehículos de calle y se trae a un entorno controlado, en este caso el circuito, y además, esto hace que sea algo asequible para las marcas. Nosotros queremos enfocarnos en la participación de marcas, y además mantener este formato, sin que sea el objetivo principal, pero hace que sea asequible.

En cuanto a que la preparación de los vehículos normalmente para participar en pruebas en circuito suele ser algo muy costoso. Suspensiones, frenos neumáticos, aerodinámica, chasis... Entonces, estos costes se ven reducidos drásticamente y reduce la barrera de entrada a marcas. Entonces, marcas que a lo mejor no se plantean el entrar en competiciones tradicionales, pues quizás puedan ver aquí en esta prueba un formato que les cuadre.

L.M: Asequible, moderna, alineada con los valores de eficiencia, tecnología, uso real de vehículos eléctricos, etc. Es más, yo diría que incluso es accesible a aficionados que sin participar en competiciones regularmente se animen a utilizar su vehículo eléctrico y apuntarse a una prueba de estas.

A.F: Sí, eso es. De hecho, eso yo creo que ha sido algo muy interesante. Vinieron pilotos profesionales, y el equipo que ganó no tenía pilotos profesionales. Eneko Conde quedó segundo, y Lucas Ordóñez quedó tercero.

Yo creo que es muy bonito apuntarte a una prueba, participar, y quedar por delante o compartir podio con Eneko Conde, y Lucas Ordóñez o Manuel Muniente, que hicieron un papelón. Ya te digo, no son solamente las manos del piloto y las características del coche, sino que tiene una componente de estrategia muy fuerte. Y por eso que hace muy interesante que puedas participar en una prueba de este tipo como particular o sin ser un piloto profesional, y tener la opción de compartir podio con pilotos muy reconocidos.

L.M: ¿La Federación Española de Automovilismo ha contactado con vosotros sobre el tema competición o todavía no lo ha hecho?

A.F: No, la verdad es que no hemos tenido contacto con ellos. A ver, en un principio nosotros no lo hemos considerado tampoco como carrera. Es verdad que es un entorno de circuito, y hemos ido a un circuito precisamente, como te decía, por ser un entorno de control, y no hemos querido darle ese toque racial. Pero bueno, ha sido una iniciativa pri-



Recargar al 80% lleva su tiempo.



Las apuradas de frenada ayudaban a ganar posición, y recargar la batería.

vada, pero estamos abiertos a hablar con la federación, por supuesto, sin ningún problema.

L.M: ¿Has comentado que las pruebas típicas de un circuito son realmente costosas por muchos factores? Simplemente la adquisición de un vehículo competitivo, la preparación del mismo, el mantenimiento.

A.F: ¿Os habéis hecho una idea, un escenario de cuál sería un posible campeonato de España de resistencia de vehículos eléctricos de serie?

Bueno, pues, a ver, a ver, es que ese sería nuestro sueño, Organizar una, como decíamos antes, varias pruebas anuales. A ver, habías comentado varias cosas. A ver, ¿relativo a los costes? Pues, sí, evidentemente, bueno, tenemos una estimación de los costes.

O sea, los números tienen que salir para que esto sea sostenible a medio o largo plazo. Entonces, es verdad que hemos reducido al mínimo los costes de inscripción de esta primera edición, precisamente para bajar esas barreras de entrada de los equipos, y facilitar lo máximo posible su participación en esta primera edición. También es verdad que los costes, pues, dependen muchísimo de los circuitos, y de la disponibilidad de medios de recarga, pues que sepamos solamente Jarama y Montmeló disponen de medios de recarga, y no en el número que sería necesario para una competición de 30 coches. Además, los circuitos de los que hablamos tienen unos costes muy altos para organizar una competición, y eso encarecería todavía más la participación.



EL podio final con solamente un piloto profesional.

Hemos intentado bajar los costes de las inscripciones al mínimo al objeto de dar acceso al mayor número de participantes posibles. Hemos ido al circuito de Kotarr que tiene unos costes más contenidos, y creo que la clave es ir poco a poco. Hicimos una zona de exhibición de vehículos, que puede mejorarse, aunque creo que fue pequeña pero bien organizada. Podríamos haber hecho un evento más grande con más presupuesto, pero hemos tenido un presupuesto contenido, y creo que el secreto es escalar progresivamente. Solventado el problema técnico que suponía la carga gracias a la empresa XXXXXX, que nos proporcionó varias furgonetas con equipo de carga, que funcionaron impecablemente, pero que daban disponibilidad para carga de 6 coches a la vez, y exigiendo un área mayor de la que pensábamos, y por ello creo que debemos ir poco a poco.

El formato ha sido un éxito, pues era divertido y ágil, y los participantes se lo han pasado bien. Además los equipos han detectado que dos miembros no eran suficientes, pues un miembro conducía otro registraba imágenes o datos, y era necesario un tercero miembro que fuera el cerebro pensante para la estrategia.

L.M: Pues muchas gracias, Alfonso, pues ha sido una entrevista muy interesante tanto desde el punto de vista de novedad informativa, como técnico, y esperamos tener información del próximo evento pues igual nos apuntamos, y por supuesto enhorabuena por esta interesante iniciativa.

LA EXPERIENCIA DE MANUEL MUNIENTE

El hecho de participar en esta primera prueba de 6 horas de resistencia de vehículos eléctricos nace de la invitación de Rafael Cid (Auto Hebdo), y Juan Collin (El Mundo) que desde estas líneas quiero agradecer.

Disponíamos de un CUPRA BORN que se comportó impecablemente. Por parte del equipo se acordó que la vuelta de clasificación la realizara yo para tratar de iniciar la prueba en la posición más adelantada posible con el objetivo de reducir

el posible tráfico. Teniendo en cuenta que en el circuito Kotarr dispone de la posibilidad de realizar variantes en el trazado, en base al tipo de competición, y organización, realicé una primera vuelta de reconocimiento y ya en la segunda y definitiva vuelta rodé a buen ritmo consiguiendo realizar la más rápida que se realizó en los 45 minutos que la organización definió para definir el orden de salida y que para que todos los equipos y pilotos realizaran las pruebas pertinentes de cara a la carrera. He de destacar que el CUPRA BORN sorprendió a todos por su gran comportamiento dinámico.

Inmediatamente, Tanto Rafa como Juan realizaron los test pertinentes de consumos, de gestión de la batería y modos de conducción, para disponer de la mejor base de datos de cara a la prueba.

Una vez iniciada la prueba fuimos al ritmo que habíamos definido, y con una estrategia de cambio de pilotos, y considerando una sola parada para la carga. Mantuvimos los valores de consumo, y recorrido acordados, y nos pusimos líderes en un porcentaje alto de las 6 horas. Pese a esto, y teniendo en cuenta las bases del reglamento justo en la vuelta de desaceleración, una vez concluidas las 6 horas de competición tuvimos una penalización al reducirse en un 1% el remanente disponible de batería.

Personalmente creo que es una gran iniciativa para testar las eficacias, rendimiento, y fiabilidad del canal eléctrico, aunque lógicamente para los que hemos tenido la posibilidad de competir en velocidad pura, y dura durante años es lógico entender que eché de menos el ritmo de velocidad media fuera más alto. Por otro lado, hay que tener en cuenta que por parte de la organización, y teniendo en cuenta que los coches son de estricta serie, se definan formatos de competición que prioricen el rendimiento, y no ponga a riesgo la seguridad de los participantes. a a 12ª edición del Espíritu de Montjuïc, celebrada del 27 al 29 de marzo de 2026 en el [Circuit de Barcelona-Catalunya](#), supuso el arranque oficial de la temporada europea de grandes eventos de automovilismo histórico

EL MUNDO EN MINIATURA

COPERSUCAR – FITTIPALDI modelos 1/43

@racing collector



Dr. Félix Pedro
Lanciego



Copersucar FD01 Wilson Fittipaldi
Argentina GP 1975 Spark S3934.



Copersucar FD03 W. Fittipaldi
G. Britain GP 1975 John Day 239.



Copersucar FD04 Ingo Hoffman
GP Brasil 1976 John Day 251.



Copersucar FD04B E. Fittipaldi
GP Monaco 1977 FDS145.



Copersucar FD05 E. Fittipaldi
GP Bélgica 1977 Spark S3930



Copersucar Fittipaldi FD05B
E. Fittipaldi GP Brasil 1978 FDS75.



Copersucar FD06 E. Fittipaldi
GP South Africa 1979 CP Models 57.



Fittipaldi F08B E. Fittipaldi
GP Italia 1980 TVR003.



Fittipaldi F08B K. Rosberg
USA West GP 1981 FDS.



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

LÍMITE MOTOR THE NEXT



Danika Patrick la única mujer en subir al podio en las Indy 500 en 2009 en P 3



Los franceses con una única victoria mítica en Fórmula 1



Richard Seaman. ¿El piloto inglés amigo de Hitler?



Cámaras on board, evolución



SELEX by Jaume Xifré



Lucas Ordoñez una historia de película





Obras realizadas por Ruth Rodríguez
50x70x3 cm madera de okume
Pintura acrílica cubierta con resina epoxi

Actualmente expuestas en el MHAS
(Museo de Historia de Automoción)
Salamanca

Pedidos 649 25 25 06
rrabstractart@gmail.com

 @rrabstractart






LÍDERES
EN DISTRIBUCIÓN
DE NEUMÁTICOS

www.grupoandres.com

PASIÓN,
VISIÓN Y
COMPROMISO!

