

1964 Porsche 904 GTS

No. 057



El récord Barcelona-Madrid de Paco Godia y el Coronel Linares

Fue en 1964 cuando Godia batió el récord entre Barcelona y Madrid con su Porsche 904 GTS. Tras acabar la carrera en la Casa de Campo Godia le había propuesto a Fernández que le acompañase en la tentativa, pero Fernández desistió de ello corriendo Godia en solitario. Sin embargo, a las pocas semanas, el Jefe Provincial de Tráfico, el conocido Coronel Linares, le dijo a Juan que debido a la polémica levantada por el citado récord, le gustaría hacer ese recorrido con él a fin de comprobar con un coche idéntico hasta qué punto Godia había respetado o no los límites de velocidad en zonas urbanas, ya que entonces la velocidad era libre en carretera. Como Linares era un hombre importante por su cargo y por su propia personalidad, Fernández quedó con él saliendo un día desde Barcelona en dirección Madrid a las 11 horas. Entonces había mucho menos tráfico que hoy, pero no había autopistas ni autovías, la mayoría de las poblaciones debían atravesarse al no haber circunvalaciones, y en curvas muy cerradas como las del puerto del Bruch los camiones con remolque debían a veces efectuar maniobra para tomarlas, y en ese día se encontraron con varias retenciones allí por este motivo, por lo que cuando llegaron a Igualada habían transcurrido casi dos horas, y entonces el Coronel Linares le dijo "Juan, vamos a comer y volvámonos. No creo que sea posible hacer lo que ha hecho Godia respetando las normas de Tráfico pero no voy a crear polémica, porque además Godia tiene muchas y buenas influencias. Afortunadamente no ha habido ningún accidente así que punto final", y emprendieron el camino de regreso.

El 904 no sólo era un coche eficaz, sino que además era precioso, y Fernández supo sacarle buen partido. Aquí, en Montserrat, estrenó el coche, quedó primero y batió el récord de la prueba.

Como anécdota diremos que Godia había pensado en batir ese récord yendo en el sentido Madrid-Barcelona, pero en el recorrido de reconocimiento que efectuó el sol le daba de frente al amanecer, razón por la que pasó a intentarlo desde Barcelona hacia Madrid.



Porsche 904 History of Juan Fernandez

The Porsche 904 had many successes, with the legendary driver Juan Fernández the wheel. He used it in different kinds of sports events, increases in costs, speed circuits, rallies.



- **Engine**
- Boxer, 4-cylinder, air-cooled, aluminum crankcase and cylinder head, valve arrangement in V, circuit dry sump lubrication, oil cooler with a radiator in front.
- **Power**
- 210 hp
- **Tires and wheels**
- Dunlop SP Sport, 7x15
- Weight 800 Kilos.
- Red Color

History

Juan Fernández with his Porsche 904 with registration German tourist.

1964	Competition	Place	Classification
March	Rise in costs to Montserrat	Catalonia	1st - record
April	Joan Pinyol-RACC - Montjuïc Circuit	Barcelona	1st - absolute record
April	Rally Vasco-Navarro	San Sebastian	2 - all
May	Rise in costs the Montseny - RACC - European Championship	Catalonia	1st - all
June	Rally RACE-(Tour of Spain) - European Championship	Spain	1st
September	Rise to Sant Feliu de Codines - Climb Championship in Cuesta	Catalonia	1st - record
October	Rise in cost Championship La Massana (Viladomat)	Andorra	1st - record
October	Climb Championship in Coll de la Botella costs	Andorra	1st
October	Rally 2 Cataluñas	Spain-France	Abandonment - Motor

1965	Competition	Place	Classification
March	Fault-Championship Rally Spain	Valencia	Abandonment - Motor
March	Rise in costs to Montserrat	Catalonia	1st
April	Rally RACE - European Championship	Spain	1st
September	Rise in cost Championships - La Massana	Andorra	1st
October	Rally Barcelona-Andorra	Barcelona-Andorra	1st
November	Rally 2 Cataluñas	Spain-France	Break - Engine

From the second year the Porsche 904 starts suffering engine failures, Juan Fernandez disappointed I had to take twice repair workshops Porsche in Stuttgart. The low back tightness fairing aspire carbs causes dust on unpaved sections and damage mechanics. In 66, Porsche introduced the first 911 and 906, then, Juan Fernandez, who is always looking to compete with the best mounts, leaving the 904 in favor of the new models.

Note: Data provided courtesy of Juan Fernandez

TRANSLATED

HELL CLIMBS



Porsche 904 History of Juan Fernandez

The Porsche 904 had many successes, with the legendary driver Juan Fernández the wheel. He used it in different kinds of sports events, increases in costs, speed circuits, rallies.



- **Engine**
- Boxer, 4-cylinder, air-cooled, aluminum crankcase and cylinder head, valve arrangement in V, circuit dry sump lubrication, oil cooler with a radiator in front.
- **Power**
- 210 hp
- **Tires and wheels**
- Dunlop SP Sport, 7x15
- Weight 800 Kilos.
- Red Color

History

Juan Fernández with his Porsche 904 with registration German tourist

1964	Competition	Place	Classification
March	Rise in costs to Montserrat	Catalonia	1st - record
April	Joan Pinyol-RACC - Montjuïc Circuit	Barcelona	1st - absolute record
April	Rally Vasco-Navarro	San Sebastian	2 - all
May	Rise in costs the Montseny - RACC - European Championship	Catalonia	1st - all
June	Rally RACE-(Tour of Spain) - European Championship	Spain	1st
September	Rise to Sant Feliu de Codines - Climb Championship in Cuesta	Catalonia	1st - record
October	Rise in cost Championship La Massana (Viladomat)	Andorra	1st - record
October	Climb Championship in Coll de la Botella costs	Andorra	1st
October	Rally 2 Cataluña	Spain-France	Abandonment - Motor
1965	Competition	Place	Classification
March	Fault-Championship Rally Spain	Valencia	Abandonment - Motor
March	Rise in costs to Montserrat	Catalonia	1st
April	Rally RACE - European Championship	Spain	1st
September	Rise in cost Championships - La Massana	Andorra	1st
October	Rally Barcelona-Andorra	Barcelona-Andorra	1st
November	Rally 2 Cataluña	Spain-France	Break - Engine

From the second year the Porsche 904 starts suffering engine failures, Juan Fernandez disappointed I had to take twice repair workshops Porsche in Stuttgart. The low back tightness fairing aspire carbs causes dust on unpaved sections and damage mechanics.

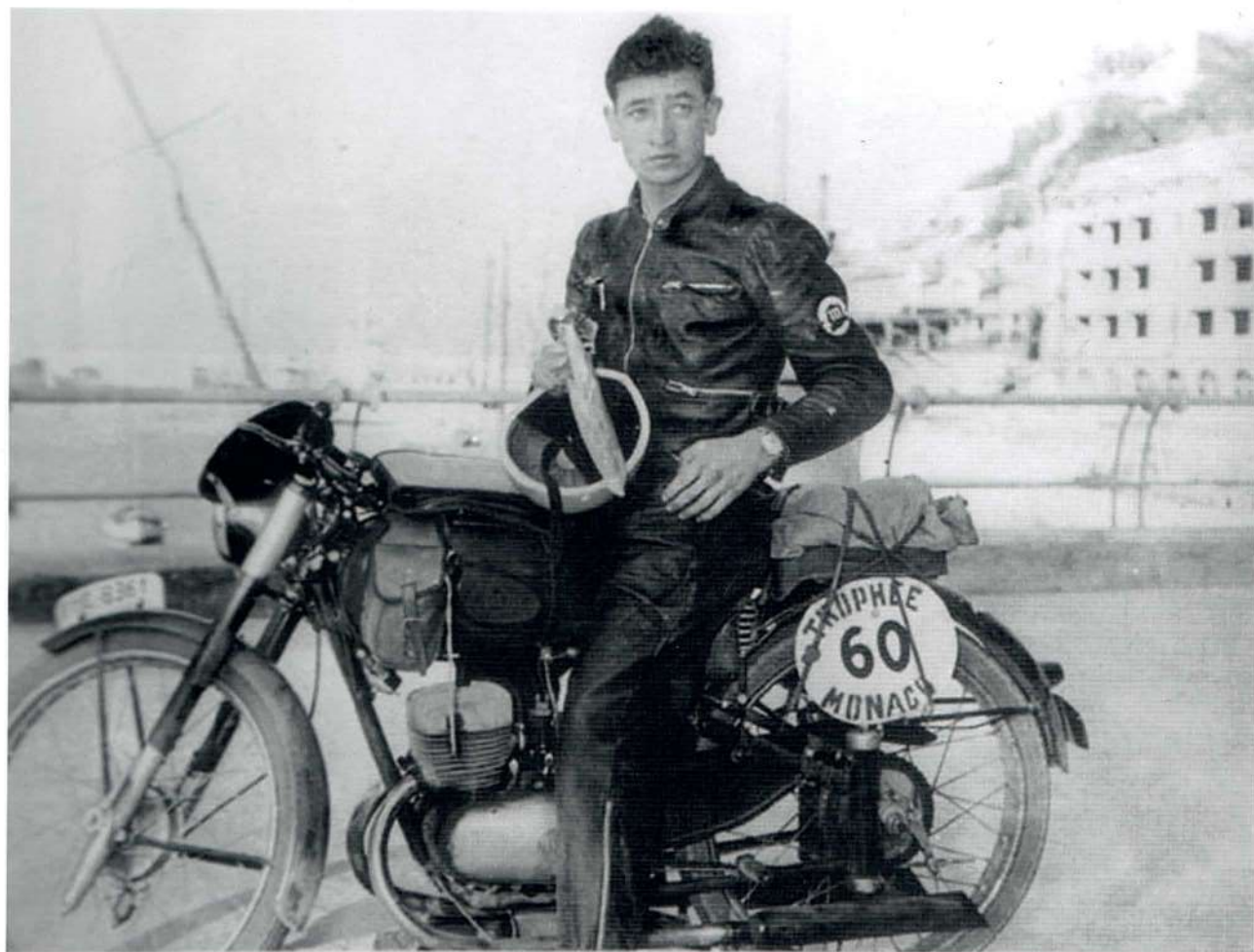
In 66, Porsche introduced the first 911 and 906, then, Juan Fernandez, who is always looking to compete with the best mounts, leaving the 904 in favor of the new models.

Note: Data provided courtesy of Juan Fernandez



DUST KEPT GETTING INTO AIR INTAKE ON DUSTY ROADS / MOUNTAIN CLIMBS.





V' TROPHEE INTERNATIONAL
MONACO 1954

PHOTO PLAGE
2 AVENUE J. HENRI CANNES





Joan Fernández, Ramón Grifoll, Álex Soler-Roig, Salvador Fàbregas y Manuel Romagosa



Ramón Grifoll & Joan Fernández (BMW 700 CS)



Luciano Lombardini, José M^a Fernández, Leo Cella y Joan Fernández



Francisco Anet, Ignacio Olano, Pepón Vidal Ribas, Pedro Camps, Ignacio Baixeras, Joan Fernández, Luís Dalmau & Enrique Coma-Cros Carles.



Joan Fernández & "Cosaco Ribó" (Alfa Romeo Giulietta super sprint)



PORSCHE 904 GTS -
JOAN FERNANDEZ 1º RALUPE

AC COBRA 7L.
PACO GODIA 1º MONTJUICH

RALLY E RACE
MONTJUICH

1965



Estanislao Reverter (Fiat Abarth 1000 BA #53), Bernard Tramont (Alpine A108 #62), Juanan Rodés (Lotus Elan #52), Guy Storr (Alpine A110 #60), Joan Fernandez (Porsche 904GTS # 51), Paco Godia (AC Cobra #47)



Circuito de Montjuïc

23-24 OCTUBRE 1965

C.I.A.S.
1965.



VIRALLEYE

DEUX CATALOGNES

BARCELONE · PERPIGNAN



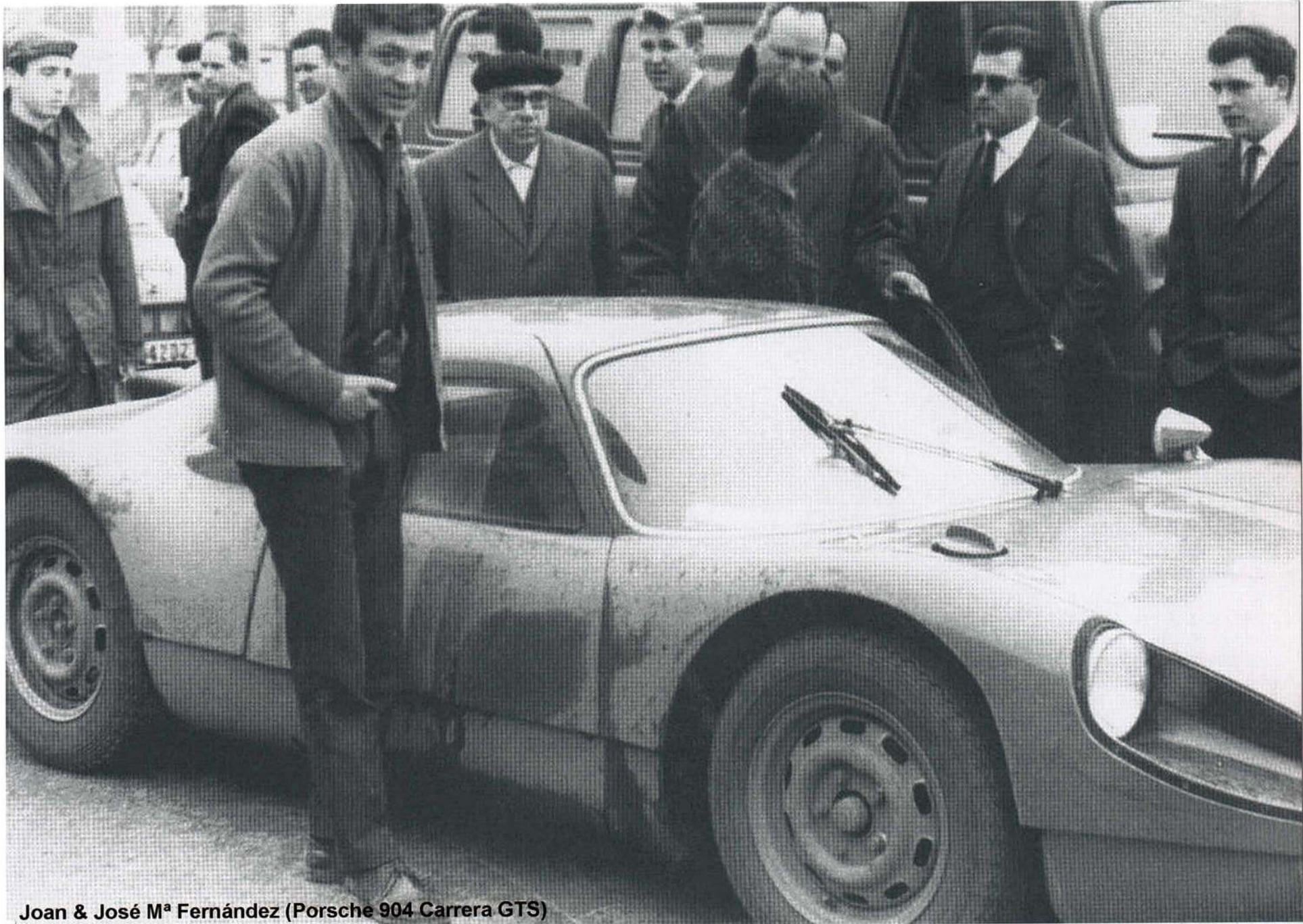
A.S. AUTOMOBILE CLUB DU ROUSSILLON
REAL AUTOMOVIL CLUB DE CATALUÑA



Joan Fernández, Álex Soler Roig & José M^a Juncadella



Joan F. - Soler Roig. José M. Juncadella.



Joan & José M^a Fernández (Porsche 904 Carrera GTS)



Porsche 904 Carrera GTS chasing a Fiat Abarth 1000



Real Automóvil Club de España



XIII RALLYE NACIONAL DEL R. A. C. E.

VII INTERNACIONAL

TROFEO B. P.



1-2-3-4 DE ABRIL DE 1965

PORSCHE

Carrera

GTS/904

Driver's Manual

Dr.-Ing. h. c. F. Porsche KG. · Stuttgart-Zuffenhausen

Printed In Germany

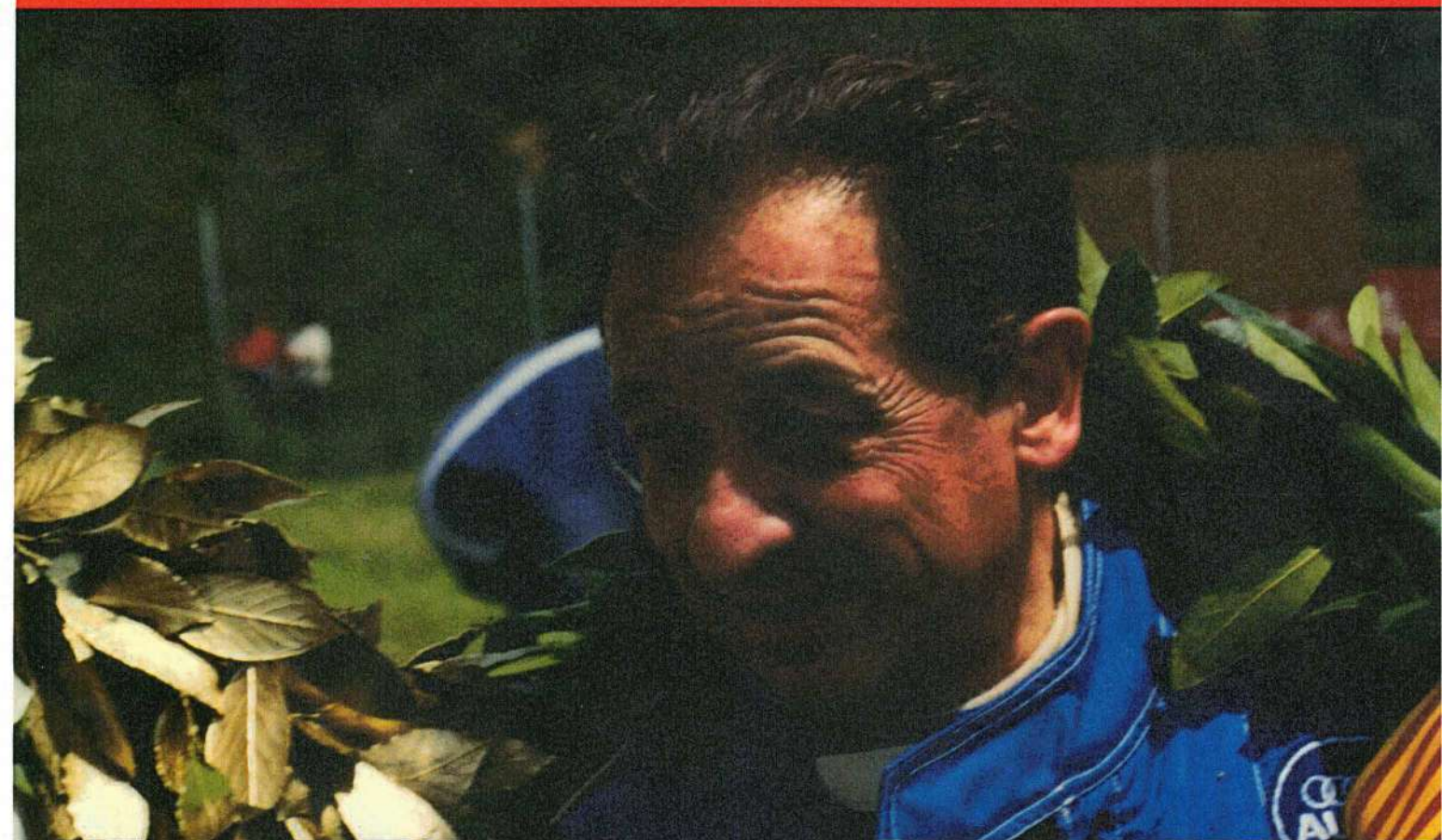
W 311 e December 1963

Subject to change without notice

Juan Fernández

Cuatro décadas de competición de un deportista ejemplar

Pablo Gimeno Valledor Enrique Coma-Cros Pérez



II Carrera. Circuito de Carlos III

Circuito de Carlos III. 3 de noviembre de 1963. 15 vueltas

Segunda y última edición de este conjunto de carreras de motos y coches que se disputaba en un trazado urbano en Barcelona que iba desde la Diagonal –lado mar– hasta la Travesera de las Corts por la Avenida de Carlos III y regreso, con una longitud en torno a los 1.500 metros. No era muy selectivo desde el punto de vista de la conducción pero tenía fuertes frenadas en las curvas en ángulo recto que eran casi todas, y tenía la ventaja de que permitía una gran afluencia de público al estar situado en la propia Barcelona, si bien el pésimo tiempo que hubo en las dos ediciones desanimó a bastantes aficionados.

Juan Fernández se alineaba con su flamante Porsche y partía como favorito al lograr el mejor tiempo con 59"51 a 88,684 Kms/h. Sus más peligrosos rivales eran Antonio Roqué con un Alfa Romeo 2600 Sprint y Rafael Marsans con un Porsche 356 Super 90 de 1600 cc.

En la carrera Juan se puso en cabeza con relativa facilidad, pero tras las primeras vueltas los frenos empezaron a responderle mal teniendo que bajar el ritmo, lo que unido a que Rafael Marsans le iba ganando terreno al tener pista libre tras lograr deshacerse de varios de sus rivales después de una mala salida, animó el fin de la prueba. Fernández logró administrar su ventaja inicial perdiendo el menor tiempo posible, cruzando finalmente la meta como vencedor con Marsans lanzado tras él.

Acerca del ruido del coche diremos que en fábrica le habían ofrecido para correr un escape libre denominado "Tipo Sebring" que Soler-Roig le montó para correr en el Trofeo Juan Jover. Fernández nunca le quitó dicho escape, de ahí el retumbar por las carreteras de La Roca y Granollers.

1964**El Porsche 904 GTS y los títulos de Rallyes y de Montaña**

El año de 1964 se inició con el Rallye de Montecarlo con Fábregas y Ramón Grifoll en el Citroën DS21 de Fábregas, y también esta vez se vieron obligados a abandonar.

Al Montecarlo le siguieron tres pruebas más con el Carrera 2GT, con dos victorias y un segundo puesto, debutando Carmina como copiloto en el Rallye de Invierno, y ahí pudo observar Juan cómo la competición cambia el ánimo de las personas, porque Carmina, que en carretera siempre le decía que fuera más lento, en ese rallye y en el tramo de la Llacuna le decía "*corre más que llegamos con retraso*", y Juan iba a tope en ese tramo muy virado, en bajada, y con árboles en los bordes de la carretera!

El Carrera 2GT iba como un tiro y le permitía a Juan no sólo ganar, sino que disfrutaba como un niño con él. Ganar era importante, pero disfrutar al volante sintiendo un placer que nunca había imaginado, no tenía precio. Su conversión al "porschismo" era total, por eso, cuando le llamaron de Stuttgart para informarle de que la fábrica iba a poner en producción un nuevo modelo con motor central de 185 caballos y 650 kilogramos no pudo ya conciliar el sueño y pasó inmediatamente el pedido, iniciando gestiones para vender su Carrera 2GT, no teniendo tampoco que esforzarse mucho, por cuanto Pedro Fábregas se lo quedó. Este coche fue en su momento propiedad de Sir John Surtees, el que fuera varias veces Campeón del Mundo de Motociclismo, Campeón del Mundo de Fórmula 1 en 1964 con Ferrari, y Campeón de la Can-Am con Lola, además de creador de la marca Surtees que durante varios años corrió el mundial de F1, tras haber estado mucho tiempo asociado a Eric Broadley en Lola.

El Citroën DS, aquí en su versión DS 21, estaba considerado como uno de los mejores coches para el Montecarlo y no sin razón, ya que a su tracción delantera unía la posibilidad de variar la altura del coche y era muy cómodo, algo no desdeñable en una prueba tan larga. Fábregas lo usó varias veces y Fernández fue con él como copiloto. En esta foto les vemos en 1964.



Tras el Carrera 2GT la simpatía de Juan por los Porsche pasó a ser adicción. De los Porsche admiraba y admira no sólo su eficacia sino también y sobre todo su fiabilidad, así como el buen precio al que podían revenderse. El automovilismo es un deporte caro si uno lo practica con intensidad como era su caso, y el dinero que uno puede llegar a gastarse en él es casi infinito, por lo que cuando se tiene un presupuesto que, aunque generoso, es necesariamente limitado, el poder disponer de un coche eficaz y sin apenas mantenimiento es algo fundamental, y el Carrera 2GT, que tenía mucho de coche de competición, no le supuso ningún gasto extra sino simples operaciones de mantenimiento, cosa que se repetiría con sus sucesivos Porsche incluso con modelos de competición pura como los 908 y 908/3 a los que sí hacía una revisión a fondo todos los años en Stuttgart. Había coches tan eficaces e incluso a veces más que los Porsche, pero en ninguno de ellos la relación costo de explotación/resultados era comparable a

la de los automóviles de Stuttgart, y eso es en gran medida aplicable hoy en los Porsche de Gran Turismo más "corrientes" en los que lo más caro de su mantenimiento, aparte de los neumáticos, son los cambios de aceite, y conste que quien estas líneas escribe no es especialmente "porschista".

El mundo de la competición había iniciado ya una progresiva especialización también entre los pilotos amateurs en lo que a los automóviles concierne. Eso de tener un coche de uso diario que permitía a la vez correr en rallyes, circuitos y montaña estaba en vías de extinción, siendo el nuevo modelo de Porsche uno de los últimos representantes de ese tipo de automóvil aunque, ciertamente, el 904 GTS no fuera ya apto para el uso diario ni tampoco para los rallyes si había tierra o simplemente polvo abundante, ya que su motor, situado muy bajo y sin protección, hacía que la turbina de refrigeración aspirase una considerable cantidad de polvo que podía pasar a las trompetas de admisión provocando una rápida usura de segmentos, pistones y camisas, pero para rallyes sobre asfalto e incluso sobre nieve, el 904 GTS era también un excelente modelo.

A Fernández le fue vendida la unidad N° 904.057 con número de motor 99.053, y la compró casi a la vez que Godia se hacía con el N° 904.090, debutando victoriosamente y con récord incluido en la Carrera en Cuesta de Montserrat, e inscribiéndose en el Rallye RACE en el que quedó segundo con Pedro Fábregas como copiloto, clasificación que repitió en el Cataluña en donde ganó en GT. Hubo varias pruebas de velocidad en Montjuich y en la Casa de Campo. En montaña logró ocho victorias sobre ocho participaciones con siete récords absolutos.

Rallye RACE (abril de 1964)

Carrera "XXV Años de Paz - Gran Premio Pegaso"
(14 de junio de 1964) Casa de Campo

El singular circuito de la Casa de Campo trataba de sustituir al del parque del Retiro ya claramente inadecuado para automóviles de prestaciones elevadas. La falta de un circuito en Madrid se dejaba sentir de forma creciente porque este trazado, sin duda selectivo y difícil, era peligroso por su estrechez y por estar bordeado de árboles.

En 1964 Fernández corrió dos veces allí. En la primera de ellas la prueba formaba parte del Rallye RACE, y la siguiente ocasión en que acudió fue a una prueba de velocidad disputada el 14 de junio y que ostentaba el título de "XXV Años de Paz - Gran Premio Pegaso"

Estaban presentes como favoritos el suizo Charles Vögele con una barqueta Lotus Montcarlo que, salvo avería o incidente, debía anotarse la victoria sin problemas, así como Godia y Fernández con sus respectivos 904 GTS, Fernando de Baviera con un Porsche 356 Carrera 2, Bay con un Jaguar E, y los portugueses Pasnha y Fernandez con Porsche y Jaguar E respectivamente.

Tras darse la salida el Lotus Montcarlo se puso en cabeza,

pero Godia no cejó yendo muy cerca de él, arriesgando mucho durante varias vueltas hasta que sus frenos desfallecieron debiendo abandonar, quedando Fernández en segundo lugar. La carrera fue retransmitida por TVE lo que suponía toda una novedad.

II Trofeo Juan Jover

Montjuich, 12 de julio de 1964
30 vueltas = 113,720 Kms

Al igual que había ocurrido en la prueba de la Casa de Campo, la presencia del suizo Charles Vögele con un Lotus Montcarlo permitió ver en acción a un espectacular automóvil eliminando toda incertidumbre acerca del ganador, por cuanto la superioridad de esa barqueta de circuitos sobre los 904 GTS era clara, asistiendo los espectadores a la cabalgada en solitario del Lotus y a un duelo entre Godia y Fernández por la segunda plaza, con Godia siempre en el segundo lugar y Fernández tras él hasta que a pocas vueltas del final, y por un raro error de Juan, se quedó sin gasolina.

Salió a las 00h 00' desde la parte alta de la Diagonal y la DGT de Lérida, Zaragoza y otras poblaciones estaba avisada, habiéndose estudiado también el posible horario de cierre de algún paso a nivel para evitarlo. Su récord continúa vigente.

Entre el Carrera 2GT y el 904 GTS, el año de 1964 no pudo ser mejor para Juan Fernández que se proclamó Campeón de España de Rallyes, Campeón de España de Montaña, y otro tanto en los mismos Campeonatos de Cataluña.

1965

Siguen los triunfos con el 904 GTS y debut en monoplace

En 1965 el 904 GTS siguió proporcionando alegrías a Juan, con once victorias, dos de ellas en rallyes siendo el del Rallye RACE el más importante, otras dos victorias en Montjuich en pruebas que formaban parte de rallyes, y siete triunfos en montaña estableciendo tres récords absolutos. A eso se sumaron dos segundos puestos en el Rallye Vasco-Navarro y en el III Trofeo Juan Jover. Tuvo también una rotura mecánica en el Rallye Fallas cuando le entró tierra en el motor, fenómeno ya comentado y al que este coche era muy sensible, así como otro abandono en el Dos Cataluñas durante la prueba en Montjuich. En Sant Feliu de Codines rompió un palier, lo que le impidió clasificarse en una carrera en la que probablemente habría ganado, y ese año supuso también su debut en monoplace, al disputar el III Trofeo Juan Jover al volante de un Alpine Renault de F 3.

Rallye RACE

Casa de Campo, abril de 1965

En 1965 Juan Fernández condujo de nuevo en este trazado con su Porsche 904 GTS con motivo del Rallye RACE disputado en abril, prueba marcada por la espectacularidad del Cobra de Godia. Fernández fue segundo en la casa de Campo y ganó el rallye formando equipo con Sáez y por delante de Reverter-Márquez con Abarth y de Soler-Roig-Juncadella que con su Mini Cooper S vencieron en Turismo.

III Trofeo Juan Jover (GT y Prototipos)

Montjuich, 9 de mayo de 1965

20 vueltas = 75,813 Kms

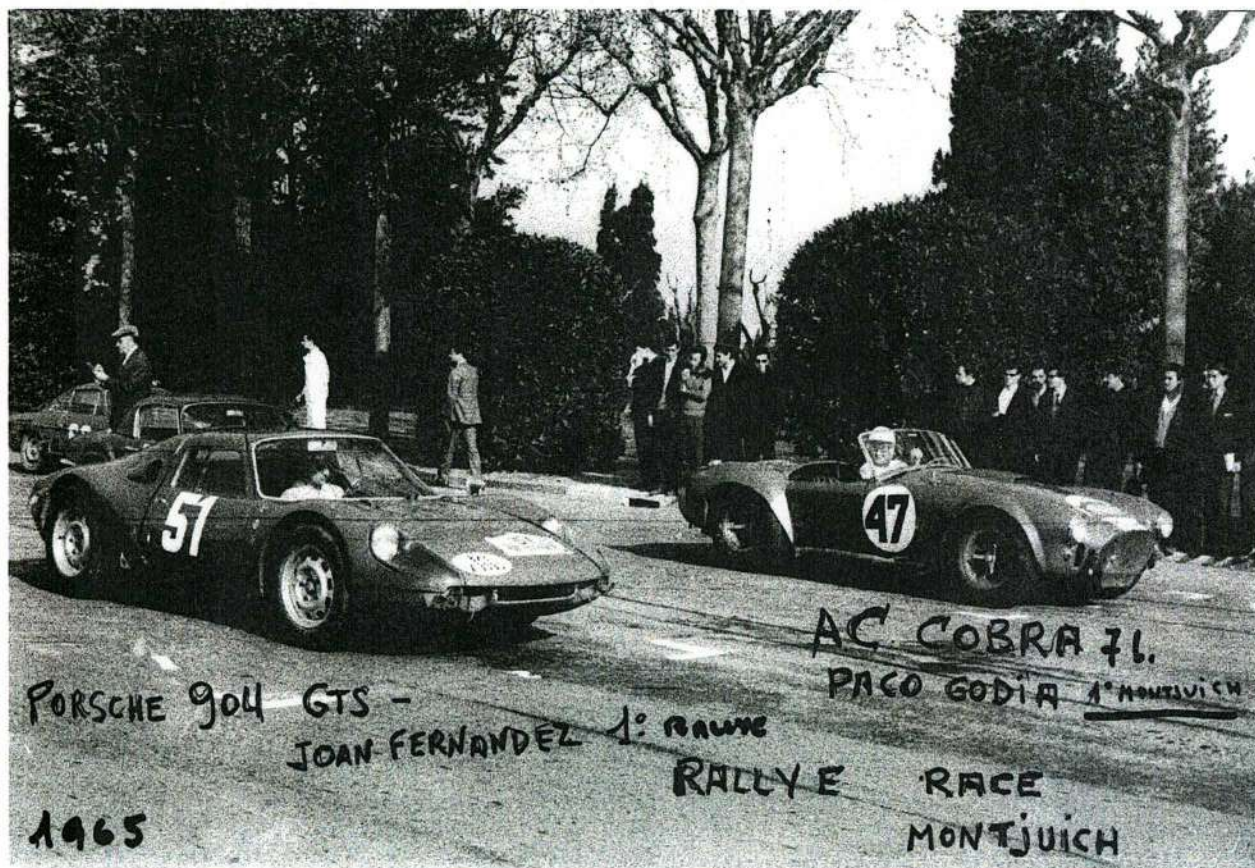
Fueron varias las carreras organizadas con motivo del III Trofeo Juan Jover, y en esta de los GT Fernández tenía de nuevo a Godia como rival con el Cobra 427 (nº de chasis CSX-3004, lo que deja claro que era un siete litros y no un 4.7) frente al que poco se podía hacer y, efectivamente, Godia ganó sin problemas con el 904 GTS en segundo lugar a 14" 01 segundos y ambos por delante del

excelente Charly Bonvin con su Lotus Elan al que sacaron una vuelta.

III Trofeo Juan Jover de F 3

Montjuich, 9 de mayo de 1965 / Dos mangas de 15 vueltas cada una y suma de tiempos para la clasificación final

Fue esta carrera su primera prueba en monoplace, y hay que decir que en esta ocasión su coche estaba en buenas condiciones. Se trataba de un Alpine Renault alquilado por el RACC al equipo de Guy Storr con el que salió desde la cuarta línea en la primera manga por delante de José Rosinsky, piloto oficial de la marca. Juan acabó sexto detrás de Godia sobre un total 20 participantes, pero en el momento de la salida de la segunda manga el coche se negó a arrancar. En cualquier caso hay que decir que en su debut en una disciplina en la que se iba siempre "a saco", no se comportó precisamente como un novato, si bien ese fue el único F3 que le satisfizo, ya que los siguientes con los que corrió estaban todos algo "tocados". A destacar también el segundo puesto de Godia en la clasificación final. Paco era incombustible e igual le daba un Cobra de 7 litros que un F 3.



Refinamiento -Porsche 904 GTS- frente a brutalidad -Cobra 7 litros- y en esta prueba de Montjuich que no era sino una más de las del Rallye RACE de 1965, se impuso la enorme y atronadora caballería del Cobra de Godia.

Tras vencer en tres ocasiones seguidas en la Massana a Juan Fernández le fue ofrecida una muy bonita figura de San Cristóbal realizada por un afamado escultor y que hoy figura entre sus trofeos más apreciados.



El año de 1965 supuso el debut de Juan en monoplazas. Este tipo de vehículo nunca le gustó demasiado por varios motivos como son el de su mayor peligrosidad, su con frecuencia aleatoria fiabilidad, la exigencia de una mayor profesionalización y el hecho de que al no disponer de un coche propio, ya que eso no se justificaba salvo que se corriese todo un campeonato, los coches debían alquilarse prueba a prueba, llegando los monoplazas casi siempre en el último momento y con frecuencia en un estado mediocre o peor que mediocre, por lo que cada participación tenía mucho de aventura, con numerosos parámetros no controlados por parte del piloto-cliente. En definitiva, para correr con éxito en monoplazas hacía falta una profesionalización de la que Juan Fernández siempre huyó, o aceptar correr de manera precaria determinadas pruebas, cosa que tampoco le gustaba, y si a eso se le añade su mayor riesgo, la cosa estaba clara para él, y aunque corrió bastantes competiciones con F3, esta actividad fue siempre marginal para él en su calendario.

1966

El Porsche 911 "pata negra", el Carrera 6, el Trofeo Juan Piñol y el Jarama

Desde que se hizo con el 904GTS el mantenimiento de sus coches seguía un protocolo que consistía en que, salvo incidente grave, los Kotnik efectuaban un repaso al coche después de cada prueba, haciendo una revisión a fondo en Stuttgart cada año, y estando a fines de 1965 en Alemania con el 904 el responsable del Departamento de Competición de la marca, el legendario Hunske von Hanstein, le contactó para decirle que habían preparado cuatro unidades del nuevo 911 para el Rallye de Montecarlo. Sus pilotos iban a ser Ake Andersson, Vic Elford y Björn Waaldegard, y su propuesta era que le vendían la cuarta unidad al precio de un 911 de serie, y como es lógico Fernández no supo decir que no. El hecho de que se le hiciera esta oferta a él demuestra que nuestro protagonista era ya una persona apreciada en Porsche, porque vender esa unidad no suponía ningún problema para la marca, pero era a él a quien se la ofrecían. Su número de chasis era el 303.178 y el número de motor el 903.325.

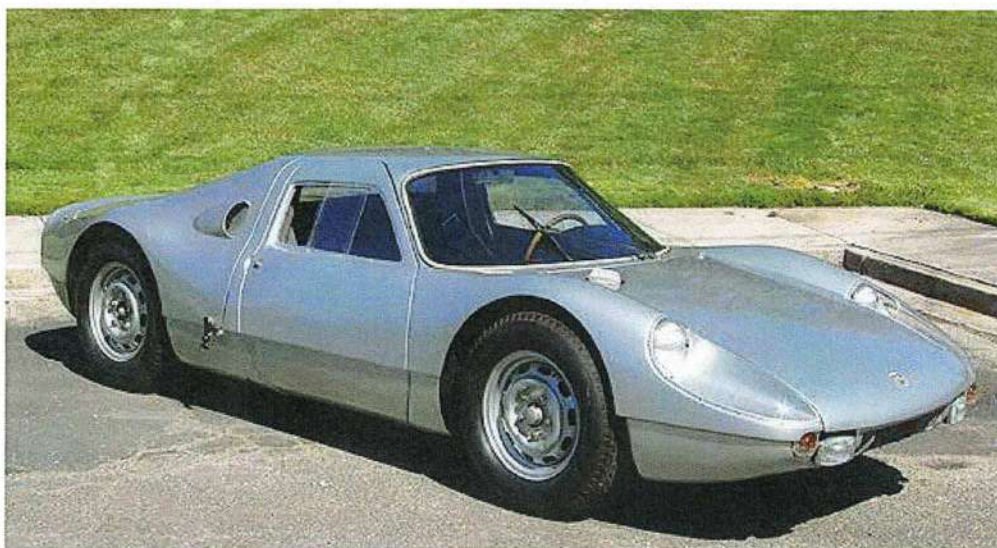
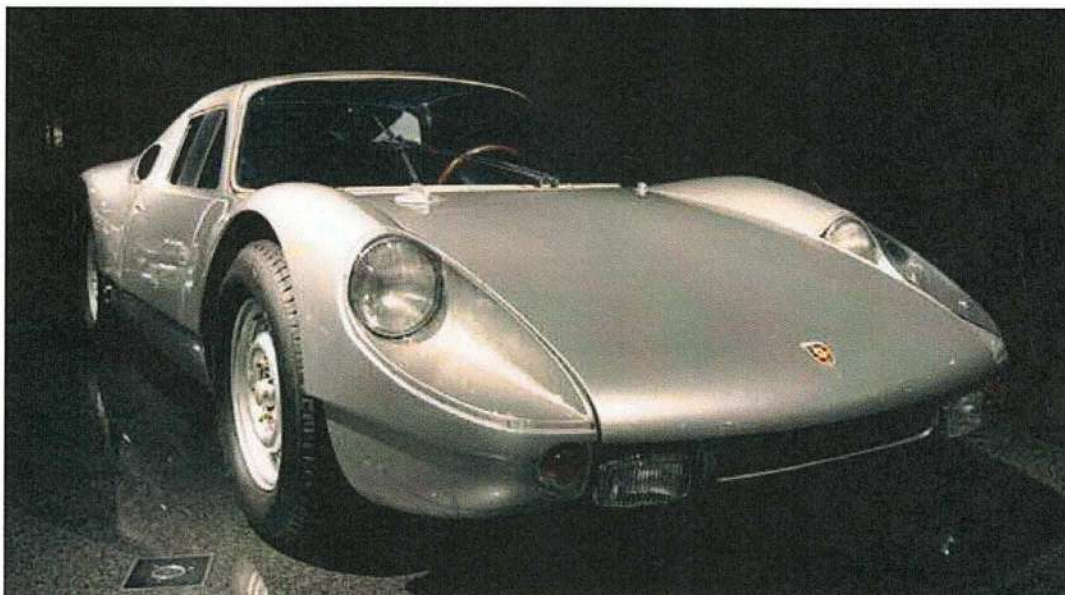
El coche le fue entregado en diciembre y Juan pensó en tomarse una semana para entrenar con intensidad el Montecarlo, pero su padre se opuso al haber mucho trabajo en la fábrica, así que aunque se inscribió para la célebre prueba monegasca apenas conocía ni el recorrido ni el coche cuando tomó la salida, lo que teniendo en cuenta que ese año hubo mucha nieve no hacía presagiar un buen resultado, pero todo eso acabó siendo irrelevante por cuanto en una larga recta se les atravesó un gran perro que dejó maltrecha la parte delantera del coche debiendo abandonar. Una grúa llevó el 911 hasta un taller próximo en el que le arreglaron la chapa para que no le bloqueara las ruedas y poder emprender así el regreso a España, cosa que hicieron al día siguiente. Tres meses después tuvo la sorpresa de recibir un giro procedente de la Gendarmería Francesa mediante el cual se le abonaban el importe de la grúa y del taller, importe que tuvo que pagar el dueño del perro.

El 911 iba muy bien, era eficaz e indestructible, y con él corrió Fernández en veinte pruebas con catorce victorias absolutas o de clase, dos segundos puestos y tan sólo dos abandonos, siendo uno de ellos el de Montecarlo debido al incidente ya comentado con el perro. Pero 1966 fue también el año del Porsche Carrera 6 que, una vez más, Porsche le ofre-

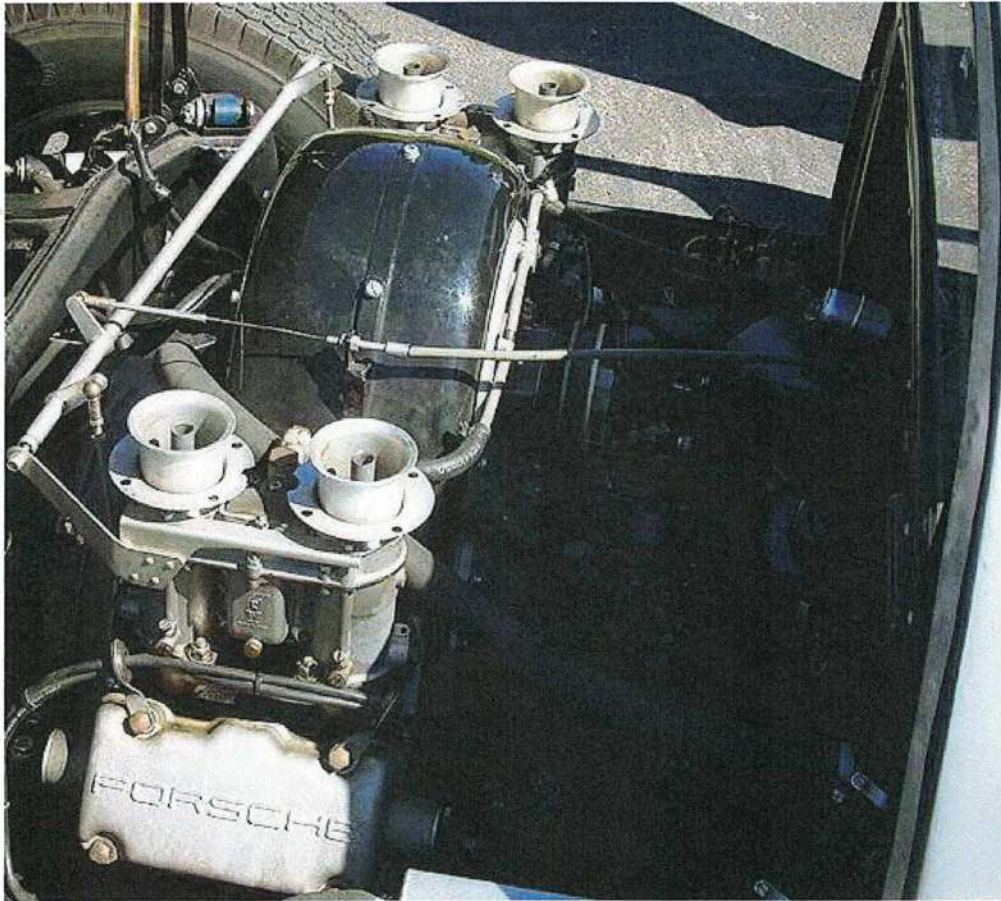
PARTICIPACIÓN EN PRUEBAS COMO PILOTO

	Tipo de Prueba	Prueba	Coche	Clas. absoluta	Comentarios
1964	Rallye	RACE	Porsche 904 GTS	2º	Pedro Fábregas
1964	Rallye	Cataluña	Porsche 904 GTS	2º - 1º en GT	
1964	Rallye	Dos Cataluñas	Porsche 904 GTS	21º	1º en prueba de velocidad
1964	Rallye	Rallye del Pilar	Porsche 904 GTS	10º	
1964	Rallye	Valle de Arán	Porsche 904 GTS	4º	
1964	Rallye	Barcelona - Andorra	Porsche 904 GTS	Retirado	Avería
1964	Circuito	Casa de Campo - Rallye RACE	Porsche 904 GTS	2º - 1º en GT	Formaba parte del Rallye RACE
1964	Circuito	GP 25 Años de Paz (Casa de Campo)	Porsche 904 GTS	3º	1º Vögèle (Lotus Montecarlo) 2º Paco Godia (Porsche 904 GTS)
1964	Circuito	Montjuich - II Trofeo Juan Jover	Porsche 904 GTS	8º	Iba 3º pero se quedó sin gasolina
1964	Circuito	Casa de Campo - Rallye RACE	Porsche 904 GTS	2º	Formaba parte del Rallye RACE que ganó
1964	Circuito	Montjuich - Rallye RACE	Porsche 904 GTS	2º	
1964	Circuito	Montjuich - Dos Cataluñas	Porsche 904 GTS	2º	
1964	Montaña	Montserrat	Porsche 904 GTS	1º	Récord y estreno del Porsche 904 GTS
1964	Montaña	Vallvidrera	Porsche 904 GTS	1º	Disputada con lluvia
1964	Montaña	Montseny	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Coll Formich (Barcelona)	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Sant Cugat - Tibidabo	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	La Massana (Andorra)	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba - II Trofeo Viladomat
1964	Montaña	Coll de la Botella (Andorra)	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Las Mayolas	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Sant Feliu de Codines	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba
1965	Rallye	Fallas	Porsche 904 GTS	Retirado	Avería Entró tierra en el motor
1965	Rallye	Costa Brava	Porsche 904 GTS	Retirado	Avería Abandono en Montjuich
1965	Rallye	Vasco Navarro	Porsche 904 GTS	2º - 1º en GT	José Mº Fernández de copiloto
1965	Rallye	RACE	Porsche 904 GTS	1º	Arturo Sáenz. XII R RACE - Internacional
1965	Rallye	Dos Cataluñas	Porsche 904 GTS	Retirado	Avería
1965	Rallye	Barcelona - Andorra	Porsche 904 GTS	1º	
1965	Circuito	Montjuich (Rallye RACE)	Porsche 904 GTS	1º	
1965	Circuito	Montjuich - III Trofeo Juan Jover	Porsche 904 GTS	2º	Ganó Paco Godia con el Cobra
1965	Circuito	Montjuich - III Trofeo Juan Jover	Alpine F3	6º 1º manga	Abandono en la 2ª manga al no arrancar el coche
1965	Circuito	Montjuich - VI Dos Cataluñas	Porsche 904 GTS	1º	
1965	Montaña	Las Mayolas	Porsche 904 GTS	1º	
1965	Montaña	Montserrat	Porsche 904 GTS	1º	
1965	Montaña	Vallvidrera	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba en 1'59"
1965	Montaña	II Montseny	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba
1965	Montaña	El Farell	Porsche 904 GTS	3º	El coche iba rozando el suelo
1965	Montaña	Coll de la Botella (Andorra)	Porsche 904 GTS	1º	
1965	Montaña	La Massana (Andorra)	Porsche 904 GTS	1º	III Trofeo Viladomat
1965	Montaña	Coll Formich (Barcelona)	Porsche 904 GTS	1º	Récord de la prueba
1965	Montaña	Sant Feliu de Codines	Porsche 904 GTS	Retirado	Avería Rotura de palier al salir
1966	Rallye	Montecarlo	Porsche 911	Retirado	Atropello de perro y sin ruedas de clavos
1966	Rallye	Rallye de Invierno	Porsche 911	1º	
1966	Rallye	Firestone - Burgos	Porsche 911	2º	
1966	Circuito	Alcañiz (Rallye RACE)	Porsche 911		
1966	Circuito	Montjuich - I GP Barcelona - IV Trofeo Juan Jover	Lotus 32 Ford	Forfait	Sólo rodó en los entrenamientos del jueves
1966	Rallye	Costa Brava	Porsche 911	2º - 1º en GT	

1964 Porsche 904GTS Carrera Race Car







ID# 904057 Originally delivered to Juan Fernandez of Spain who was a very active racer in his country, Fernandez compiled an extensive record with

904-057. Races: 1964 March Pujada en costa a Montserrat Catalunya 1st – record April Joan Pinyol –RACC – Circuit Montjuic Barcelona 1st absolute April Rallye Vasco – Navarro San Sebastian 2nd OA May Pujada en costa a Montseny – RACC European Championship Catalunya 10A June Rallye RACE (Vuelta a Espana) European Championship Spain 1st Sept. Pujada Sant Feliu de Codines – Campionat Pujada en costa Catalunya 1st – record Oct. Campionat Pujada en costa La Massana (Viladomat) Andorra 1st – record Oct Campionat Pujada Coll de la Botella Andorra 1st Oct. Rallye 2 Catalunyes, Spain – France DNF 1965 March Rallye Falles – Campionat Spain Valencia DNF motor April Rallye RACE – European Championship Spain 1st Sept. Campionat Pujada en costa – La Massana Andorra 1st Oct. Pujada en costa Barcelona-Andorra Barcelona – Andorra 1st Nov. Rallye 2 Catalunyes Spain – France Trencament Motor Ownership History: 1. Juan Fernandez Garcia, Alfonso XII, 2. Daniel Boyd USA, 1971 3. Jonathan Wort, Lebanon USA 4. R.J. Smith, Vasco Navarro/ Missouri USA 5. Alfred Krupp D, 1973 6. Wiesbaden, 1993 7. Blackhawk Collection 2001 Following its racing career, the car was imported into the US by Jonathan Wort of Lebanon, New Jersey. The car was fully restored in the Midwest and has remained in the United States.



904 057

MOTOR NR.: 99 053

AUSGELIEFERT AM: 19.3.1964

GETRIEBE NR.: 904 056

INNENAUSSTATTUNG: Blau

FARBE: Signalrot

EXTRAS: Sebring-Auspuff

HÄNDLER: Werksverkauf

1. KUNDE: Juan Fernandez Garcia, Alfonso XII,
Sabadell (E), (Amtl. Kennz.: 905 184)

2. KUNDE: Daniel Boyd (USA), vor 1971

3. KUNDE: Jonathan Wort, Lebanon/New York (USA)

4. KUNDE: R. J. Smith, Vasco Navarro/Missouri (USA)

5. KUNDE: Alfred Krupp (D), seit 1973

6. KUNDE: ?, Wiesbaden (D), seit 1993

7. KUNDE: Robert J. Smith, St. Louis/Missouri (USA)

RENNEINSÄTZE ALS KUNDENWAGEN

VERANSTALTUNG	DATUM	FAHRER	START NR. PLATZIERUNG
Carrera Cuesta Mayolan (E)	1.3.1964	J. Fernandez Garcia	1. Gesamt
Rallye Basco	14./15.3.64	J. Fernandez Garcia	2. Gesamt/ 1. GT
Carrera Cuesta de Montserrat (E)	12.4.1964	J. Fernandez Garcia	1. Gesamt/ 1. GT
Bergpreis Montsény (E)	26.4.1964	J. Fernandez Garcia	1. GT, neuer Rekord
Rallye del RACE (E)	3.5.1964	J. Fernandez Garcia	2. Gesamt
Carrera Cuesta a Vallvidrera (E)	24.1.1964	J. Fernandez Garcia	1. Gesamt/ 1. GT

Rallye Vuelta a Catalunya (E)	6.6.1964	J. Fernandez Garcia	2. Gesamt/ 1. GT
GP Madrid (E)	14.6.1964	J. Fernandez Garcia	2. Gesamt/ 1. GT
Carrera Cuesta San Cugat Tibidabo (E)	21.6.1964	J. Fernandez Garcia	1. Gesamt/ 1. GT
Carrera Cuesta San Felui de Codinas (E)	6.9.1964	J. Fernandez Garcia	1. Gesamt/ 1. GT
Rallye Vasco Navarro (E)	15.3.1965	J. Fernandez Garcia	2. Gesamt/ 1. GT
Bergpreis Montsény (E)	21.3.1965	J. Fernandez Garcia	1. Gesamt/ 1. GT
Rallye RACE (E)	4.4.1965	J. Fernandez Garcia	1. Gesamt/ 1. GT
GP Vallelunga (I)	16.5.1965	J. Fernandez Garcia	2. Gesamt

**Para la II Carrera en Cuesta
AL MONTSENY**
del Real Automóvil Club de Cataluña
En la tarde de mañana, sábado, se llevarán a cabo
los entrenamientos entre Camoins y Santa Fe



Juan Fernández, con un «Porsche-GTS-904», por el curso de la edición del año pasado de la cuesta al Montseny, de la que resultó vencedor

Mañana, sábado a partir de a una de la tarde y en el mismo tramo de la carrera, van a efectuarse los entrenamientos obligatorios para la prueba automovilística de la II Cuesta al Montseny que organiza y monta el Real Automóvil Club de Cataluña, fechada para el domingo por la mañana.

Esta vez, el periodo que se ha reservado para las inscripciones, ha pasado de corto. Debíó cerrarse anoche, a última hora. Y ha tenido pocos días por delante, desde que la prueba fue anunciada públicamente.

Ello podría denotar cierta prisa, que por otro lado estaría justificada. Por estos días, los pilotos y las escuderías que han venido agenciándose vehículos rápidos de procedencia extranjera, para concurrir a estas competiciones, parece que disponen de ciertas facilidades transitorias para poder hacer uso de los coches rápidos, gracias a una franquicia temporal por la fórmula llamada «B3», que autoriza su entrada en nuestro país.

Por la impresión que cunde, gracias a esta comprensiva decisión, todos los mejores pilotos de nuestra zona, y las mejores escuderías, no han requerido de demasiado tiempo para formalizar su inscripción. Por otro lado, la prueba es de carácter nacional, pero autorizada para admitir participación extranjera. Y nada extraño sería que la lista de participantes incluyera no solamente valores de primera fila de la competición nacional, sino que registrara la presencia de reconocidos

dos pilotos del otro lado de nuestras fronteras.

Tras el éxito logrado en la primera edición del año pasado, se contaba y se estaba pendiente del anuncio de esta prueba, que se avanzaba esta vez su fecha en el calendario. No prestaba a los pilotos, mayor estímulo para entrar, que el saber que la inscripción se había abierto. Y es creencia general que todos han respondido a la llamada.

LA PRUEBA MAS LARGA

Desde el hito 8'400 de la carretera de San Celoni a Santa Fe del Montseny, rebasada la población de Campins hasta 20'000 la prueba abarca una dimensión de 18 kilómetros. Es por ello, a prueba en cuesta más larga de nuestro país. Puntúa para el Campeonato de Cataluña de Montaña, y es posible que con el tiempo, se vaya incluida como años atrás lo fue la de la Rabassada, para puntuar para el Campeonato de Europa de pruebas en cuesta.

La diferencia de nivel entre la salida y la llegada, es de 844'21 metros, lo que da un porcentaje promedio de 5'63 por ciento. Pero estas características numéricas, no

permiten suprimir ni la belleza, ni la espectacularidad de esta prueba, que le viene de sus incontestables y difíciles virajes, y del magnífico acento escenográfico que proyecta el esplendor paisajista de las laderas impresionantes del Montseny.

La prueba estará abierta a automóviles de Turismo, divididos en los dos grupos, de serie y mejorados, a los agran turismo y a los sports subdivididos en las clases reglamentarias a tenor de los cubicajes.

La edición del año pasado fue ganada por Juan Fernández, a los mandos de un Porsche GTS-904, que implantó el record de la escalada con la media de 74'372 kilómetros a la hora.

CIERRE DE LA CARRETERA

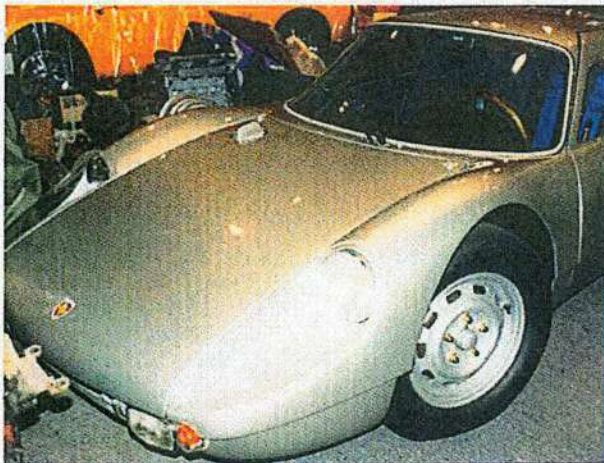
Los organizadores, debidamente autorizados por la autoridad competente, manifiestan para general conocimiento, que la carretera de Campins a Santa Fe del Montseny, donde se efectuará la competición, quedará cerrada al tránsito desde los hitos 8'400 al 20'400 los días 20, de las 12'30 a las 17 horas y el 21, domingo, de las 10'30 a las 14 horas.

El Mundo Deportivo, Barcelona
19. 3. 65



904 057 in blau (Bild aufgenommen 1975) vor der Restaurierung und später in Silbermetall, in den USA wieder instandgesetzt.

Links: Bericht in der spanischen Tageszeitung „El Mundo“ vom 19.3.1965, der das Bergrennen in Montseny ankündigt.



904 057

Engine	Gearbox	Color	Date
99 053	904056-904/0	Signal Red	19-03-1964

Originally delivered to Joan Fernandez of Spain. A very active racer in his country, Fernandez compiled an extensive record with 904-057:



- 1964 : March : Pujada en costa a Montserrat Catalunya 1st - record
- April : Joan Pinyol-RACC - Circuit Montjuic Barcelona 1st - record absolut
- April : Rallye Vasco-Navarro San Sebastián 2 OA
- May : Pujada en costa a Montseny - RACC - European Championship Catalunya 10A
- June : Rallye RACE- (Vuelta a España)- European Championship Spain 1st
- September : Pujada Sant Feliu de Codines - Campionat Pujada en costa Catalunya 1st - record
- Oct. : Campionat Pujada en costa La Massana (Viladomat) Andorra 1st - record
- Oct. : Campionat Pujada Coll de la Botella Andorra 1st
- Oct. Rallye 2 Catalunyaes, Spain-France DNF
- 1965 : March : Rallye Falles -Campionat Spain València DNF - Motor
- March : Pujada a Montserrat Catalunya 1st
- Abril : Rallye RACE - European Championship Spain 1st



- September : Campionat Pujada en costa - La Massana Andorra 1st
- October : Pujada en costa Barcelona-Andorra Barcelona-Andorra 1st
- November : Rallye 2 Catalunyaes Spain -France Trencament - Motor

Following its racing career, 904-057 was imported into the US by Jonathan Wort of Lebanon, New Jersey. The car was fully restored in the Midwest and remains in the US to this day.

2003 : Mail from previous owner : I spent some time digging out photos of 904-057 for you. The attached (mail came back, Yahoo said "file too big", sending seperately) photos were taken in 1982 when I was

offering it for sale at my dealership for \$48,500. I do remember it having the original motor for it's chassis at that time having been rebuilt by Wellington in the late '70s. It was a "real" car, not a rebodied, built up thing, only missing it's dash pad, original wheels and airbox at the time. It also had Sebring exhaust that went with it. I'd appreciate it if you'd share whatever history you know of her, as I became quite fond of it during it's tenure with me over about 1 1/2 years. The car came from a former US Navy fighter pilot who brought it to America from Europe and I sold it on to another American ~ circa early 1983 when we were experiencing quite an economic slump over here.



1982 - 904057 as offered for sale



insufficient for usage as a rally car.

As a result, the car was sold to a Swedish engineer named Sjumesson. He only used the car on the street, advertising it for sale in 1970.

Its current and only second owner, Jim Perrin of Columbus, Ohio, acquired 904-053 through a broker in 1970. Another timepiece, this 904 survives in completely original condition. It has never been repainted or damaged in any way. Jim has been an active PCA member and brings the car out on occasion.

904-054 Sold to Günther Selbach. 1964 : 1000 Km Nürburgring - Günther Selbach 17 OA. In the 70's the car was sold to USA to Dale.

904-055 Originally owned by Ben Pon. It was delivered in a bright shade of orange and with black vinyl seats.

Dutch Racing Team. 1964 : 1000 Km Nürburgring - Gerhard Koch/Ben Pon 3 OA 1 cl. 1964 : 24 Hours Le Mans - Ben Pon/Henk van Zalinge 8 OA. 1964 : 12 Hours Rheims - Henk van Zalinge/David van Lennep 15 OA. 1964 : 3 Hours Monza - Rob Slotemaker 1 OA. 1964 : Tour de France - Rob Slotemaker/David van Lennep 6 OA. 1964 : 1000 km de Paris - Rob Slotemaker/David van Lennep 6 OA 1 cl. In 1965 chassis 055 was his personal car and he raced only 055, never 023, this information been supplied to the author by Ben Pon. On the way to Zolder, the driver of the delivery van lost control of the trailer carrying the 904, damaging those vehicles. However after repair, the 904 still won the race. Engine in 023. 1965 : 1000 Km Nürburgring - Ben Pon/Rob Slotemaker DNS. 1965 : 500 Km Spa 3 OA 1 cl. 1965 : 1000 Km Monza - Ben Pon/Rob Slotemaker 4 OA 1 cl. 1965 : 500 Km Spa - Ben Pon 3 OA 1 cl. 1966 : Sold for 7800 \$ to USA. 1972 : for sale by Cumbus.

As recounted by Jim Pasha in the December 1995 issue of Porsche Panorama, Pon had said about his participation in the European Championship that: "My own goal was to finish as high in the standings as possible in the 904. I knew the car was not as fast as the Cobras, Ferrari GTOs and the then-new Ford GT40, but I also knew the 904 would outlast many of them." Subsequent to the 1965 season, 904-055 was traded towards a new 906. The Factory refurbished the motor and transmission, and, though it had not been seriously damaged, it was repainted silver. Sold to Warren Eads. 2002 : sold to Schwartz.

904-056 Sold to Ancez who raced it in Belgium with a strange alteration to the roof as the owner, "Baron Remordu" was very tall and could not fit into the car. Sold to Germany.

904-057 Originally delivered to Joan Fernandez of Spain. A very active racer in his country, Fernandez compiled an extensive record with 904-057:

1964 : March : Pujada en costa a Montserrat Catalunya 1st - record
 April : Joan Pinyol-RACC - Circuit Montjuic Barcelona 1st - record absolut
 April : Rallye Vasco-Navarro San Sebastián 2 OA
 May : Pujada en costa a Montseny - RACC - European Championship Catalunya 10A
 June : Rallye RACE- (Vuelta a España)- European Championship Spain 1st
 September : Pujada Sant Feliu de Codines - Campionat Pujada en costa Catalunya 1st - record
 Oct. : Campionat Pujada en costa La Massana (Viladomat) Andorra 1st - record
 Oct. : Campionat Pujada Coll de la Botella Andorra 1st
 Oct. Rallye 2 Catalunyaes, Spain-France DNF
 1965 : March : Rallye Falles -Campionat Spain València DNF - Motor
 March : Pujada a Montserrat Catalunya 1st
 Abril : Rallye RACE - European Championship Spain 1st
 September : Campionat Pujada en costa - La Massana Andorra 1st
 October : Pujada en costa Barcelona-Andorra Barcelona-Andorra 1st
 November : Rallye 2 Catalunyaes Spain -France Trencament - Motor

Following its racing career, 904-057 was imported into the US by Jonathan Wort of Lebanon, New Jersey. The car was fully restored in the Midwest and remains in the US to this day.

2003 : MaiI from previous owner : I spent some time digging out photos of 904-057 for you. The attached (mail came back, Yahoo said "file too big", sending seperately) photos were taken in 1982 when I was offering it for sale at my dealership for \$48,500. I do remember it having the original motor for it's chassis at that time having been rebuilt by Wellington in the late '70s. It was a "real" car, not a rebodied, built up thing, only missing it's dash pad, original wheels and airbox at the time. It also had Sebring exhaust that went with it. I'd appreciate it if you'd share whatever history you know of her, as I became quite fond of it during it's tenure with me over about 1 1/2 years. The car came from a former US Navy fighter pilot who brought it to America from Europe and I sold it on to another American ~ circa early 1983 when we were experiencing quite an economic slump over here.

904-058 Sonauto France. Sold to Roueylou who raced it with the immatriculation. "344 ER 11", "6404 CS 13".

904-059 Sold to Balas. 1965 : Mont Ventoux - Balas 10 OA. 1966 : Criterium Neige et Glace - Balas DNF. Destroyed in 1966.

904-060 Originally sold to Albert Gwinner of Switzerland. It appears that under Mr. Gwinner's ownership, 904-060 was never raced. It was apparently only used as a road car.

From Switzerland, the car was brought into the US by, long-time Porsche collector, John Wean, of Fox Chapel, Pennsylvania. During his ownership, 904-060 was fitted with a 2.8 911 RSR motor.

Mr. Wean owned the car for at least 20 years, before it was sold through Dale Miller to Ernie Spada jr of Oswego, Oregon around 1995. At that time, the car was wearing fresh orange paint, included its original motor along with the 2.8 and carried an asking price of \$ 320,000 US. It found its way to Mr. Miller as part of a lot that was traded to obtain the ex-Blatzheim 908/03 # 006, that had been on display at Peter Kaus' Rosso Bianco collection.

Mr. Spada had the car completely restored, over a two year period, by Shark Racing, of Portland, Oregon. The result was stunning and the car was shown at least once at a Portland area concours, winning its class.

From Mr. Spada, the car passed to Jerry Seinfeld. Seinfeld's collection was housed for a time in an airport hanger near Los Angeles. More recently, it may be housed at a garage that Seinfeld has built in Manhattan.

904-061 Originally delivered to a dealer in Frankfurt, Germany named Glockler. From Glockler, 904-061 was sold its first owner in Portugal. The story goes that after being passed by a Lamborghini Muira, the Portugese gentleman abandoned the 904 in a garage for many years.

In 1980, it was acquired by Mr. Touroul, a Parisien who had run a 910 at Le Mans in the 1970's. In 1988, 904-061 had only 13000 kms and still sported its original Signal Red paint. It was also found to be equipped with a cream leather interior with special carpets and a street exhaust.

By the late-1990's, 904-061 had been acquired by Porsche collector, Alain Salat. In 2000, 904-061 was been restored by a shop in Paris. At that time, the original paint was abandoned for the more common silver exterior and black interior combination.

2002 : sold to Germany.

904-062 Sold to Pierre Jaillardon, "856 CH 13" sold to Maucort. Rallye du Var DNF accident, sold to Contact Garage, sold to Jose Piger as an accident car without engine, gearbox, chassis plate and french papers, sold to Germany where Kurek bought it (Kurek told me that he only get a nude chassis - see the Kurek chapter). The new owner rebuilt the car between 1975 and 1979. 1979 : sold to Bruce Canapa USA. Sold to Morse 1989 sold to France to Reynaud who reconstruct the 904 and changed all the front of the car including the radiator and the gas tank. 1991 : auction Paris, car was restored. 1993 STPO. Color Silver with 911 engine. "8261 XQ 06"

904-063 Originally delivered to "Lacourbe de Vost", apparently an alias for Andre Lacourbe, of Courbevoie, France. He raced the car under the name, "Roy von Vost".

The car was very badly damaged in an accident on the 11th lap of the 1965 Spa 500 KM. Subsequently, it was sent back to the Factory for a complete rebuild. Though its original motor and transmission survived, it required a new chassis and body. At that time, it was fitted with short doors and a central filler cap but it kept the original style tail with the small air intakes. As a result,

Collectors Corner - Porsche 904 GTS - Registry - Part III



1964 Porsche 904 GTS s/n 904-054, Ken Allison, Lexington, KY



1964 Porsche 904 GTS s/n 904-054, Ken Allison, Lexington, KY



Porsche 904 GTS s/n 904-010



Porsche 904 GTS s/n 904-010



Porsche 904 GTS s/n 904-010



Porsche 904 GTS s/n 904-010

In 1962 the homologation rules were changed for GT cars, requiring 100 cars of a series build in 365 days. Porsche decided to build a car for such a series - the Porsche 904, it was powered by a 4 cylinder Boxer engine with a displacement of 1966ccm, dry sump lubrication, 2 valves per cylinder, delivering 180 bph @ 7,000 rpm. In some cars 8 cylinder engines were used 904-008 und 904-009 to allow Porsche to run in the above 2000cm³ class as well. The Porsche 904 GTS followed the model 718 W-RS.

... [Part I s/n 904-001 - 904-020 >>>](#)

... [Part II s/n 904-021 - 904-040 >>>](#)

... [Part III s/n 904-041 - 904-060 >>>](#)

904-041	Silver metallic
1964/Mar/2	Jacques Dewez "Franc" via Sonauto, Paris, F
1964/Jun/20	24h Le Mans - "Franc" / Jean Kerguen r#32 - 12th OA 5th GT
1964/Jul/5	12h Reims - "Franc" / Jean Kerguen r#43 - 16th OA 8th GT
1964/Sep/20	Tour Auto - "Franc" / Jean Kerguen r#162 - dnf
1964/Oct/11	1000km Paris - "Franc" / Jean Kerguen r#25 - 9th OA 3rd GT
1965/Jun/19	24h Le Mans - "Franc" / Jean Kerguen r#38 - dnf no fuel
1967	Robert Barret, F
1967	Marcel Petitjean, F "433 PL 67"
1968/	Course de Cote de Wissembourg - Marcel Petitjean - 3rd OA
1968/	Course de Cote Abreschwiler - Marcel Petitjean - 1st OA
1968/	Course de Cote Arry - Marcel Petitjean - 2nd OA
1968/	Course de Cote de Ballon d'Alsace - Marcel Petitjean - 2nd OA
1968/	Course de Cote de Seven Lac d'Alseld - Marcel Petitjean - dnf
1968/	Course de Cote Haute Vosges - Marcel Petitjean - 3rd OA
1969	Robert Barbaud, F
1969/Apr/6	Course de Cote de Charnizay - Barbaud - 4th OA
1969/Jun/22	Course de Cote de Pommeraye - Barbaud - 4th OA
1969/Jul/13	Course de Cote de Neuve le Roi - Barbaud - 6th OA
1969/Aug/3	Criterium des Landes - Barbaud - 5th Sportscar
1971	Garage Cacchia, F
1971/Sep/25	Tour de France - Anselme / Cacchia r#126 - dnf
????	Dr. Raeker, Lemgo, G "DT-JR 904"
904-042	Silver metallic
1964/Mar/5	Robert Roseta, Portland, OR, USA
????	Munch, USA
1971	Dick Radt, USA
????	Combs, Birmingham, MI, USA
????	Jeff Keiner, USA
????	Joe Cordner, LA, CA, USA
904-043	Orange
1964/Mar/5	Brumos, Jacksonville, FL, USA
????	RBM Motors, GA, USA John Ryan
1964/Mar/2	12h Sebring - Ryan / Bencker r#39 - dnf lap 147
1964/May/3	Savannah Divisional Race - Ryan - 2nd OA
1964/Sep/19	Bridgethampton - Ryan r#32 - dnf lap 48
1965/Feb/28	2000km Daytona - Ryan / Tidwell / Bencker r#6 - 9th OA 3rd GT
1965/Mar/27	12h Sebring - Ryan / Tidwell r#43 - 28th OA 5th GT
1965/Dec	International Trophy, Nassau - Ryan - 8th OA 1st GT
????	Gene Dodd, USA
????	Win Muller, USA
1972	Dean Bangert, Ill, USA
1996	David Stinchcomb, NM, USA



GOODING
& COMPANY



904-057	Red
1964/Mar/1	Garcia, Sabadell, E "905 184"
1964/Mar/1	Carrera Mayolan - Garcia - 1st OA
1964/Mar/14	Rallye Basco - Garcia - 2nd OA 1st GT
1964/Apr/12	Carrera Cuesta de Montserrat - Garcia - 1st OA
1964/Apr/26	Carrera Cuesta de Montseny - Garcia - 1st GT
1964/May/3	Rallye RACE - Garcia - 2nd GT
1964/Jun/6	Rallye Vuelta a Catalunya - Garcia - 2nd OA 1st GT
1964/Jun/14	GP Madrid - Garcia - 2nd OA 1st GT
1964/Jun/21	Carrera Cuesta San Cugat Tibidabo - Garcia - 1st OA 1st GT
1964/Jul/24	Carrera Cuesta a Vallviderera - Garcia - 1st OA 1st GT
1964/Aug/6	Carrera Cuesta San Felui de Codinas - Garcia - 1st OA 1st GT
1965/Mar/3	Rallye Vasco Navarro - Garcia - 2nd OA 1st GT
1965/Mar/21	Carrera Cuesta de Montseny - Garcia - 1st OA 1st GT
1965/Apr/4	Rallye RACE - Garcia - 1st OA 1st GT
1965/May/16	GP Vallenga - Garcia - 2nd OA
1971	Daniel Boyd, USA
????	R. J. Smith, St. Louis, MI, USA
904-058	
1964/Mar/20	Pierre Rouveyrou, F via Sonauto, Paris
1964/Jul/4	Rallye des Violettes - Rouveyrou / Paraire - 2nd OA
1964/Oct/11	Rallye Bayonne - Rouveyrou / Perramond r#84 - 2nd OA
1965/Jun/13	Course de Cote de Lodeve - Rouveyrou - 3rd OA
????	Cagnal, F accident
????	????, F with engine and gearbox installed in 904-034
904-059	Silver metallic
1964/Mar/24	Balas & Fillis, Grenoble, F "904 PU 38" via Sonauto, Paris
1964/Apr/12	Rallye Ronde Cevenole - Balas / Goubert - 4th GT
1964/Apr/19	Course de Cote Col Bayard - Balas - 6th OA
1964/May/17	Course de Cote Lure - Balas - 3rd OA
1964/May/31	Course de Cote Minier - Balas - 2nd OA
1964/Aug/30	Course de Cote de Chamrousse - Balas - 3rd OA
1964/Sep/29	Course de Cote Limonest - Balas - 4th OA
1965/Feb/22	Rallye Neige et Glace - Balas / Thibault - 1st GT
1965/Apr/26	Course de Cote Col Bayard - Balas - 6th OA 2nd Sport
1965/Jun/6	Course de Cote Mont Ventoux - Balas r#71 - 9th OA
1965/Jun/30	Course de Cote du Pin - Balas - 2nd OA
1965/Aug/1	Course de Cote de Chamrousse - Balas - 1st Sport
1965/Sep/19	Course de Cote Limonest - Balas - 4th OA 2nd GT
1966/Feb/19	Rallye Neige et Glace - Balas / Grillerer r#6 - 3rd OA 2nd GT ... badly crashed
	2 904-034 exist ... most likely one is the rebuild 904-059
904-060	Silver metallic
1964/Apr/8	Albert Gwinner, G via Hahn Stuttgart
	Stan Hillgard, S
	Dale Miller, FL, USA
	Jerry Seinfeld, USA

[<- Back to: Article](#)

Send to Friend

Discuss This

All trademarks and logos belong to their respective owners
 Imprint Terms & Conditions Advertising Contact

News

Juan Fernandez: "I never wanted to be a professional driver, I used to textile"

24/05/2012

This past weekend was held at the Montmelo Formula 1 Grand Prix. The Santander Group is present in this competition since 2007 and with Ferrari since 2010. Invests an average of 40 million per year from sponsoring the Italian team. Ten million more annually on billboards around the world. Everything has served an important brand recognition worldwide and a return advertising in 2010 and 2011 from 220 million a year on average. was not always so. Although Spain has always had a fondness for motorsport and the significant number of titles published motor support this passion for four wheels. Some of his predecessors, as Juan Fernandez, competed and then went to work. Has filled pages and pages of newspapers and magazines, radio and television minutes to their sponsors. leader and social media, loved by the fans, has monuments to sporting merit in Mallorca and Malaga. Race Foundation awarded him one of the few medals of honor that distinguishes the



outstanding figures of sport and the automotive industry. In RACE statement recalls that "it is very difficult to accurately complete the honors this Sabadell has been the prototypical gentleman drive, versatile in the major disciplines of motor rallies, tours or mountain. A honors as exhibiting Juan Fernandez is almost impossible to find, even among the great myths of the history of the competition. "

After forty years of experience. Juan Fernandez has competed in 645 races to win the 298, two European titles, 17 titles and 19 Spanish Catalan. He started competing in motorcycle early 50s, but was passed hand cars Salvador Fabregas. In 1963 he debuted as a pilot and from that year developed an intense career that would not cease until 90.

Now is the collection of automotive life, "Juan Fernandez. Competition Four decades of an exemplary sportsman" written by Paul Gimeno and published by Scuderia Montjuich. The document, full of images and experiences, collects much of the Spanish motorsport history.

The secret of this pluricampeón: its vitality, its constant effort and an affable, optimistic and generous, leaving friends wherever he goes, both on and off the track.

What led to the competition?

When I was 16 I went to the Diagonal to the races of the Peña Rhin. It was the World Championship and competed Fangio, Spanish and Fabregas Godia, Jover and many others. They went to 300 Km / h by the Diagonal and fell in love of the sport. Back then I worked in the textile world. The funny thing is that years later coincided with those whom I saw running. **But first began driving motorcycles and later cars ...**



Arrabassada Highway (Barcelona) in 1983

Like now, you could not drive a car until age 18. At that time we had, on bikes, Montesa and Spanish brands as Derbi. The one I liked was Montesa and went to ask for a bike, but I was told it would take almost two years to give it to me. So I had to get it *espabilarme* in three or four months. First I ran a few years as a private. When I won several races, Paco Bultó, founder of Wild, and Pere Permanyer offered me to join them. I never wanted to be professional, I am dedicated to textiles and in my free time, Saturdays and Sundays, he would run. All the learned art of Paco Bultó, the team was outstanding.

How did so to combine work with competition?

When you're young yet. Although sometimes worked nights at the factory, he always found time to run.

You were one of the founders of Scuderia Montjuich, how did?

A José María Juncadella, Enrique Coma-Cros, Felix Munoz and I liked a lot the Montjuich circuit. And at that time there were teams in Spain, we create. Coma-Cros Enrique was the president and also the ideologue.

What international pilots say that rivaled most?

The more times I found was Mauro Nesti, an Italian champion of Europe. The two ran in track and mountain. When international ran as Peterson, Jim Clark, Jochen Rindt and Jackie Stewart, who raced Formula 2, Porsche did not reach our or three seconds to get us around the circuit. All that were lighter and faster on the downhill, but our Porsche were quick on the climbs. Our cars brushed 400hp. We did not realize, we reached 250 km / h above the stadium.

What national?

Nationals, perhaps my rivalry was with Alex Soler-Roig. I beat him a few times and he was professional and I do not. My teacher was Salvador Fabregas, who was then president of RACC. Fabregas is the person I most appreciated in life, was his co-pilot throughout Europe.

Excel in competition is tough. I suppose that besides being a good pilot, you need to get hold of a good car, what was the relationship with the manufacturers?

This has always been the case, it should be done with a good drive to excel. I started with Renault. The importer brought three or four cars a year, but what you had to win and do not pay anything. He held a career where only ran Montjuich Seat, at that time was the 1400 model. I signed. I went to the dealer to order a car Sabadell and they said: "There is one and a half lead time." And it occurred to me to write to the president of Seat: "Look, I won the Rally of Monaco next month's car this competition and I'd run with a Seat". And after 15 days I sent a car. On Yard nobody understood. I ran Seat Cup, and came second.



"With Porsche have had my best moments"

He has run with Porsche, Seat, BMW ... What car would you have lived your best moment?

I was given an award for years in Munich for being the most races in the world have done with BMW. But with Porsche, I have had my best moments. I got to talk to Piëch, who was the principal chief of Porsche. His personal secretary put me among pilots preferred. And whenever he left a last caught the old model, it sold in Brazil or wherever, and they gave me the new. If Porsche retains all I've had today would be worth more than six billion euros (just over 1,000 million pesetas). With Porsche did a fifth at Le Mans, won twice at 6 hours and 12 hours after Montjuich accompanying the best driver of the day, Paco Godia.

And what has become of these cars?

One of my cars, the 908/3, is in a museum in Los Angeles. In fact, we sold to buy another and we knew that today would be worth so much money. Coma-Cros Enrique collected cars, but more normal, not racing. **What keeps speed records today Juan Fernandez?**

Many. I keep the La Arrabassada and Montserrat. Actually, I have records in almost all the major races. I have also Alcaniz. Every time I go there, I recognize and greet me warmly. A year ago I was appointed preacher of his parties.



Jackie Stewart and Juan Fernandez in Paris (1973)

And to achieve these records, before a race, how focused?

When he got there, he was not thinking of anything else. In fact, did the same when I worked, I forgot I had a car. I've always totally disconnected one thing and another.

Besides the concentration, what is the work before a race?

Now do much sport pilots. We do not. We went directly to compete. We ran at Le Mans in a Ferrari 512 600cv and there were only two pilots. We slept the night before at times. But it is true that we also slower than going now, those were different times. Before, in Spain, all circuits were urban. In mountain races had to learning you all in a couple of days. In circuit, the fifth lap and you know the route.

What about the relationship with the mechanics how

was it?

Very good. They took care of everything. I left a Porsche mechanic, but did not have time to train. We did what we could.

Have you ever regretted a decision made during a race?

Look Yes, once in a career in costs in Santander did such a good time that no one believed. And that cost me the championship of Spain. Carmina, my wife asked why I did not protest. Anyway, the following year, I returned to make the best time and won.

What is your favorite track?

Montjuich. Sometimes doing the fastest lap. The circuit is very technical and difficult.

Today some competitions have disappeared from the calendar of the Spanish Federation, is it due to lack of pilots, of political or advertisers?

The 25,000 spectators flocked Arrabassada in Andalusia and North over 30,000. Before the mountains had much value because there was no circuit, but now there are seven in Spain and can not fill all. No people running in many places. A large circuits as Montmeló people will only see the Motorcycle championship and Formula 1, but they will not see the little competitions. Some mountain races 40 years ago that make perhaps have been reduced, but they are important for local newspapers and still find sponsors. In Asturias and Galicia's many fans. Competitions were closest to the public. I won the Rally Costa Brava five times, down an entire page in the press talking about it, now put a small piece.



Michelangelo delivery Cañete Juan Fernández gold medal RACE

We know the difficulty of the drivers to find sponsors, do you think that competition is a good choice for advertisers?

Yeah, ask him to Banco Santander. My cars have been photographed millions of times. Understand me, today, a Nadal, a Alonso or Messi all want to bet on them, but others find it difficult.

By the way, where do you keep so many trophies?

If he had kept all my wife would take me home. The very large, sometimes gave them away to fans. Some of them, very faithful, still every race.

MEGA CRONOMETRA OFICIALMENTE

EL VI RALLYE DE LAS DOS CATALUÑAS

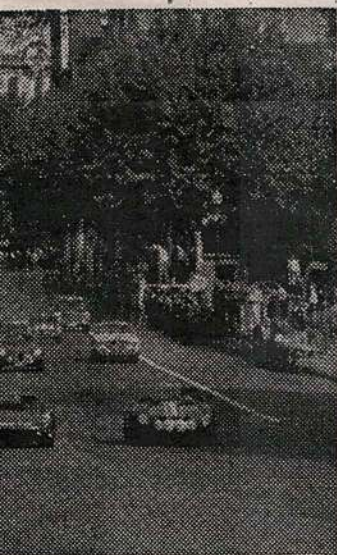
"BARCELONA-PERPIÑAN"

Rallye de las Dos Cataluñas

velocidad celebrada ayer en el Circuito de Montjuic

vez, con "Porsche 904", fue el más rápido por el total de la prueba Meert, con coche de la misma marca y tipo, registró el mejor crono sobre la vuelta a unos 117 kms. a la hora

CRONOMETRAJE OFICIAL OMEGA



momento de tomar la salida los coches para la prueba de las Dos Cataluñas. — (Foto Alguersuari, Jr.)

...tren de...
...mas...
...en lo que...
...y sometiendo...
...le y el re...
...de esta du...
...erse como...
...de más po...
...de la prueba...
...a los mandos...
...juega fuer...
...adidamente...
...enreno por...
...de más in...
...o Juan Per...
...un coche...

...ve más, la calidad, serietà de estos pequeños y rápidos modelos, y no menos, el temperamento del conductor.
Dentro de los resultados resultó muy valioso, la actuación de «Sumera», a los mandos de otro Fiat-Abarth-1.000, que fue el más rápido del grupo de los G. T. hasta 1.150 c. c. Su tiempo y su puntuación, fueron mejores, que los de la gran figura belga M. Bianchi, con «Alpine-1100», de cinco segundos. Y otro de la medida de su actuación.

También José M. Juncadella, con otro «Fiat-Abarth-1.000» fue el más rápido y mejor puntuado, en la clase hasta 1.150 de los Turismos, superando en tiempos a la densa serie de «Morris» y Austin Coopers y a los «Renault R. 9».

Otros dos equipos maestros, coparon los primeros puestos en la clase hasta 800 c. c. En primer lugar Jorge Chi y M. Juncosa, con Fiat-Abarth-850 y a continuación L. Sagnier, con «Seat-600» que se mostraron los más rápidos del grupo.
Giannina Lépori, con «Morris Coopers» obtuvo la mejor nota entre los equipos femeniles, con el mejor crono que el equipo

...tas y encuadrado, en el que están consignadas todas las particularidades del camino, con los hitos, y precauciones reglamentarias. Tan valioso elemento de consulta, va a proveer un guíaje y medio de control, resuelto en unos términos que no son coincidentes, en los rallyes de esta categoría.
Estos detalles velaron una organización que ha sido debidamente elogiada por los partici-

...ante, especialmente los habituados a las mejores competiciones de ese tipo.
La despedida, ha sido animada y amistosa. Y habiéndose pasado bien el ánimo de los concurridos, para salvar la serie de pruebas y problemas que les esperaba a lo largo de la noche, y que se prolongarán hasta el mediodía de hoy, hasta el momento de cruzar la meta terminal en Perpiñán.
F. de S. G.

Resultados de la prueba "A"

- OFICIOSOS
- Categoría «Bs. Grupo 3.º»
Automóviles de gran turismo
- Clase 11. Superiores a 2.500 c. c.:
1. S. F. Garent-D. Blain, «Ferrari GT»; tiempo, 1835'88; vueltas, 15; puntos, 110,15.
 2. «PACHY»-A. Porrata, «Austin Healey», 2287'50, 12, 137,25.
- Clase 10. De 1.601 a 2.500 c. c.:
4. E. Meert-Francoise Mermod, «Porsche 904», 175,64.
 5. J. Fernández-J. M.ª Fernández, «Porsche 904», 1814'25, 15, 106,13.
 6. J. Reg-A. Gullhauffin, «Porsche», 1909'30, 15, 111,70.
- Clase 9.ª. De 1.151 a 1.600 c. c.:
8. L. Bianchi-CVIC, «A-Romeo GTZ», 2071'05, 14, 117,06.
 9. C. Bouscary-J. Jus «Alfa-Romeo», 2173'50, 13, 122,30.
 10. G. Hospitaler-F. Alart, «Porsche Abarth», 1968'00, 14, 111,02.
 11. Giordano, «F. Cortina L».
 12. M. J. Boyer-J. P. Bouvier, «Porsche», 2232'00, 12, 128,10.
 14. F. M. Bruin-M. Soler, «Alfa Romeo Z», 2123'25, 13, 119,96.
 15. Y. Avial-G. François, «Porsche».

- Clase 8.ª. De 851 a 1.150 c. c.:
17. J. P. Houroud-X. Foucher, «Alpine A-110», 2078'30, 13, 114,03.
 18. M. Bianchi-J. C. Perramond, «Alpine A-110», 1922'40, 14, 105,73.
 19. «RUNNER» - «ARTEMIS», Abarth 1.000», 1917'75, 14, 105,47.
 20. M. Billard-Jacqueline Hervé, «Alpine A-110», 2045'55, 13, 112,50.

28. L. de Ventós-A. Ros, «Seat 600», 3425'04, 14, 110,82.
29. J. Doménech-R. Doménech, «Seat 600», 3529'16, 10, 159,03.
30. M. Relats-J. Maffach, «Seat 600», 3390'60, 13, 117,15.
31. L. Solé-J. Campañá, «Seat 600», 175,64.
32. «Alejandro»-Montserrat Delmas, «Seat 600», 3315'74, 11, 136,07.
33. «Mendicutis», «Seat 600».
34. J. Teixidó-«lhony», «Alpine-Renault», 3546'20, 13, 123,81.

- CRONOMETRAJE OMEGA
- Categoría «Aa. Grupos 1.º y 2.º»
Automóviles de turismo de serie y mejorados
- Clase 6.ª. Superiores a 2.000 c. c.:
37. R. Dutoit-J. Moral, «Jaguar MK2», 1994'85, 14, 121,63.
 38. A. Solans-J. Paricio «Jaguar S».
 39. A. Bertoglio-S. Pogliano, «Fiat 2.300», 2315'75, 12, 141,24.
- Clase 5.ª. De 1.601 a 2.000 c. c.:
41. J. M. Massoneri-J. C. Bouly, «Lancia Flavia», 175,64.
 42. Claudine Bouchet-«Beaumont», «Lancia Flavia».
- Clase 4.ª. De 1.151 a 1.600 c. c.:
44. W. Mairesse-M. Guavin, «A-Romeo GTA», 2022'30, 15, 119,31.
 45. F. Masoere-J. V. Cordonier, «A-Romeo-GTAs».
 46. José M.ª Juncadella-J. A. Rodés, «M-Cooper S».
 47. E. Reverter-O. Caprotti, «F. Cortina», 1949'85, 15, 113,27.
 48. P. Farjon, «F. Cortina».
 49. J. Jasson-G. Nadal, «Morris CS», 2071'80, 15, 122,23.
 50. J. Vernaeve-J. M. Jacquemin, «Morris CS».
 51. M. Delalande-G. Garino,



Juan Fernández, al volante del «Porsche 904», con el que obtuvo en su manga de la prueba de velocidad de ayer, en Montjuich, correspondiente al Rallye de las Dos Cataluñas. Consiguó, además, el mejor tiempo absoluto. — (Foto Alguersuari, Jr.)

75. A. Comballis-J. Roqueta, N. S. U. 1.000», 2497'55, 13, 127,96.
 76. «Chenarré»-«Perpos», «Inoco», 2387'48, 13, 129,02.
 77. C. Fumola-R. Fusté, «Inoco», 2490'85, 13, 135,69.
 78. J. M. Pradine-H. Padrina, «Renault R-8».
 79. «Focm»-J. M.ª Arenas, «Fiat Abarth 850», 2396'50, 13, 127,12.
 80. Y. Fontaine-«Antita», «S a a b Sport», 2308'85, 14, 122,10.
 81. C. Laurent-M. Flouceray, «Dat», 2501'10, 12, 132,55.
 82. Draetie, «Fiat 850», 2280'00, 14, 120,87.
 83. Silicchia, «Fiat 850», 2632'05, 13, 139'49.
 84. Squalo Cepina III, 175,64.
 85. «Squalo Pepsa», «Seat 600».
 86. «Ficé»-J. Sensat, «F. M. 2336'10, 13, 116,50.
 87. F. Valles-J. Casals, «B.M. 175,64.
 88. «Milemo»-J. Cugat, «B.M. 2361'00, 13, 118,05.
- Vuelta más rápida:
4. E. Meert, «Porsche 1'58"70.

Este mediodía terminará su duro recorrido en Perpiñán

Hasta el mediodía de hoy, se mantendrá activo el VI Rallye Automovilista de las Dos Cataluñas «Barcelona-Perpiñán», con las llegadas a partir del horario previsto por las clases y cuarto, en LA BARAJA ESTA ABIERTA

No caben pronósticos ni predicciones, ni es posible anticipar el menor vislumbre, respecto a quienes poseen más probabilidades para acabar los primeros

Bestantes de los mejores coches están conectados con marcas. Acostumbran a ir para cada prueba sus coches parados a fondo y revisados los mejores mecánicos ad-



En el VI Rallye Vasco-Navarro V INTERNACIONAL

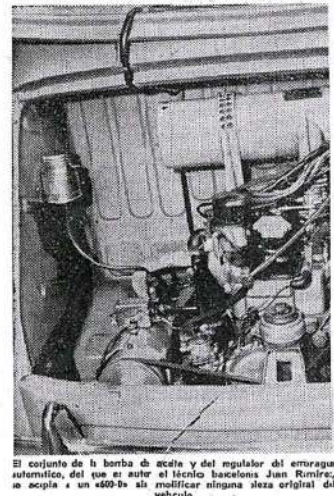
El primer puesto del equipo de José M.ª Juncadella con 'Morris Cooper' y el segundo de Juan Fernández con 'Porsche GTS 904', suponen una valiosa victoria de nuestros colores (Cronometraje Oficial Reloj 'LONGINES')



El equipo de José M.ª Juncadella, en Juan Antonio Roda de opiloso, con el Morris-Cooper vencedor del Rallye Vasco-Navarro, en diálogo con el periodista catalán (Foto Aguirre)

Un embrague automático para el "600-D"

Creado y producido en nuestra ciudad, y aplicable sin necesidad de modificar ninguna pieza original del vehículo



El sistema se opera por el simple toque de la empujadora de la palanca de cambios, antes de proceder a la entrada de una marcha. Gracias a un sistema de bombas reguladoras automáticas e intermitentes, el líquido que asegura el contacto de los discos de fricción y el embragado del motor.

La descripción del mecanismo no ocuparía demasiado espacio para describirlo, pero a su vez se detallan en varios sentidos. En primer lugar, el sistema funciona sin necesidad de un freno de mano, y al ser engranada una marcha superior a la posición de punto de partida, el freno del motor. Permite utilizar la potencia del motor. Reducir marcha rápidamente en situaciones de emergencia. Y autoriza a la conducción a su ritmo habitual, o que con un solo movimiento del acelerador y el freno el coche se mueva a la velocidad deseada, sin necesidad de un freno de mano.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano. Este sistema, que se aplica a un coche de 600 cc, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

Los embragues automáticos dos de motor reducidos — los utilizaban una solución que no es nueva, pero que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

El ingenio de los inventores hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

EMBRUQUE AUTOMATICO ESPANOL

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

José M.ª Basquets y Jacques Rocca con "Debi"

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

Prueba de 1.000 km en la pista de Alcañiz

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

FUNDADA EXPECTACION PARA el IV G. P. de España de Motocross

VI INTERNACIONAL DE BARCELONA de Peña Motorista "Diez por Hora"

Puntuable para los Campeonatos del Mundo de 250 c. La pugna del equipo ruso, con los camiones belgas sucos y británicos, en el primer enfrentamiento puntuable de 1955 y la trepidante prueba de los sidecars centran el interés de la magna competición del día 28

El momento de la prueba, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

EMBRUQUE AUTOMATICO ESPANOL

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

Prueba de 1.000 km en la pista de Alcañiz

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

AL IGUAL QUE EN MONTICARLO

El equipo de José M.ª Juncadella, en Juan Antonio Roda de opiloso, con el Morris-Cooper vencedor del Rallye Vasco-Navarro, en diálogo con el periodista catalán (Foto Aguirre)

El equipo de José M.ª Juncadella, en Juan Antonio Roda de opiloso, con el Morris-Cooper vencedor del Rallye Vasco-Navarro, en diálogo con el periodista catalán (Foto Aguirre)

COMPRAVENTA de Autos y Motocicletas

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

EMBRUQUE AUTOMATICO ESPANOL

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

Prueba de 1.000 km en la pista de Alcañiz

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

EMBRUQUE AUTOMATICO ESPANOL

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

EMBRUQUE AUTOMATICO ESPANOL

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

EMBRUQUE AUTOMATICO para el "600-D"

CE INSTALA SIN NECESIDAD DE MODIFICAR NINGUNA PIEZA ORIGINAL DEL VEHICULO

JUAN RAMIREZ

Teléfono: Calle Ciceres, N.º 20. BARCELONA

A GARRIGA SOLRUTA PEYRIN

REPARACIONES

Todas las especialidades de la carrocería

Genera Santurja, 30 Teléfonos 234 818 55 3179

EMBRUQUE AUTOMATICO ESPANOL

Este problema interesó a un grupo de ingenieros hispanos, que se ha perfeccionado — hasta un 50 por ciento — de peso al conductor, facilitando la conducción en las ciudades, y también para un mayor rendimiento en las carreteras y para el turismo rápido y deportivo.

Este sistema, que no ha sido aún probado, es un invento de Juan Ramírez, que en un momento de ocio decidió investigar, con curiosidad y espíritu científico, sobre el funcionamiento de un embrague automático, del que se surte el mercado hispanoamericano.

OMEGA CRONOMETRA OFICIALMENTE

EL VI RALLYE DE LAS DOS CATALUÑAS

"BARCELONA-PERPIÑAN"

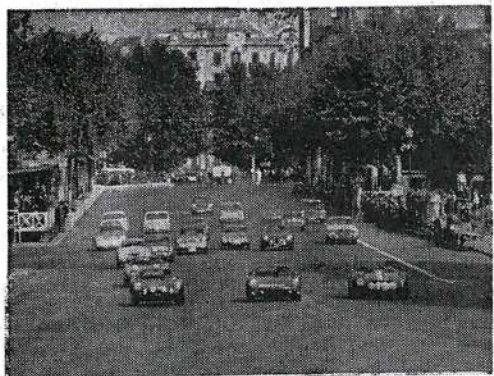
El "Rallye" de las Dos Cataluñas

La prueba de velocidad celebrada ayer en el Circuito de Montjuich

Juan Fernández, con "Porsche 904", fue el más rápido por el total de la prueba

Y el belga E. Meert, con coche de la misma marca y tipo, registró el mejor crono sobre la vuelta a unos 117 kms. a la hora

CRONOMETRAJE OFICIAL OMEGA



Apeste que dreixia el Circuit de Montjuich en el momento de honor la salida las coches para la primera manga de prueba de velocidad del Rallye de las Dos Cataluñas. — (Foto Alguersuari, J.R.)

El Rallye de las Dos Cataluñas, que se celebró ayer a las 10 de la mañana en el Circuito de Montjuich, fue la prueba de velocidad disputada en el Circuito de Montjuich. El primer premio fue para Juan Fernández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El segundo fue para E. Meert, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El tercer fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El cuarto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El quinto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00.

En el momento de la salida, el coche de Juan Fernández, con un Porsche 904, fue el más rápido por el total de la prueba. El segundo fue para E. Meert, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El tercer fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El cuarto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El quinto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00.



Juan Fernández, el volante del Porsche 904, con el que triunfó en esta prueba de velocidad de ayer, en Montjuich, correspondiendo al Rallye de las Dos Cataluñas. Conseguió, además, el mejor tiempo oficial. — (Foto Alguersuari, J.R.)

Resultados de la prueba "A"

- OFICIOS**
- Categoría "A", Grupo 1.
Autonóvil de gran turismo
- Clase 1ª. Superiores a 2.500 c.c.
1. R. F. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 2. E. Meert, Porsche 904, 1:17.00
 3. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 4. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 5. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00

- Clase 2ª. De 1.700 a 2.000 c.c.
1. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 2. E. Meert, Porsche 904, 1:17.00
 3. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 4. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 5. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00

El primer premio fue para Juan Fernández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El segundo fue para E. Meert, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El tercer fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El cuarto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El quinto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00.

CRONOMETRAJE OMEGA

- Clase 1ª. De 851 a 1.500 c.c.
1. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 2. E. Meert, Porsche 904, 1:17.00
 3. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 4. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 5. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00

CRONOMETRAJE OMEGA

- Clase 1ª. De 851 a 1.500 c.c.
1. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 2. E. Meert, Porsche 904, 1:17.00
 3. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 4. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00
 5. J. J. Ferrández, Porsche 904, 1:17.00

El primer premio fue para Juan Fernández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El segundo fue para E. Meert, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El tercer fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El cuarto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El quinto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00.

El primer premio fue para Juan Fernández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El segundo fue para E. Meert, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El tercer fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El cuarto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El quinto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00.

El primer premio fue para Juan Fernández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El segundo fue para E. Meert, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El tercer fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El cuarto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00. El quinto fue para J. J. Ferrández, con un Porsche 904, con un tiempo de 1:17.00.

EL LUBRICANTE DE PRESTIGIO INTERNACIONAL

DE VENTA EN TODA ESPAÑA

MOTOCICLETAS

Seat 600

A. GARRIGA

Baltes, 126. Tel. 25 03 16

LEA CADA MIECOLES

Página de motor

Este mediodía terminará su duro recorrido en Perpiñán. Hasta el mediodía de hoy, se celebrará el VI Rallye de las Dos Cataluñas-Barcelona-Perpiñán, con el que se pretende celebrar el primer premio de velocidad en el Circuito de Montjuich, en la prueba de velocidad de ayer, en Montjuich, correspondiendo al Rallye de las Dos Cataluñas. Conseguió, además, el mejor tiempo oficial.

El mundo del MOTOR

La victoria en el VIII Rallye Automovilista Cataluña de Jaime Juncosa Jr. con su «FIAT ABARTH 1000»

sobre su gran rival Juan Fernández, con «Porche-904» decidida por cortísimo margen, se resolvió por el brio y combatividad, con que supo sacar partido de sus posibilidades

CRONOMETRAJE OFICIAL OMEGA

CLASIFICACION GENERAL

1. J. Juncosa y S. Canals «Fiat Abarth», 256,14 puntos.
2. J. Fernández y P. Fábregas «Porche 904», 237,36 p.
3. «Cley» y S. Camón «B.M.W.», 237,36 p.
4. J. Palau Ribes y A. Eche «Fiat Abarth», 206,36 p.
5. M. Coll y A. Arias, «Citroën Cx», 211,36 p.
6. «Foca» y S. Néstor «Fiat Abarth», 212,36 p.
7. J. de Vilay y J. Ponsa, «Porsche», 224,36 p.
8. «Duna» y A. Bassi, «Mercedes», 226,62 p.
9. «C. Tibón» y G. Guardia, «Alfa Romeo», 227,36 p.
10. J. Engras y M. Siler, «Alfa Romeo», 230,62 p.
11. G. Moragas y M. Juncosa, «Citroën», 232,36 p.
12. J. Aves y S. Perelló, «Porsche», 232,36 p.
13. A. de Perant y J. C. Muntada, «B.M.W.», 235,62 p.
14. J. Barrell y C. Ebert, «B.M.W.», 235,94 p.



El vehículo vencedor del Rallye Cataluña, el Jaime Juncosa Jr. y Salvador Canals, que pilotaron un Fiat Abarth 1000, recibiendo los trofeos al mando del presidente de R.A.C. de Cataluña don Salvador Fábregas. — (Foto Aguirre)

El vehículo vencedor del rallye del Real Automóvil Club de Cataluña ha sido un coche con todas sus prestaciones, como se esperaba — el Fiat Abarth para manos de los encarnados J.J. y S. Canals, de «gigante» las tiradas desde la J.R. y S. Canals — seguido muy de cerca por el «Porche-904» de Juan Fernández, con Pedro Fábregas al volante.

Los dos primeros lugares de la clasificación general se han visto afectados por un error de cálculo cometido por los cronometristas de los dos grupos. Como coches calificados de esos coeficientes de un 100, se les dio un punto y medio, cuando debían haberse dado dos.

Los días primeros lugares de la clasificación general se han visto afectados por un error de cálculo cometido por los cronometristas de los dos grupos. Como coches calificados de esos coeficientes de un 100, se les dio un punto y medio, cuando debían haberse dado dos.

El «Porche» ha sido la primera marca que se cultivó con éxito en nuestro país, la nación del motociclismo es masas, moviéndose por los caminos de montaña y piloto, en sus radiotelescopios tal vez tan nacionales como el que tiene en el mundo el piloto. Las marcas autóctonas manufactureras de grado de distinción, primero el «Porche», y consecuentemente el motociclismo, han impartido una educación necesaria — por otro lado, muy necesaria — de las extraordinarias posibilidades que ofrecen estos vehículos en el terreno de la competición. Pero a su vez, el piloto, al ser un hombre de espíritu libre y de espíritu libre, se ha dado cuenta de que el mundo que le rodea es un mundo de posibilidades que se abren ante él. El mundo que le rodea es un mundo de posibilidades que se abren ante él.

La VI Subida Sente Cruz de Oorde, del M. C. Moins de Rey

Automóviles y motocicletas disputarán el próximo domingo Puntuable para los Campeones de Cataluña

- Los aficionados a la competición van a tener el próximo domingo (24 de mañana) 3 parrillos de los días y rodará un excelente nivel en el que celebrará su XXV edición la VI Subida Sente Cruz de Oorde, bajo el signo de la velocidad, por automóviles y motocicletas, bajo la tutela del M.C. Moins de Rey.
- La prueba es puntuable para los competidores de Cataluña y se disputará en el VI Trofeo de Barcelona. La prueba es puntuable para los competidores de Cataluña y se disputará en el VI Trofeo de Barcelona.
- CLASIFICACION PRUEBAS COMPLEMENTARIAS**
1. J. Fernández y P. Fábregas «Porche» 372,930.
 2. Javier de Vilay y C. Ponsa «Porche» 409,20.
 3. «Tomas» Andrés Botolí, «Mercedes» 409,20.
 4. Jaime Juncosa y S. Canals «Fiat Abarth» 419,080.
- CLASIFICACION VEHICULOS NACIONALES**
1. Gabriel Moragas y M. Juncosa, «Seat» 600 D.
 2. J. Coll y S. Flegenheimer «Renault» 6.
 3. A. Bertoglio y S. Pognano, «Seat» 600 D.
 4. Jaime Juncosa y S. Canals «Fiat Abarth» 419,080.
- CLASIFICACION POR ESCUDERAS**
- Escudería Laya: Jaime Juncosa y S. Canals, Jorge Palau Ribes.

El «Porche» ha sido la primera marca que se cultivó con éxito en nuestro país, la nación del motociclismo es masas, moviéndose por los caminos de montaña y piloto, en sus radiotelescopios tal vez tan nacionales como el que tiene en el mundo el piloto. Las marcas autóctonas manufactureras de grado de distinción, primero el «Porche», y consecuentemente el motociclismo, han impartido una educación necesaria — por otro lado, muy necesaria — de las extraordinarias posibilidades que ofrecen estos vehículos en el terreno de la competición. Pero a su vez, el piloto, al ser un hombre de espíritu libre y de espíritu libre, se ha dado cuenta de que el mundo que le rodea es un mundo de posibilidades que se abren ante él.

El «Porche» ha sido la primera marca que se cultivó con éxito en nuestro país, la nación del motociclismo es masas, moviéndose por los caminos de montaña y piloto, en sus radiotelescopios tal vez tan nacionales como el que tiene en el mundo el piloto. Las marcas autóctonas manufactureras de grado de distinción, primero el «Porche», y consecuentemente el motociclismo, han impartido una educación necesaria — por otro lado, muy necesaria — de las extraordinarias posibilidades que ofrecen estos vehículos en el terreno de la competición. Pero a su vez, el piloto, al ser un hombre de espíritu libre y de espíritu libre, se ha dado cuenta de que el mundo que le rodea es un mundo de posibilidades que se abren ante él.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE CATALUÑA



La sede de la Delegación en Gerona del Real Automóvil Club de Cataluña, inaugurada en la última jornada del Rallye Cataluña. — (Foto Aguirre)

CON SIN CRONOMETRE

Por primera vez en su historia, el Rallye Cataluña no ha contado con los tiempos de regularidad que han venido siendo propios de estas competiciones. Un día general contra la tiranía de los cronómetros que en tales condiciones se celebra, se llama «con sin cronometre».

Por primera vez en su historia, el Rallye Cataluña no ha contado con los tiempos de regularidad que han venido siendo propios de estas competiciones. Un día general contra la tiranía de los cronómetros que en tales condiciones se celebra, se llama «con sin cronometre».

SÍMBOLO LOS ÉXITOS DE LOS FIAT ABARTH VIII Rallye Cataluña VENCEDOR ABSOLUTO:

Jaime Juncosa sobre «FIAT ABARTH 1000»

El primer clasificado, Jaime Juncosa, Jr., y el curso, Jorge Palau Ribes, con «Fiat Abarth», han sido los ganadores de este Rallye Cataluña, con el tiempo de 21 horas y 23 minutos, con un promedio de 100,4 km/h.

CRONOMETRAJE OMEGA

- CLASIFICACION POR CLASES**
1. «Gusab» Cuchas y Ezequiel Gilbarrat, «Seat» 600 D.
 2. Lita Siló y J. Campaña, «Seat» 600.
- CLASE III - Automóviles de Gran Turismo desde 900 c.c. hasta 1200 c.c.:**
1. Juan Fernández y Pedro Fábregas «Porche 904».
 2. J. de Vilay y C. Ponsa, «Citroën Cx».

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: Jaime Juncosa, MALLORCA 122

DISTRIBUIDOR DE RECAMBIOS Y ACCESORIOS: Auto Resolón, ROSELLÓN, 142

La inauguración de la Casa Cultural DE MOLLET

La villa tomó posesión de las nuevas instalaciones, entre las que destaca «El Hogar de los Ancianos», la Biblioteca Popular y la Escuela de Formación Profesional

Brillantes y marcos de acción de un momento en favor de don Simón Ribas, que testifica el carácter de hombre permanente hacia la localidad que testimonia el cura párroco de Mollet y el alcalde de la villa, don Juan Costa, hizo acto de presencia en el acto de inauguración de la casa cultural.

ACCESORIOS Y EMBELLECEDORES PARA SEAT 600 AGARRIGA

Barcelo, 121 Teléfono 27 9461

El Motocross de Valls del día 24 estenarrá circuito y será puntuable para los Campeones de Cataluña

El día 24 de este mes, Valls, en Cataluña, tendrá lugar el Motocross de Valls, que será puntuable para los competidores de Cataluña.

Nueva línea turística Palma-Barcelona-Duiseldorf, por Iberia

El día 10 de este mes, Iberia, Lineas Aéreas de España, inaugura una nueva línea turística entre Palma de Mallorca y Barcelona, pasando por Duiseldorf.

OSCA 175 SPORT

FEHA (FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE MOTOCICLISTAS) ha visto a nueva

EL «DIA DE LA VESPA»

apunta un extraordinario éxito

Pesadamente van a ser unos veinte mil Vespaistas, los que van a movilizarse, a los distintos puntos de concentración.

Después de haber sido la primera marca que se cultivó con éxito en nuestro país, la nación del motociclismo es masas, moviéndose por los caminos de montaña y piloto, en sus radiotelescopios tal vez tan nacionales como el que tiene en el mundo el piloto. Las marcas autóctonas manufactureras de grado de distinción, primero el «Porche», y consecuentemente el motociclismo, han impartido una educación necesaria — por otro lado, muy necesaria — de las extraordinarias posibilidades que ofrecen estos vehículos en el terreno de la competición. Pero a su vez, el piloto, al ser un hombre de espíritu libre y de espíritu libre, se ha dado cuenta de que el mundo que le rodea es un mundo de posibilidades que se abren ante él.

KARTING LAS SELECCIONES DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE CATALUÑA DE KARTS

El próximo domingo día 24 de este mes, el Real Automóvil Club de Cataluña, tendrá lugar el Karting de la ciudad de Barcelona, que será puntuable para los competidores de Cataluña.

PARA LAS FEMENINAS XII DE LAS INTERNACIONALES DE KARTS

Para el próximo día 24 de este mes, el Real Automóvil Club de Cataluña, tendrá lugar el Karting de la ciudad de Barcelona, que será puntuable para las competidoras de Cataluña.

E. H. F. M. Consejo Directivo de Peña Riba

El Consejo Directivo de Peña Riba, tiene el honor de anunciar que se ha reunido el día 24 de este mes, en el domicilio de la Peña, para tratar de los asuntos de interés de los socios.

Óptica Rocca

Av. de Sant Joan, 136 Teléfono 22 613 Barcelona

Juan Fernández, sobre "Porsche-GTS" John Surtees a la competición de Karts sobre "Ferrari" Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

fue el vencedor absoluto de la VI Carrera en Cueta a Juan Febby de Codinas - II Internacional, de Peña Motorista "Diez, por Hora", rebajando el récord máximo "Sicari Carlos" con "Ossa", fue el más rápido del grupo motociclista, mejorando también la plusmarca del sector de las monturas a dos ruedas

CRONOMETRAJE OFICIAL OMEGA

4. A. Bahall, Id. 4'25"	Mojados hasta 1.10 c. c. 1'24"
5. «Stula Jekic», «Demb 5'34"	1. J. Samá, «Morris-C» 1'24"
Competicion hasta 75 c. c. 1'24"	2. C. Jekic, Id. 1'24"
1. J. Febby, «Demb 3'26"	3. C. Jekic, Id. 1'24"
2. A. Bahall, Id. 3'26"	4. J. Samá, Id. 1'24"
3. R. Tomás, Id. 3'26"	5. J. Febby, Id. 1'24"
Competicion hasta 100 c. c. 1'24"	6. J. Samá, Id. 1'24"
1. J. Febby, «Demb 3'26"	7. C. Jekic, Id. 1'24"
2. A. Bahall, Id. 3'26"	8. J. Samá, Id. 1'24"
3. R. Tomás, Id. 3'26"	9. J. Febby, Id. 1'24"
Competicion hasta 200 c. c. 1'24"	10. J. Samá, Id. 1'24"
1. «Sicari Carlos», «Ossa 1'13"	11. J. Febby, Id. 1'24"
2. J. Febby, «Demb 1'13"	12. C. Jekic, Id. 1'24"
3. R. Farga, «Demb 1'13"	13. J. Samá, Id. 1'24"
Siderales hasta 250 c. c. 1'24"	14. J. Febby, Id. 1'24"
1. A. Bahall, Id. 1'24"	15. C. Jekic, Id. 1'24"
2. J. Febby, Id. 1'24"	16. J. Samá, Id. 1'24"
3. R. Tomás, Id. 1'24"	17. J. Febby, Id. 1'24"

Juan Fernández, sobre «Porsche» vencedor absoluto, bajando el récord máximo de la Cueta a San Félix de Codinas. (Foto Aguiniger)

Juan Fernández ha repelido, con el mismo vehículo, un Porsche «débil», gran carrera sport, de dos litros de cilindrada, que en su día obtuvo el año pasado sobre el trazado de la Cueta desde Huelva a San Félix de Codinas, en la prueba que en su sexta edición mejoró con su 110 y su asturiano habitualmente «débil» el «débil» por la Cueta.

Esta vez, la gran prueba de la Cueta se realizó en el papel de catalizador del récord máximo y al mismo tiempo, por otra parte, el más rápido de la categoría de 100 c. c. con un tiempo de 3 m. 27 s. 4. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 100 c. c. con un tiempo de 3 m. 27 s. 4. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 100 c. c. con un tiempo de 3 m. 27 s. 4.

En la categoría sport, de marzo cubilote, con el tiempo bajando de 1 m. 27 s. 4. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 100 c. c. con un tiempo de 3 m. 27 s. 4.

Juan Fernández ha repelido, con el mismo vehículo, un Porsche «débil», gran carrera sport, de dos litros de cilindrada, que en su día obtuvo el año pasado sobre el trazado de la Cueta desde Huelva a San Félix de Codinas, en la prueba que en su sexta edición mejoró con su 110 y su asturiano habitualmente «débil» el «débil» por la Cueta.

«Sicari Carlos», sobre «Ossa», vencedor del grupo motociclista, con el mejor tiempo de récord... (Foto Aguiniger)

«Sicari Carlos», sobre «Ossa», vencedor del grupo motociclista, con el mejor tiempo de récord... (Foto Aguiniger)

En la categoría de 200 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 200 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

En la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

El RECORD MOTOCICLISTA DE SICARI CARLOS, CON OSAZZA'S

Como los récords, sobre distancias de 1400 metros, con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

Como los récords, sobre distancias de 1400 metros, con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

El RECORD MOTOCICLISTA DE SICARI CARLOS, CON OSAZZA'S

Como los récords, sobre distancias de 1400 metros, con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

Como los récords, sobre distancias de 1400 metros, con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

El RECORD MOTOCICLISTA DE SICARI CARLOS, CON OSAZZA'S

Como los récords, sobre distancias de 1400 metros, con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

Como los récords, sobre distancias de 1400 metros, con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

El RECORD MOTOCICLISTA DE SICARI CARLOS, CON OSAZZA'S

Como los récords, sobre distancias de 1400 metros, con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

Como los récords, sobre distancias de 1400 metros, con un tiempo de 1 m. 13 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 250 c. c. con un tiempo de 1 m. 13 s.

HANS HERMANN gana las 500 millas americanas de Adena

Adena (Alemania), 4 - El alemán Hans Hermann, con un tiempo de 11 h. 17 min. 45 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 500 millas de Adena.

Adena (Alemania), 4 - El alemán Hans Hermann, con un tiempo de 11 h. 17 min. 45 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 500 millas de Adena.

HANS HERMANN gana las 500 millas americanas de Adena

Adena (Alemania), 4 - El alemán Hans Hermann, con un tiempo de 11 h. 17 min. 45 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 500 millas de Adena.

Adena (Alemania), 4 - El alemán Hans Hermann, con un tiempo de 11 h. 17 min. 45 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 500 millas de Adena.

HANS HERMANN gana las 500 millas americanas de Adena

Adena (Alemania), 4 - El alemán Hans Hermann, con un tiempo de 11 h. 17 min. 45 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 500 millas de Adena.

Adena (Alemania), 4 - El alemán Hans Hermann, con un tiempo de 11 h. 17 min. 45 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 500 millas de Adena.

HANS HERMANN gana las 500 millas americanas de Adena

Adena (Alemania), 4 - El alemán Hans Hermann, con un tiempo de 11 h. 17 min. 45 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 500 millas de Adena.

Adena (Alemania), 4 - El alemán Hans Hermann, con un tiempo de 11 h. 17 min. 45 s. Este tiempo, que es el más rápido de la categoría de 500 millas de Adena.

Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

Manuel Traver, Enrique R. Baía y Fiorenzo Pd respectivos vencedores de las categorías de 100 y 200 c. c. y de la juvenil de "cadetes"

PEDRO PI, el único frente a los rusos

PEDRO PI, el único frente a los rusos

PEDRO PI, el único frente a los rusos

PEDRO PI, el único frente a los rusos

PEDRO PI, el único frente a los rusos

PEDRO PI, el único frente a los rusos

PEDRO PI, el único frente a los rusos

PEDRO PI, el único frente a los rusos

El Premio "Transcait" para el comportamiento en ruta

El Premio "Transcait" para el comportamiento en ruta

El Premio "Transcait" para el comportamiento en ruta

El Premio "Transcait" para el comportamiento en ruta

El Premio "Transcait" para el comportamiento en ruta

El Premio "Transcait" para el comportamiento en ruta

El Premio "Transcait" para el comportamiento en ruta

El Premio "Transcait" para el comportamiento en ruta

CRONOMETRAJE OFICIAL OMEGA

CRONOMETRAJE OFICIAL OMEGA

CRONOMETRAJE OFICIAL OMEGA

CRONOMETRAJE OFICIAL OMEGA

BULTACO XIV CIRCUITO DE VELOCIDAD

BULTACO XIV CIRCUITO DE VELOCIDAD

BULTACO IX CIRCUITO ZAMORA

BULTACO IX CIRCUITO ZAMORA

BULTACO XIV CIRCUITO DE VELOCIDAD

BULTACO XIV CIRCUITO DE VELOCIDAD

BULTACO IX CIRCUITO ZAMORA

BULTACO IX CIRCUITO ZAMORA

REMO La pirogata "Rosari" de Mora de Ebro

REMO La pirogata "Rosari" de Mora de Ebro

CANOROMO MERIDIANA

CANOROMO MERIDIANA

Year/Race Type	Race	Car	Class/Position	Comments
1964 Rallye	RACE	Porsche 904 GTS	2'	Pedro Fabregas
1964 Rallye	Cataluna	Porsche 904 GTS	2'-1' en GT	
1964 Rallye	Dos Catalunas	Porsche 904 GTS	21'	1' en prueba de velocidad
1964 Rallye	Rallye del Pilar	Porsche 904 GTS	10'	
1964 Rallye	Valle de Aran	Porsche 904 GTS	4'	
1964 Rallye	Barcelona-Andorra	Porsche 904 GTS		Retirado Averia
1964 Circuito	Casa de Campo – Rallye RACE	Porsche 904 GTS	2'-1' en GT	Formaba parte del RACE
1964 Circuito	GP 25 Anos de Paz (Casa de Campo)	Porsche 904 GTS	3'	1' Vogele (Lotus Montecarlo)
1964 Circuito	Montjurich – II Trofeo Juan Jover	Porsche 904 GTS	8'	Iba 3' pero se quedo sin gasoline
1964 Circuito	Casa de Campo- Rallye RACE	Porsche 904 GTS	2'	Formaba parte del Rallye RACE que gano
1964 Circuito	Montjuich – Rallye RACE	Porsche 904 GTS	2'	
1964 Circuito	Monjuich – Dos Catalunas	Porsche 904 GTS	2'	
1964 Montana	Montserrat	Porsche 904 GTS	1'	Record y estreno del Porsche 904 GTS
1964 Montana	Vallvidrera	Porsche 904 GTS	1'	Disputada con lluvia
1964 Montana	Montseny	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba
1964 Montana	Coll Formich (Barcelona)	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba
1964 Montana	Sant Cugat – Tibidabo	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba
1964 Montana	La Massana (Andorra)	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba – II Trofeo Viladomat
1964 Montana	Coll de la Botella (Andorra)	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba
1964 Montana	Las Mayolas	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba
1964 Montana	Sant Feliu de Codines	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba
1965 Rallye	Fallas	Porsche 904 GTS	Retirada Averia	Entro tierra en el motor
1965 Rallye	Costa Brava	Porsche 904 GTS	Retirada Averia	Abandono en Montjuich
1965 Rallye	Vasco Navarro	Porsche 904 GTS	3'-1' en GT	Jose Ma Fernandez de copiloto
1965 Rallye	RACE	Porsche 904 GTS	1'	Arturo Saenz. XII RACE – Internacional

1965 Ralye	Dos Catalunas	Porsche 904 GTS	Retirado Averia	
1965 Rallye	Barcelona- Andorra	Porsche 904 GTS	1'	
1965 Circuito	Montjuich (Rallye RACE)	Porsche 904 GTS	1'	
1965 Circuito	Montjuich – III Trofeo Juan Jover	Porsche 904 GTS	2'	Gano Paco Godia con el Cobra
1965 Circuito	Montjuich- III Trofeo Juan Jover	Alpine F3	6'1' manga	Abandono en la 2a manga
1965 Circuito	Montjuich – VI Dos Catalunas	Porsche 904 GTS	1'	
1965 Montana	Las Mayolas	Porsche 904 GTS	1'	
1965 Montana	Montserrat	Porsche 904 GTS	1'	
1965 Montana	Vallvidrera	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba en 1'59"
1965 Montana	II Montseny	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba
1965 Montana	El Farell	Porsche 904 GTS		El coche iba rozando el suelo
1965 Montana	Coll de la Botella (Andorra)	Porsche 904 GTS	1'	
1965 Montana	La Massana (Andorra)	Porsche 904 GTS	1'	III Trofeo Viladomat
1965 Montana	Coll Formich (Barcelona)	Porsche 904 GTS	1'	Record de la prueba
1965 Montana	Sant Feliu de Codines	Porsche 904 GTS	Retirado Averia	Rotura de palier al salir

FIRST
VINTAGE RACE
CAR.



Historia del Porsche 904 de Juan Fernández

El Porsche 904 tuvo numerosos éxitos, con el mítico piloto Juan Fernández al volante. Lo utilizó en distintas clases de pruebas deportivas, subidas en cuesta, circuitos de velocidad, rallies.



- **Motor**
- Boxer, de 4 cilindros, refrigerado por aire, cárter y culata de aluminio, disposición de válvulas en V, circuito de lubricación por cárter seco, aceite refrigerado con un radiador situado delante.
- **Potencia**
- 210 CV
- **Neumáticos y llantas**
- Dunlop SP Sport, 7x15
- **Peso** 800 Kilos.
- **Color** Rojo

Palmarés

Juan Fernández con su Porsche 904 con matrícula turística alemana.

1964	Competición	Lugar	Clasificación
Marzo	Subida en cuesta a Montserrat	Cataluña	1º - récord
Abril	Joan Pinyol-RACC - Circuito Montjuic	Barcelona	1º - récord absoluto
Abril	Rally Vasco-Navarro	San Sebastián	2º - absoluto
Mayo	Subida en cuesta al Montseny - RACC - Campeonato Europa	Cataluña	1º - absoluto
Junio	Rally RACE- (Vuelta a España)- Campeonato Europa	España	1º
Setiembre	Subida a Sant Feliu de Codines - Campeonato Subida en Cuesta	Cataluña	1º - récord
Octubre	Campeonato Subida en cuesta La Massana (Viladomat)	Andorra	1º - récord
Octubre	Campeonato Subida en cuesta Coll de la Botella	Andorra	1º
Octubre	Rally 2 Cataluña	España-Francia	Abandono - Motor

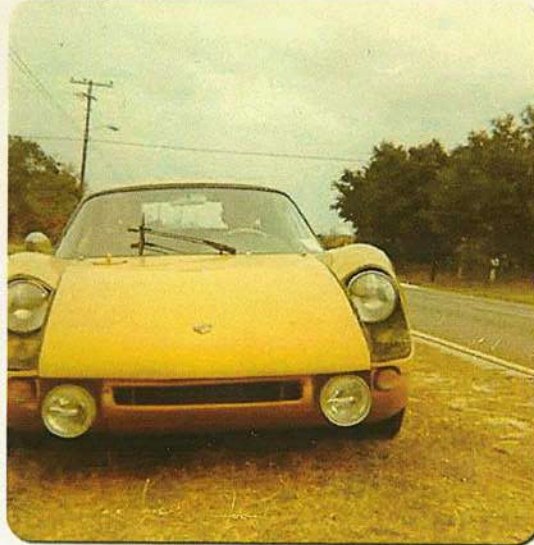
1965	Competición	Lugar	Clasificación
Marzo	Rally Fallas -Campeonato España	Valencia	Abandono - Motor
Marzo	Subida en cuesta a Montserrat	Cataluña	1º
Abril	Rally RACE - Campeonato de Europa	España	1º
Setiembre	Campeonato Subida en cuesta - La Massana	Andorra	1º
Octubre	Rally Barcelona-Andorra	Barcelona-Andorra	1º
Noviembre	Rally 2 Cataluña	España-Francia	Rotura - Motor

A partir del segundo año el Porsche 904 empieza a padecer averías de motor, Juan Fernández decepcionado lo tuvo que llevar a reparar dos veces a los talleres de Porsche en Stuttgart. La escasa hermeticidad del carenado posterior provoca que los carburadores aspiren el polvo en los tramos sin asfaltar y se dañe la mecánica.

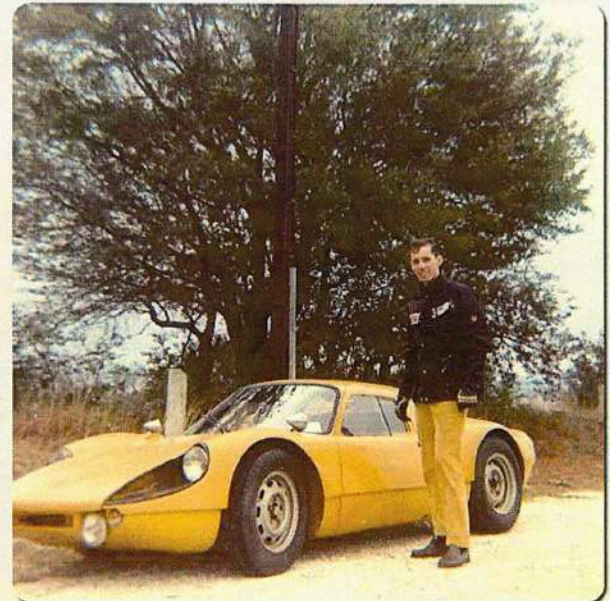
En el año 66, Porsche presenta los primeros 911 y el 906, entonces, Juan Fernández, que para competir siempre busca las mejores monturas, abandona el 904 en favor de los nuevos modelos.

Nota: Datos suministrados por gentileza de Juan Fernández

904057 and Don Boyd in Pensacola FL, 1971



904057 Jonatha Wort, 1971



904057 in Kingsville TX 1972



904057 in Kingsville Texas, 1972



**904057 Heading
to Lemoore CA, 1974**

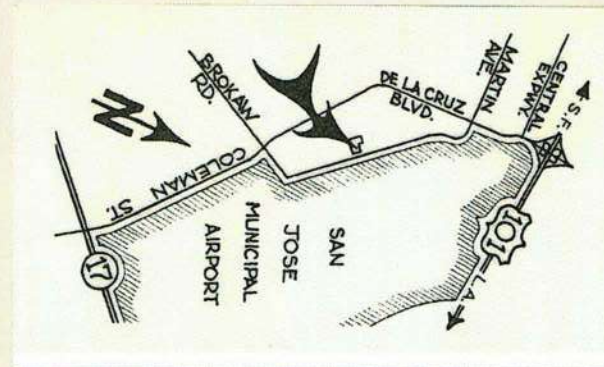


904057 with A-7E Corsair (VA-27), NAS Lemoore CA 1975

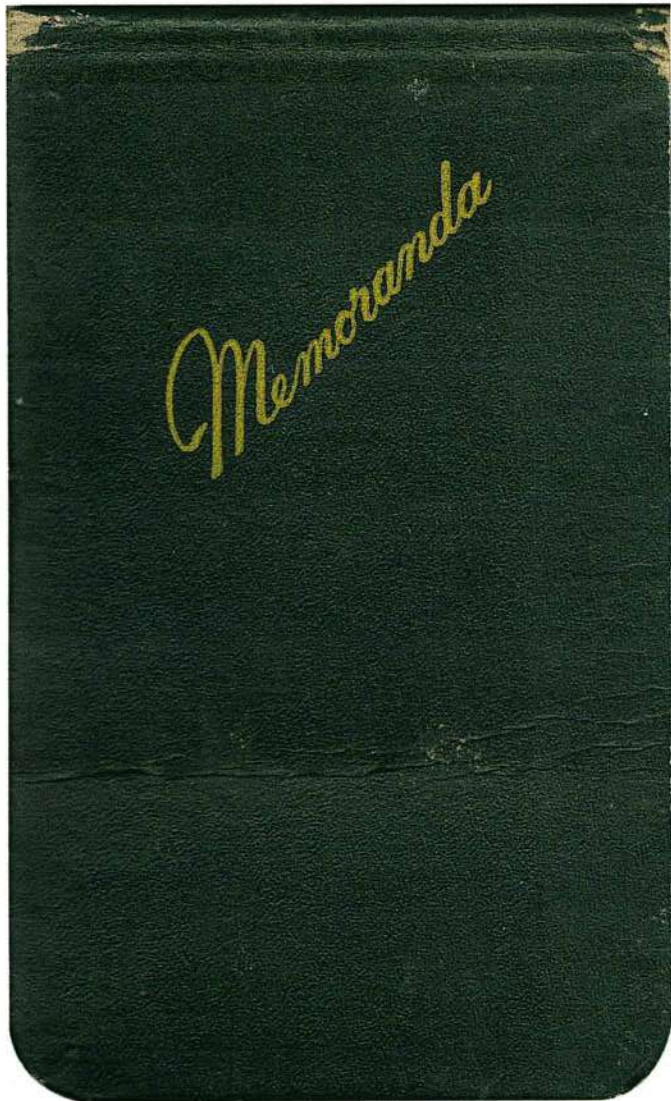


Business Card from Engine Rebuilt

RENNSPORT WERKE
PORSCHE FOUR CAMS
Sales • Service • Restoration
CARRERA • SPYDER • 904
ELVA • ABARTH • HIRTH • S.P.G.
COMPETITION ENGINE DEVELOPMENT
INSPECTION BLUEPRINTING MAGNAFLU
ENGINEERING CONSULTING SERVICE
J.F. WELLINGTON
Owner MON.-THU F
W.W. DOYLE (408) 24
Technician (408) 24
545 ALDO AVE., SUITE 8 • SANTA CLARA, CA



Pages from Don Boyd's Notebook



Daniel P. Boyd
Section 940

PORSCHE
904

GTS-904-057

engine
1. castrol oil

170

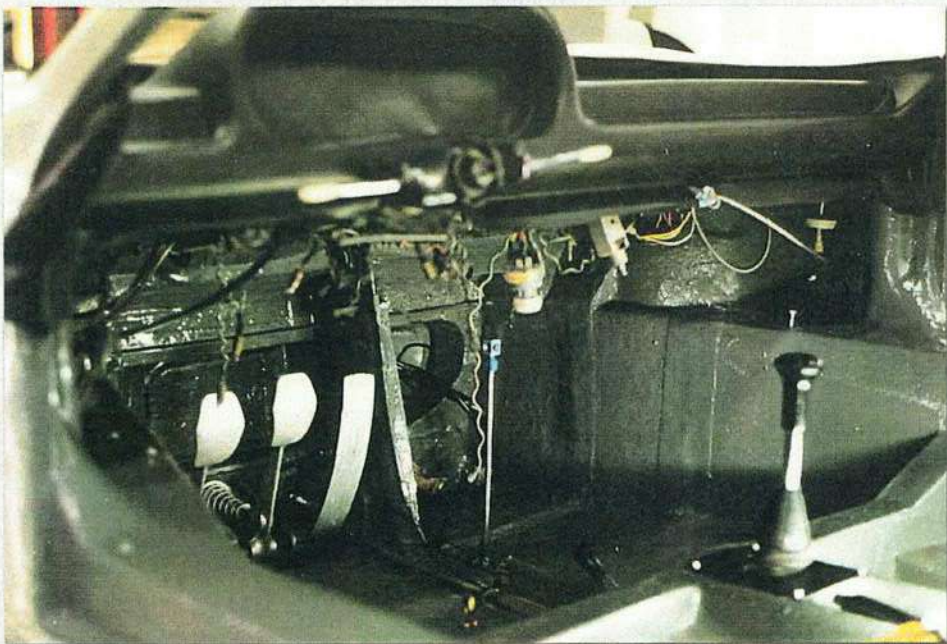
Owners:

1. Mr. Krupp
Germany
2. Tuan Ferdinand
Garcin
Barcelona Spain
3. Daniel P. Boyd
Washington D. C.
JONATHAN P. WORT
4. JONATHAN P. WORT
~~302~~ BERNARDSVILLE, N.J.

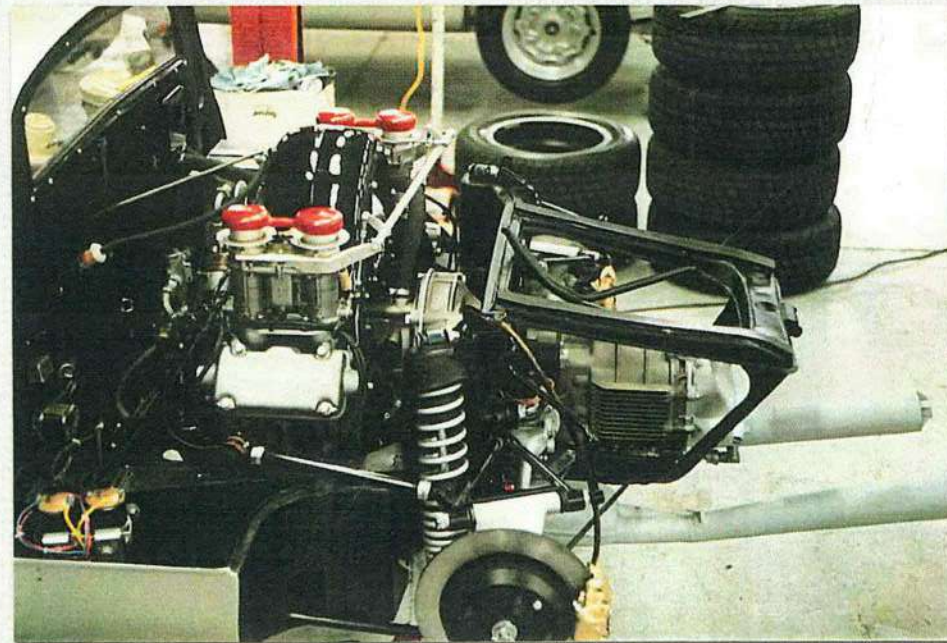
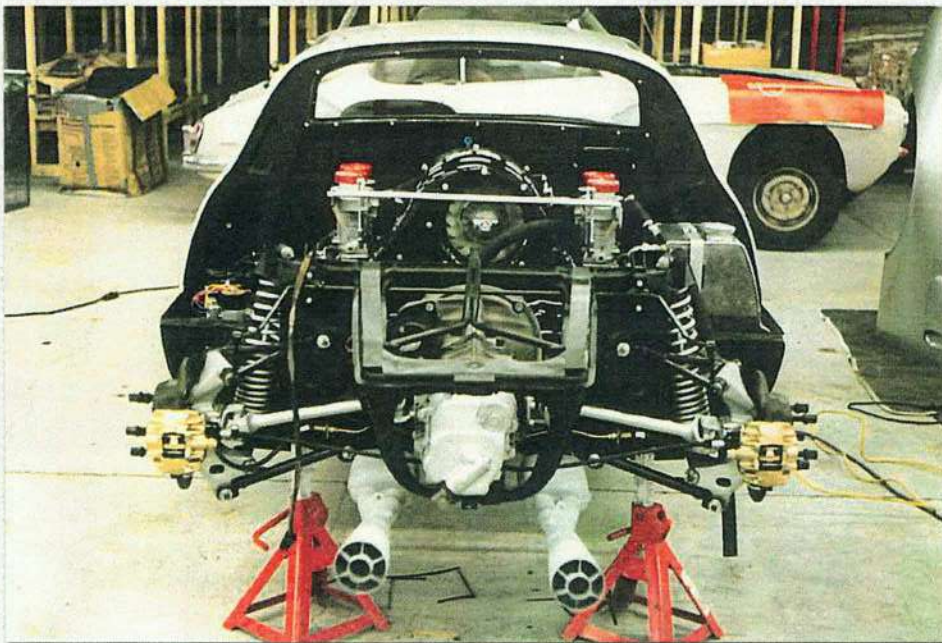
Robert Smith Restoration, Circa 1987-89



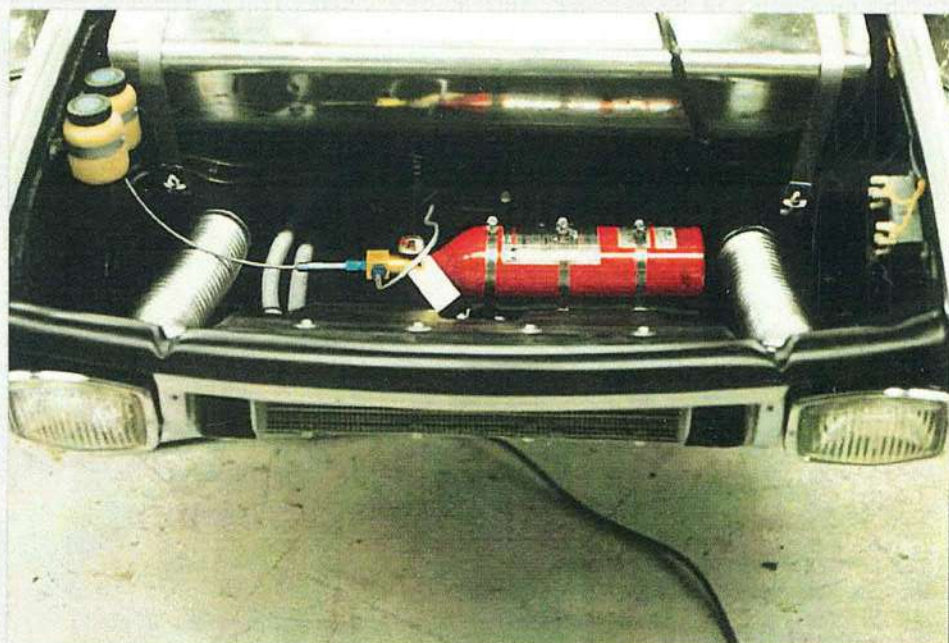
Robert Smith Restoration, Circa 1987-89



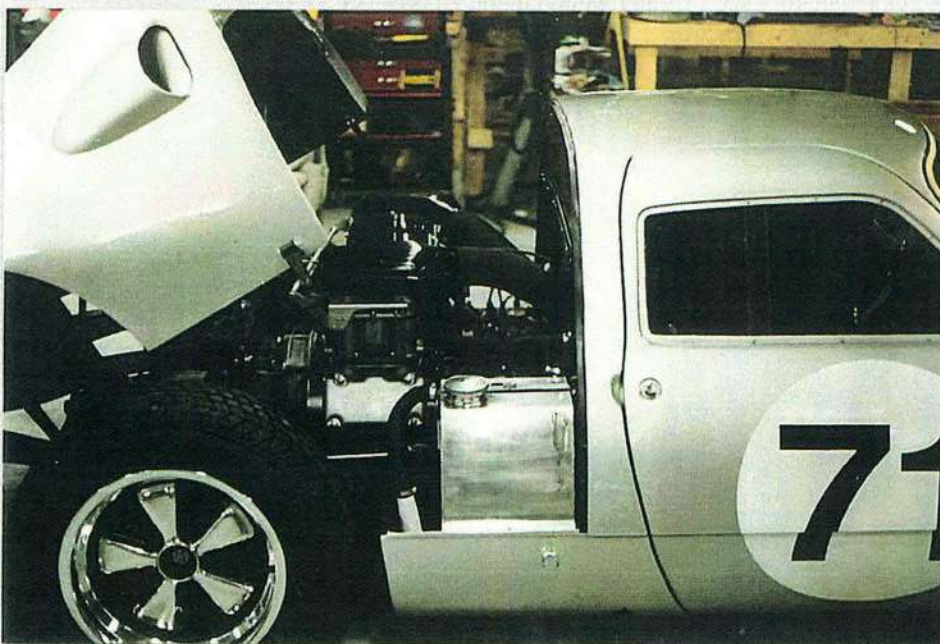
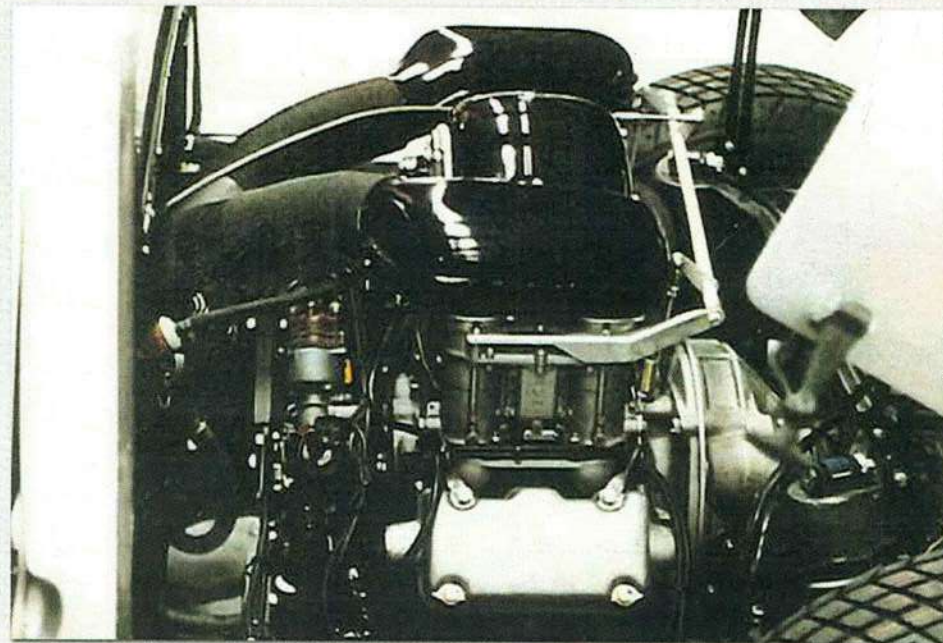
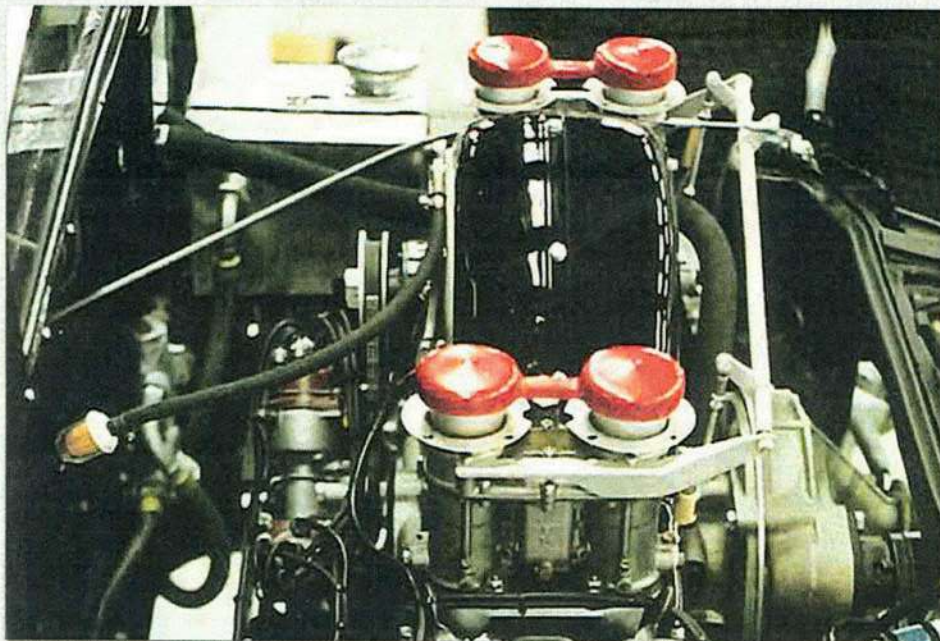
Robert Smith Restoration, Circa 1987-89



Robert Smith Restoration, Circa 1987-89



Robert Smith Restoration, Circa 1987-89



Robert Smith Restoration, Circa 1987-89

