

- Exponato en AutoReto 2013
- Montpudri Recinal 2014
"Best-Spot Car"
- Participa en LeHaus 2014
- Portada Revista "Coches clásicos"
- " - " - "70mte"



Paris, 20 December 2013

File # : 272

Dear Competitor,

We are pleased to confirm the entry of your **PORSCHE 904 GTS 1964 057** in Grid 4 for the 2014 Le Mans Classic.

Your file number (to be quoted in any further correspondence) appears at the top of this letter.

Let us remind you that:

- the Historic Technical Passport (HTP) is mandatory for your car(s). Without this document the Officials will not allow the car to start.
- a valid FIA 2014 International Racing Licence is mandatory for each driver.

On the logistics side:

- For your accommodation, "Destination Le Mans" is at your disposal. If you wish to use their service, you should contact them through contact@destinationlemans.com or by phone: +33 (0)2 43 20 07 00 or book online on their website: www.destinationlemans.com.
- Should you intend to stay at the circuit in a camping car or in a motorhome in the competitor's car park "Houx", you can contact one of our official suppliers (list enclosed).
- For the transportation of your car(s), you can contact Niki Hayhoe from Cars Motorsport LTD by e-mail: niki@carseurope.net or by phone: +44.12.84.85.07.60.

You will soon receive the event complete Regulations, as well as the first Newsletter.

In the meantime, do not hesitate to contact us, Guillaume Le Metayer, or Clément Papin, preferably by e-mail: competition@lemansclassic.com

Best wishes and seasons greetings

Patrick Peter

Sylviane Peter

Attached: Pre-entry list1



12	HUGENHOLTZ	NLD	FORD GT 40 1965
14	BENJAMIN/RICHARDSON/SMITH	GBR/GBR/GBR	PORSCHE 911 1965
15	ORJUELA/ORJUELA	COL/COL	PORSCHE 901 1964
16	EMBERSON/WYKEHAM	GBR/GBR	MORGAN +4 1961
17	KOHLER	FRA	LOTUS Elan 1965
18	QUEFFELEC	FRA	LOTUS Elan 1964
19	DUNBAR	GBR	FERRARI 275 GTB/C 1966
20	BUSSOLINI/BUSSOLINI	FRA/FRA	PORSCHE 904 GTS 1964
21	PAYEN/COUEDEL	FRA/FRA	JAGUAR Type E 3.8L Coupé 1963
22	LE BOEUF/GOUBLE	FRA/FRA	JAGUAR Type E 3.8L Coupé 1962
23	LAJOURNADE/AUBRY	FRA/FRA	JAGUAR Type E 3.8L Coupé 1964
24	MESTROT/DA ROCHA	FRA/PRT	JAGUAR Type E 3.8L Coupé 1962
25	LECOURT/MARAC	FRA/FRA	SHELBY Cobra 289 1964
26	COZZOLINO	FRA	JAGUAR Type E 3.8L Coupé 1963
27	SILVA/SILVA	PRT/PRT	FORD GT40 MK1 1965
28	MEADEN/FRANKOWSKI	GBR/POL	ALPINE RENAULT M 65 1965
29	VOYAZIDES	GRE	FORD GT 40 1965
30	GODET/BERTHY	FRA/FRA	MG B 1965
31	NASH/KEATING	IRL/GBR	TVR Grantura MK III 1962
32	PEREZ COMPANC	ARG	FERRARI 250 LM 1964
33	CHAMBON	FRA	SHELBY Cobra 289 1962
34	GUZEN	NLD	FERRARI 275 GTB 4 1966
35	STAMP/ELGAARD	DNK/DNK	PORSCHE 904 GTS 1964
36	SCALISE/SUCARI	ARG/ARG	ALFA ROMEO TZ 1964
37	BRANDENBURG/GEORGE	CHE/FRA	BIZZARRINI 5300 GT 1965
38	ALBUQUERQUE	PRT	FORD GT 40 1965
39	VERQUIN	FRA	LOTUS Elan 26R Shapecraft 1964
40	de MIGUEL/ARIAS CANETE/DEL SO	ESP/ESP/ESP	FERRARI 275 GTB 1964
41	KREMER/KREMER	CHE/GBR	MORGAN +4 Super Sport 1962
42	KNAPFIELD	GBR	FERRARI 275 GTB 1965
43	OSTMANN	DEU	PORSCHE 904 GTS 1964
44	MAILLOCHAUD/GOFFREDI	FRA/FRA	JAGUAR Type E 3.8 Roadster 1963
45	HEALY	USA	PORSCHE 904 GTS 1965
46	FIRMENICH	CHE	SHELBY Cobra 289 1965
47	SUMMERS/DONALDSON	GBR/GBR	SHELBY Cobra 289 1964
48	GALANT/NEURRISSE	FRA/FRA	FORD GT 40 1965
49	ECKFORD/BEIGHTON	GBR/GBR	SUNBEAM LE MANS TIGER 1964
50	DUBOIS/GONZALES	FRA/FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1962
51	TWAITES	GBR	PORSCHE 911 1985
52	GALANT/NEURRISSE	FRA/FRA	SHELBY Cobra 289 1962
53	SIDERY-SMITH/YEA	GBR/GB	MG B 1965
54	MERLIN	FRA	SHELBY Cobra 289 1963
55	GUITTENY	FRA	ALFA ROMEO TZ 1965
56	DESPLACES/BOIS	FRA/FRA	FERRARI 275 GTB 1966
57	BULLREVINGTON/SIDERY-SMITH/SYKES	GBR/GBR/GBR/GBR	TRIUMPH TRS 1961
58	AHLERS/BELLINGER/BOURNE	GBR/GBR/GBR	MORGAN +4 1962
59	LECOU/D'IETEREN	FRA/BEL	FORD GT 40 1965
60	BELFRAN ANDREU/CARULLA	ESP/ESP	PORSCHE 904 GTS 1964
61	TOLLEMER/KATO	FRA/JPN	ALPINE A 210 1966
62	LE BESNE/MAINGAULT	FRA/FRA	MG B 1962
63	EVERARD	BEL	FERRARI 275 GTB 1965
64	DELEPLANQUE	FRA	MG B 1965
65	PUGH/WOS	GBR/GBR	TRIUMPH Spitfire "ADU1B" 1964
66	BRATKE VON BERGEN/FROMM	DEU/DEU	FORD Shelby GT 350 1965
67	FATEMI	DEU	PORSCHE 904 GTS 1964
68	DUMOLIN/VAN RIET	BEL/BEL	FORD GT40 MK1 1965
69	VANANTY/de SIEBENTHAL	CHE/CHE	ISO Grifo 3/C 1964
70	GUIGNOT	FRA	TVR Grantura 1962
71	HUMPHREYS	GBR	LOTUS Elan 26R Shapecraft 1964
72	FERRAO/STRETTON	PRT/GBR	FORD GT 40 1965
73	JULIENNE/DOORMANJARDI/CARINI	FRA/FRA/FRA/FRA	MARCOS Mini GT 1985
74	DEL SO/de MIGUEL	ESP/ESP	JAGUAR Type E 3.8L 1963
75	BERTHONNET/BOUTON/SUZAT	FRA/FRA/FRA	MARCOS mini 1965

76	GRAVE/CARUGATI	FRA/CHE	ALFA ROMEO TZ 1964
RESERVE			
77	GUYOT-SIONNEST/SCHREDER	FRA/FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1963
78	DRUGUET/de KERPOISSON	FRA/FRA	LOTUS Elan 1964
79	LE JEAN/PENLAE/RIVET/PINCHEMAIL	FRA/FRA/FRA/FRA	PORSCHE 911 1965
80	AMARAL/SIMOES/SA CARNEIRO/MORENO	PRT/PRT/PRT/PRT	PORSCHE 911 2L 1965
81	SCEMAMA/SCEMAMA	CHE/CHE	PORSCHE 911 2L 1965
82	ROTHENBERGER/WOITRIN	DEU/BEL	SHELBY Mustang 350 GT 1965

PLATEAU 5 / GRID 5

1	MOORKENS/de SEYNES	BEL/FRA	PORSCHE 911 T 1968
2	GUTZWILLER	CHE	CHEVRON B16 Mazda 1970
3	VÖGELE	CHE	PORSCHE 908/3 1971
4	FRANKLIN	GBR	FERRARI 312 P 1969
5	FINK	DEU	PORSCHE 908/2 1969
6	GOETHE/HALL	DEU/GBR	PORSCHE 908/3 1971
7	REMANT	GBR	CHEVRON B16 FVC 1970
8	HART	NLD	LOLA T70 Mk III B 1969
9	WATSON/O'CONNELL	SCO/GBR	CHEVRON B8 BMW 1968
10	BECKER	DEU	PORSCHE 910 1968
11	LOGAN/MILLIAMS/WINTER	USA/GBR/GBR	PORSCHE 911 ST 2.5i 1972
12	SHELDON	GBR	CHEVRON B16 FVC 1970
14	PERRET/ROBIN/ROBIN	FRA/FRA	PORSCHE 906 1966
15	TROUILLARD/RONDONI	FRA/FRA	PORSCHE 906 1966
16	EMBERSON/WYKEHAM	GBR/GBR	CHEVRON B8 BMW 1969
17	MARIS	FRA	ALFA ROMEO 33 TT-3 1971
18	HUBER GUTIERREZ	CHE	CHEVROLET Corvette C3 1968
19	NAHUM	CHE	FORD GT40 MKII 1965
20	PERRODO/COLLARD	FRA/FRA	PORSCHE 910 1967
21	FRANCEFRANCE	FRA/FRA	LOLA T70 Mk III B 1969
22	POMPIDOU/BRUNHES/BAIGNERES	FRA/FRA/FRA	NOMAD MK2 1968
23	MONTEVERDE/PEARSON/SMITH/TWYMAN	BRA/GBR/GBR/GBR	PORSCHE 917 1969
24	ROUCOLLE/ZAGO	FRA/FRA	CHEVRON B16 FVC 1970
25	GODFROY	FRA	CHEVROLET Corvette C3 1971
26	BELLETESTE/GADAIS	FRA/FRA	CHEVRON B 19 FVC 1971
27	LATHAM/BAUD/BILLOT/BAUD	FRA/FRA/FRA/FRA	FERRARI 365 GTB/4 Gr.IV 1971
28	PREVOST/CHAMBORD	FRA/FRA	ALPINE RENAULT A 110 Berlinette 1300S 1968
29	VOYAZIDES	GRE	LOLA T70 Mk III B 1967
30	ROCHER	FRA	PORSCHE 906 1966
31	PAOLETTI	FRA	LOLA T70 Mk III B 1971
32	MILLE/DUMAS/MAHE	FRA/FRA/FRA	MATRA 660-01 1971
33	MILLE/MAHE	FRA/FRA	LOLA T70 Mk III B 1969
34	FELLNER/LECHLER/LECHLER	AUT/DEU/DEU	PORSCHE 906 1966
35	RATTAZZI/GALLI	USA/ITA	ALFA ROMEO T33/3 1969
36	MEINERS	ITA	CHEVRON B16 FVC 1970
37	BRANDENBURG/GEORGE	CHE/FRA	CHEVRON B8 BMW 1968
38	MR JOHN OF B/SIBEL	FRA/FRA	LIGIER JS 1 FVC 1969
39	MEYLAN/LIECHTI	CHE/CHE	LOLA T 210 FVC 1970
40	INGLESSIS	GRE	PORSCHE 908/3 1970
41	VERCOUTERE/LOPEZ/LEONARD	FRA/LUX/USA	PORSCHE 911 T 1966
42	GOODMAN	USA	CHEVROLET Corvette C3 1971
43	DUBLER/HENNESSY/HAUSER/SCHOBER	CHE/USA/CHE/CHE	CHEVROLET Corvette 1968
44	PEROU/CHEMINOT	FRA/FRA	CHEVRON B8 BMW 1968
45	VANDROMME/LAFFITE	FRA/FRA	PORSCHE 910 1970
46	THUNER	CHE	LOLA T70 Mk III 1967
47	VANDROMME/BELMONDO	FRA/FRA	FORD GT 40 1967
48	MELLINGER/GELMINI	FRA/ITA	FERRARI 365 GTB/4 Gr.IV 1970
49	OSTMANN	DEU	PORSCHE 914/6 GT 1970
50	QUINOU	FRA	CHEVRON B16 FVC 1971
51	KRIKNOFF	CHE	LOLA T212 FVC 1971
52	STEPAK/BOURDIN/WILSON	FRA/FRA/GBR	ALPINE A 220 1969
53	LACROIX	FRA	COSTIN NATHAN 1000 GT 1968



Plateau

4

N° course

60

Enregistrement pour l'accès au restaurant Drivers' club
Registration for Drivers' club restaurant access

Fiche individuelle à présenter aux opérateurs d'enregistrement biométrique

Individual form to be presented to biometric registration operators

Fonction Pilote 2

Dossier : 272

Les informations recueillies sont nécessaires pour que vous puissiez accéder librement au restaurant Drivers' club du vendredi 7 juillet 2006 à 12 heures au dimanche 9 juillet 2006 à 16 heures. Elles font l'objet d'un traitement informatique et sont destinées à l'organisation de Le Mans Classic. Elles seront détruites dans les quinze jours suivant l'épreuve. En application de l'article 34 de la loi du 6 janvier 1978, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Si vous souhaitez exercer ce droit et obtenir communication des informations vous concernant, veuillez vous adresser à SAVH, 103 rue Lamarck, 75018 Paris France tél : +33 1 42 59 73 40.

Collected data are compulsory to provide you a full access to Drivers' club restaurant from Friday 7th July 2006 at 12.00 till Sunday 9th July 2006 at 16.00. They undergo a computer process and are due to Le Mans Classic organisation. They will be destroyed within fifteen days after the race. In application of the article 34 of the 6th January 1978 law, you benefit from a right of access and rectification to data concerning yourself. If you would like to fulfil this right and to obtain data concerning yourself, please contact SAVH, 103 rue Lamarck, 75018 Paris France tél : +33 1 42 59 73 40.

Signature :

date

CHRONODRIVER

HILLCLIMB REVIVALS 2014

WWW.CHRONODRIVER.COM
INFO@CHRONODRIVER.COM



ESCUADERIA
MONTJUICH



EN L'EDICIÓ DE 2013 VA
PARTICIPAR EL PORSCHE 356A GT GS
1600 AMB EL QUE VICTOR SAGI VA
GUANYAR A SANT FELIU L'ANY 1960
(PHOTO ARRABU PUIG/CHRONODRIVER)

PER L'EDICIÓ D'ENGUANY TENIM
CONFIRMADA LA PARTICIPACIÓ DEL
PORSCHE 904 AMB EL QUE JUAN
FERNANDEZ VA GUANYAR L'ANY 1964



REVIVAL DE LA MÍTICA PUJADA A
SANT FELIU DE CODINES
5 DE OCTUBRE DE 2014

*"50 ANIVERSARI DE LA VICTORIA DE
JUAN FERNANDEZ AMB EL PORSCHE 904"*

PLACES LIMITADES A 75 VEHICLES
PRE-INSCRIPCIONS OBERTES

ESPÍRITU DEL JARAMA



904

Circuito del Jarama

2018

El belga Mauro Bianchi, vencedor abs



do, circuito de Montjuich

Desde esta hora y hasta las 12:45, los participantes en el VI Rallye de las dos Cataluñas fueron presentándose en la Plaza del Marqués del Parque de Montjuich para pasar la verificación de licencias. De los ochenta y tres inscritos efectuaron tales trámites uno, por lo que dejaron de acudir doce equipos que figuraban en los participantes.

El circuito de Montjuich ofrecía un impresionante aspecto. Numerosísimo público acudió a presenciar la magnífica carrera que se brindaba, en forma totalmente gratuita, a la afición automovilística catalonesa. La competición era extraordinariamente interesante, por la calidad de los pilotos españoles y extranjeros que se habían inscrito en la prueba, cuanto por los modernos y potentes vehículos que iban a tomar parte. La prueba tenía acusada importancia en la puntuación del campeonato disputado sobre quince vueltas equivalentes a unos 57 kilómetros, y un recorrido muy semejante a la suma del conjunto de las pruebas de clasificación, que alcanzaban en total unos 500 kilómetros. Esto motivó más a los pilotos a poner cuanto estuviera de su parte para ganar el Trofeo de Montjuich.

El vencedor del Trofeo Barreiros

La primera manga comprendía los vehículos más rápidos, o sea, los grandes turismos de 850 c. c. y los turismos de más de 1.600. En conjunto participaron los coches que nos ofrecieron un singular espectáculo. El belga Porsche 904, se colocó en cabeza ocupando dicho lugar hasta la última vuelta que una avería le obligó a retirarse. Antes, no obstante, había hecho la vuelta más rápida en 1'56"70, a un promedio de 116,935 kilómetros por hora, lo cual se adjudicó el valioso trofeo donado por la Empresa Bañerías de Oporto. El más peligroso para Meert fue nuestro piloto Juan María Juncadella, que, con un vehículo análogo, marchó en segunda posición hasta la última vuelta que el belga, y resultó vencedor de la manga, cubriendo las quince vueltas en el mejor tiempo, que fue 30'14"38.

En la segunda manga corrieron veintidós coches de turismo de 850 c. c. En esta prueba resultó vencedor Estanislao Reverter, sobre Lotus 1000, que ostenta en su palmarés dos victorias en este mismo rallye. El mejor tiempo en 31'59"94. El oponente que más se le acercó fue Juan María Juncadella, con un tiempo de 33'42"37.

La tercera manga comprendía 28 coches, diez de los cuales eran grandes turismos de 850 c. c. y, los restantes, turismos con cilindrada de 1.600. Resultó vencedor en la misma Gabriel Moragas, con Fiat 127, que cubrió las quince vueltas en 34'21"89, seguido por el francés Jean-Claude Lhuillier, sobre Alpine, quien consiguió un tiempo de 35'01"25.

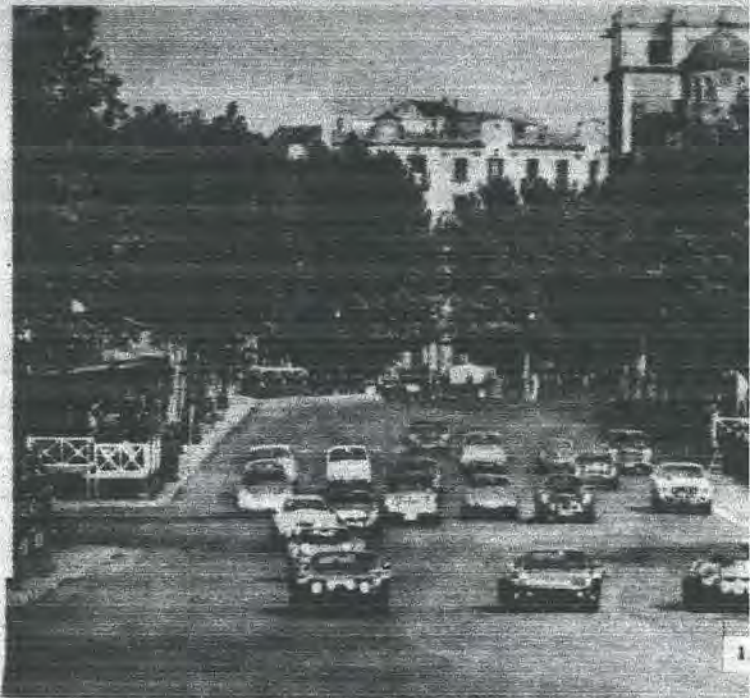
En la clasificación al índice, que se establece de acuerdo con las cilindradas de los vehículos, ocupó el primer puesto Moragas; segundo, Juan María Juncadella; tercero, "Runner"; cuarto, Mauro Bianchi, y quinto, Estanislao Reverter.

En la categoría de los turismos esta clasificación mostró como primero a Juan María Juncadella; tercero, Estanislao Reverter.

La salida

Al finalizada la carrera volvieron los vehículos al parque cerrado de Montjuich, a partir de las veintiuna horas y hasta las 22'30, se hicieron las salidas para acometer los 750 kilómetros de sinuoso recorrido que componía el rallye hasta su llegada a Perpiñán. La partida fue extraordinariamente espectacular, y presenciada también por numerosísimo público. A los participantes extranjeros les acompañaba al atránsito un equipo de Bultaco, a fin de que no perdiesen tiempo o se retrasaran en la salida de 66 vehículos, puesto que cinco causaron baja por averías durante la primera prueba de clasificación.

Al dar realce a la salida de la competición la gran fuente luminosa de Montjuich, que se hallaba funcionando, y el Palacio Nacional, as-



VI Rally de los dos Cataluges

1º pruebas complementarias

Revista CLUB nº 30 Noviembre 1965

organizadores y en gesto caballeresco, dieron pruebas patentes otra vez de su habilidad en un "Fiat-Abarth". Más no se podía hacer con su pequeño

como Juan Gasau, ducho en estas lides, ahora más diestro saltando las olas sobre el mar, cuyo menester ha debutado, proporcionando una clasificación, con su "Saab-Sport". Hasta ahora que no pudieron lograrlo, todos merecieron para los primeros, el haber conse-

plementarias, vencieron Juan Fernández y Samsó, que no tuvo rivales en plan de velocidad. En el acto del reparto de premios, que presidió el señor Lepori y doña Montserrat Barangó, en una salva de aplausos, testimonio de su entusiasmo y admiración a todos. Los ganadores, famosos en el lance, se resolvió a repartir los componentes, "Runner", Palau-Ribes y los automovilistas españoles.

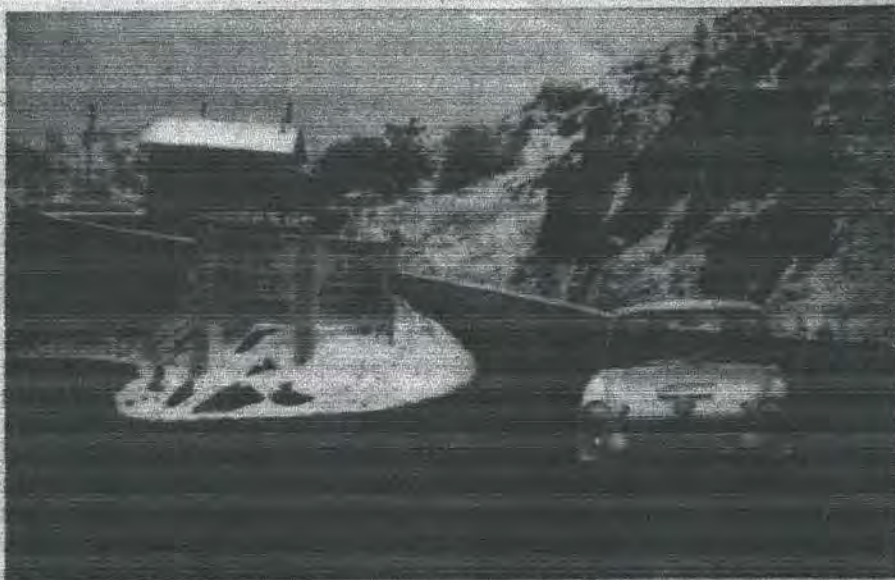
El lucido reparto de premios que tuvo por protagonistas a los ganadores y aplausos finalizó esta gran prueba

del Club del Rosellón y el Real Automóvil Club de Barcelona, sentirse orgullosos de haber dado un paso más en la consolidación de este deporte que se está consolidando cada día más prestigio.

LUIS DUPRE



En Perpignan, poco antes de la salida, un grupo de corredores españoles comprueba los horarios y discute las características de la competición.



Vittorio Lepori, que tan excelente actuación tuvo en el Rallye y que un desafortunado incidente mecánico le impidió terminar la última prueba de clasificación.



✕ Juan Fernández, mejor clasificado en las pruebas complementarias, acomete la ascensión del tramo St. Michel de Llotes.

Samsó y Maristany tuvieron que reparar su vehículo en pleno Col de La Ferche, donde acababa de nevar profusamente.

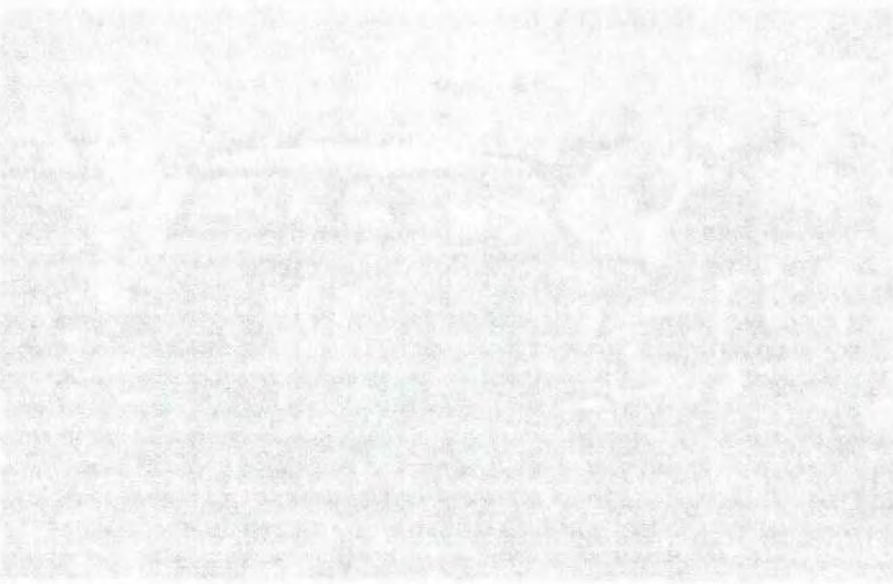


uno de
fichel

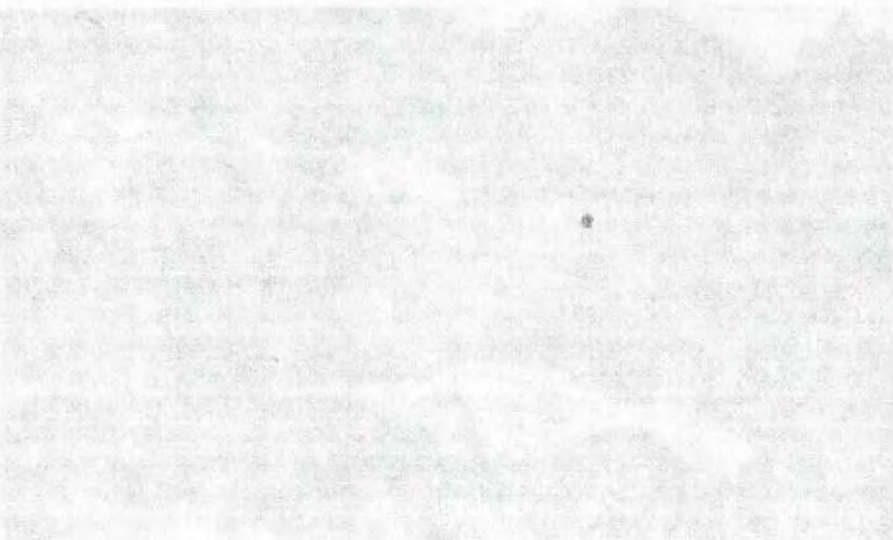
Este é o primeiro número da revista CWB, editada pelo Conselho Mundial de Estudantes de Cristo. A publicação é destinada a todos os estudantes cristãos de todo o mundo, com o objetivo de promover a unidade e o entendimento entre eles.



Esta fotografia mostra um grupo de estudantes em uma reunião ou conferência. Eles estão sentados em uma sala ampla, e alguns estão levantando as mãos em um gesto de participação ou oração.



Esta fotografia ilustra a diversidade cultural dos estudantes participantes da reunião. Vemos jovens de diferentes nacionalidades e etnias, todos comprometidos com a fé e a busca por conhecimento.



Este número da revista contém artigos e notícias sobre eventos realizados em todo o mundo. Também apresentamos uma seção de cartas dos leitores, onde compartilhamos suas experiências e reflexões sobre a vida cristã e o estudo. Esperamos que esta publicação seja uma fonte de inspiração e crescimento para todos os estudantes que a lerem.



Esta fotografia mostra um momento de interação entre os estudantes durante a reunião. Eles estão em um ambiente descontraído, conversando e compartilhando ideias. A diversidade é evidente, refletindo a natureza global da revista CWB.

IV CARRERA EN CUESTA AL MONTSENY

REGLAMENTO



CAMPEONATO DE EUROPA DE
MONTAÑA • 19-21 Mayo 1967



**REAL AUTOMOVIL
CLUB DE CATALUÑA**

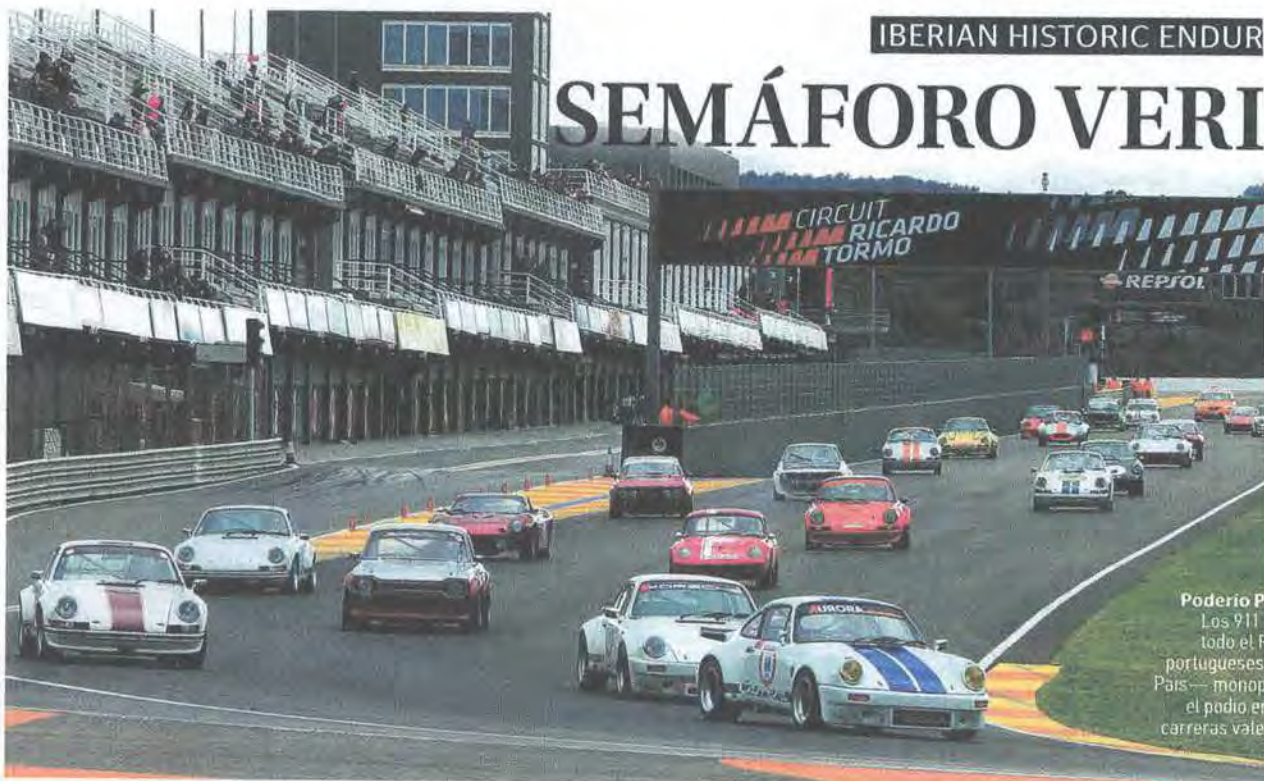
MEJORES TIEMPOS ESTABLECIDOS EN CADA CLASE (Continuación)

CONCURSANTE	VEHICULO	TIEMPO	PROM. Km. h
GRAN TURISMOS			
De 601 a 700 c. c. «Squalo Canela IV»	Seat 600	18'32''88	48'522
De 701 a 850 c. c. «Sicari Carlos»	Seat 600 D.	12'38''55	71'188
De 851 a 1 000 c. c. Arturo Cortés	Alpine	13'15''38	67'892
De 1.001 a 1.150 c. c. Henry Casadesús	Triumph	12'42''91	70'781
De 1 301 a 1 600 c. c. José Trabal	Lotus Elan	12'06''26	74'353
De 1.601 a 2 000 c. c. Juan Fernández	Porsche 904 GTS	11'31''03	78'144
Superiores a 2.000 c. c. «Pachi»	Austin Healey	12'59''35	69'288
SPORT			
De 601 a 700 c. c. Nuria Viñas	B. M. W.	15'00''17	59'988
De 701 a 850 c. c. Jaime Juncosa Obiol	Seat 600 D.	12'51''92	69,955
De 851 a 1.000 c. c. Jaime Juncosa Obiol	Fiat-Abarth 1000 B	13'15''82	67'854
De 1.151 a 1.300 c. c. Bernard Tramont	Alpine	13'22''28	67'308
De 1.301 a 1.600 c. c. «Pachi»	Sumbeam	13'50''42	65'027
TURISMOS ESPECIALES			
Hasta 850 c. c. Eugenio Baturone	Seat 600 D.	13'33''84	66'352
De 851 a 1.000 c. c. José M. ^a Juncadella	Fiat-Abarth	13'23''38	67'216
SPORT - PROTOTIPO			
De 851 a 1.000 c. c. Pedro J. Ketelsen	Seat 600	13'47''42	65'263
De 1.601 a 2.000 c. c. Michel Linder	Porsche	14'13''96	63'234

Mejor tiempo absoluto JUAN FERNANDEZ GARCIA
sobre Porsche 904 GTS en 11'31''03 a 78'144 KM/H. en 1965.

IBERIAN HISTORIC ENDURANCE

SEMÁFORO VERI



Poderío Pe...
Los 911...
todo el R...
portugueses...
Pais... monopa...
el podio en...
carreras vale...



Con los pilotos Freddie Spencer (motos) y Emilio de Villota (sobre aclaración) como maestros de ceremonia, el circuito valenciano Ricardo Tormo organizó otra edición más del festival retro-automovilístico Racing Legends. Y enmarcado en el programa de actividades se encendió el semáforo de otra temporada del certamen Iberian Historic Endurance.

En la lista de inscritos, 30 equipos con pilotos de siete nacionalidades diferentes, portugueses y españoles en su mayoría e incluyendo un japonés y dos chilenos llegados desde sus respectivos países. Los entrenamientos cronometrados fueron dominados en la clase «H1965» por Antonio Noguera y su afinadísimo Lotus Elan (clase H1965), aunque la «pole» la lograron Gutiérrez-Fuster (Porsche 911 2.5 ST, clase «H1971»). Bastos-Pais (Porsche 911 3.0 RS) fueron los más rápidos de los más modernos «H1976».



Puesta a punto. Tarrero y Beltrán (Nououze Team) corrieron con el ratonero Porsche 904 sin forzar la mecánica.

En la primera carrera (sábado), el leno Briones se colocaba líder gracias al equipo de ruedas montado. Le seguían Bastos-Pais, Miguel Ferreira (Ford E Zorrilla-Moreno (Porsche 911 Carrera). Sin embargo, la animación la puso el perseguidor (clase H1965), encabezado por Antonio Noguera y el alemán Georg Nollte cuyo Bizzarrini 5300 GT llegó a una velocidad máxima de la prueba: 217 km/h.

El cambio de pilotos no sentó bien al equipo chileno, que perdía tiempo en la vuelta y era superado por los portugueses Bastos-Amaral a ocho minutos del final. «H1976» las plazas de honor las conquistó Zorrilla-Moreno y la pareja española padre e hijo (Porsche 911). En «H1971» el dominio fue de Gutiérrez-Fuster, seguido de Díaz-Rincón (Alfa Romeo GTAM) y lusos Carvalhosa-Del Maso. Nollte hizo valer la potencia del Bizzarrini entre los veteranos (H1965) frente al ratonero de Antonio Noguera y el 911 de Silva-Rodríguez.

La segunda carrera (domingo) fue tranquila y casi un paseo para Bastos-Pais que aprovechó para probar los nuevos neumáticos Avon que van a sustituir a los Toyo. El interés de la competición se centró en el Escort RS 1600 de Miguel Ferreira que fue ganando posiciones desde la última posición de salida. Por desgracia, cuando iba el tercero, aproximándose al segundo clasificado, un problema mecánico le obligó a abandonar. Nollte (Bizzarrini) y Gutiérrez-Fuster (Porsche) ganaron sus respectivas categorías, H1965 y H1971. «Índice Performance» destacaron las manas Iría y María Fernández al volar un Porsche 356.

I RALLY CATALUNYA HISTÒRIC

VICTORIA DE MIRÓ-MATAVACAS

JORDI RIEROLA

Tras dos jornadas de muchos kilómetros, con 15 tramos de regularidad, todos ellos distintos, y un recorrido lineal de 740 km entre Barcelona y Perpignan, y regreso a la Ciudad Condal, Carles Miró e Iván Matavacas (Porsche 911) se han adjudicado el Rally Catalunya Històric "Trofeu Dues Catalunyes", seguidos muy de cerca de Manel Roura-Toni Moragas (Fiat 131 Abarth), y de Joan y Álvaro Rollán (Porsche 911 T 2.2). La salida se daba el viernes 24 de febrero, con Antonio Zanini-Guifré Pujol (Talbot Sunbeam Lotus) abriendo la carrera aunque tuvieron que retirarse muy pronto debido a un problema de encendido. Ese primer día, todos

los tramos veían un vencedor distinto en cada uno de ellos y con un único repetidor: los especialistas José Manuel López-Gerard Ferrer (Volkswagen Scirocco), que eran los mejores en dos de ellos. El sábado 25 se partía de Mas Solà dirección a Perpignan, ciudad francesa que marcaría el ecuador de la segunda etapa, con cuatro tramos antes y tres más después del reagrupamiento de hora y media marcado en esta ciudad. Dos de estos tramos se hacían en territorio galo y ambos tenían un único protagonista: el dúo López-Ferrer, que se iba consolidando como favorito, sin que Miró y Rollán dieran su brazo a torcer, y con unas incisivas Armadans-Vives, que se



hacían un hueco entre los cinco primeros, así como Roura-Moragas, autores de una gran actuación para atacar con fuerza el podio. Precisamente Manel Roura sumaba el *scratch* en las dos últimas especiales del rallye. Ello, unido a la penalización que sufrían López-Ferrer en La Trona, última especial que marcó el desenlace del rally, les hacía ascender a la segunda

posición final a un suspiro de M. Matavacas, flamantes triunfador de esta primera edición, y con unos regulares Rollán-Rollán, terceros. José Manuel López del de conformarse con la 4ª plaza dominar buena parte del evento Armadans-Vives, único equipo c por cien femenino, cerraban los cinco primeros clasificados con brillante actuación.



I RALLY CATALUNYA HISTÒRIC - CLASIFICACIÓN FINAL

Pos.	Conductor	Navegante	Clásico	Pto:
1	Carles Miró	Iván Matavacas	Porsche 911 SC	44
2	Manel Roura	Antoni Moragas	Fiat 131 Abarth	44
3	Joan Rollán	Álvaro Rollán	Porsche 911 T 2.2	45
4	José M. López	Gerard Ferrer	VW Scirocco	45
5	Tere Armadans	Anna Vives	VW Golf GTI	47

...hasta 45 clasificados.

II CONCENTRACIÓN DE COCHES CLÁSICOS EN JEREZ

EXPOSICIÓN EN LA PLAZA EL ARENAL

VICENTE SEVILLANO GUERRERO

El pasado sábado 18 de febrero se realizó, en la localidad gaditana de Jerez de la Frontera, la II Concentración de Coches Clásicos. Este evento fue organizado por el Club del Automóvil Clásico de Cádiz y participaron socios de otros clubes amigos. El inicio de este evento fue en los aledaños del Recinto Ferial, donde todos los participantes se reunieron para su inscripción y posterior recorrido escoltado por la Policía Local. La caravana de clásicos recorrió las principales avenidas y calles de Jerez hasta llegar a la mítica Plaza El Arenal. En esta histórica y prestigiosa ubicación, se expusieron todos

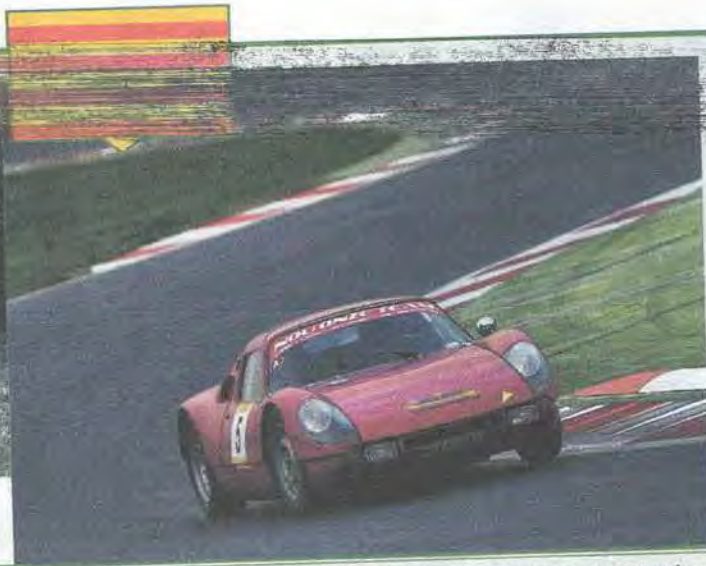
los clásicos para el disfrute de los vecinos y turistas. Los participantes vinieron de diferentes puntos de la geografía andaluza como Cádiz, Sevilla y Málaga. Entre las joyas que se pudieron admirar había SEAT 128, 600, 124, 1430 y 850 Sport, BMW Serie 3, Cadillac Deville, Morgan 4/4, Volkswagen Golf MK1 Cabrio, Escarabajo 1303 LS, Renault 7 GTL y 8, Mercedes-Benz W180 220 S y W124, Peugeot 403, Ford Mustang, Fiat Panda 4x4, Suzuki Santana, Ford Capri, MG PB Midget, etcétera. Finalmente, este espectacular evento culminó con un almuerzo de convivencia entre todos los participantes.



RETRO COURSE n°160 Avril 17



Les cinq premiers équipages classés.



Parmi le très beau plateau aligné au départ, on remarquait surtout cette magnifique Porsche 904 GTS. Cette voiture a été pilotée en 1964 par Juan Fernandez, notamment au Rallye Catalunya (2^e général, 1^{er} en Vitesse) et aussi au Rallye des Deux Catalognes en 1964 et 1965. Ici, la 904, dans un très bel état de conservation, était conduite par Carlos Beltran, le responsable du Nou Onze Team, qui s'occupe de la maintenance de la voiture.

qu'Antonio Zanini avait remporté à cinq reprises l'ancien rallye Catalunya. L'équipage vedette n'est malheureusement pas allé bien loin, éliminé par un problème d'allumage. Le premier jour, avec tous les secteurs de régularité sur route fermée et deux d'entre eux disputés sur circuit (à Barcelone-Catalunya et Osona), a connu un vainqueur différent dans chacun de ces tronçons, mais un seul équipage a réussi le doublé : José Manuel Lopez/Gerard Ferrer (VW Scirocco). Le duo prenait la tête de la première étape qui se terminait à Santa Coloma de Farners, à l'Hôtel Mas Solà où se trouvait le parc fermé. Derrière l'équi-

page de la Scirocco, Carles Miro/Ivan Matavacas (Porsche) affirmaient leurs prétentions après avoir remporté un secteur et être entré en lutte contre les leaders. La troisième place provisoire était occupée par Joan et Alvaro Rollan, à bord d'une belle Porsche 911 T 2.2. Les autres équipages qui se sont distingués en remportant un secteur de régularité étaient Joan Sastre/Miquel Pumarola (Morris Mini Cooper 1300), Francesc et Joaquim Segú (VW Golf GTi), Antonio et David Cubero (Porsche 911 S), Josep Lluís Marcó/Miquel Molist (Porsche 911 T 2.2), Manel Roura/Toni Moragas (Fiat 131 Abarth) et le duo

de l'équipe Nenas, Tere Armadans/Anna Vives (VW Golf GTi).

Direction Perpignan

La seconde étape partait vers le nord dès 8h le samedi matin, en direction de Perpignan, où se tenait le regroupement de la mi-journée.

Au programme, quatre secteurs de régularité avant le regroupement, et trois après. Deux de ces secteurs se déroulaient sur le territoire français, et tous les deux ont été remportés par les leaders, Lopez/Ferrer et leur VW Scirocco, qui peu à peu augmen-

Manem Roura et Toni Moragas ont fait une superbe remontée et ont placé leur Fiat

CHE) OUVRENT LE

C, s'est déroulée les 24 et 26
Reprenant pour l'essentiel
le premier essai en véhicules
pour préparer l'édition 2018 pour le
des européens.

gnan.

Le 1^{er} Rallye Catalunya Historic - Trophée des Deux Catalognes a pris le départ depuis la cathédrale de Barcelone avec en ouverture la Talbot Sunbeam Lotus pilotée par Antonio Zanini/Gulfré Pujol. Rappelons



EL CONCURSO DE ELEGANCIA "ARTE EN MOVIMIENTO"

Una ocasión única para admirar algunos de los vehículos más bellos y exclusivos de todas las épocas

Fue todo un éxito en anteriores ediciones y volverá a mostrar los vehículos más glamorosos en el paddock del Circuit. Podemos decir que el nivel de estos años ha sido realmente impresionante: Porsche 917 ex-Steve McQueen, Pegaso Spider, Porsche 904 ex-Juan Fernandez, Maserati 250 F ex-Paco Godia... La "creme de la creme" en esta "pasarela de las vedettes del automóvil".



El "IV Concurso de Elegancia, Arte en Movimiento" reunirá diferentes piezas muy significativas de la historia del automóvil, de diferentes épocas, y que por su singularidad serán, sin duda, difíciles de volver a reunir en un mismo recinto.

LA ENTRADA GENERAL PARA PÚBLICO A LA VENTA

MÁS ACTUAL

Nos hicieron soñar con aquellos modelos inalcanzables cuando éramos jóvenes.

Fueron los responsables de poner a España sobre ruedas. SEAT con su 600, Renault y su 4/4, Ford con su Mustang, Porsche con el 911, Mini con su... Bultaco, Derbi, Montesa o Vespa con sus motocicletas, todos ellos y algunos más, motorizaron a los españoles en una época en la que tener un automóvil era un lujo al alcance de pocos.

En esta nueva edición de Espiritu de Montjuic las marcas volverán a estar presentes en la zona "Regreso al futuro" para mostrarnos su



historia y su más rabioso presente.

Con ellas hemos celebrado los aniversarios de la fundación de marcas como Maserati y McLaren, del Ford GT40, Porsche 911, Alpine Renault y 4/4, del SEAT 1.500, 132... o del SEAT Ibiza.

Y un año más, en el paddock de Montmeló, podremos contemplar la historia y los últimos modelos de algunos de los fabricantes.

NO LO DUDES ¡SACA A PASEAR A TU CLÁSICO Y ACÉRCATE A MONTMELÓ!

Un año más, para "estar en la pomada", acércate al Circuit con tu clásico y apárcalo dentro del paddock para disfrutar de Espiritu de Montjuic con toda tranquilidad

Este año de nuevo, para simplificar el proceso, volveremos a tener un solo tipo de entrada para Espiritu de Montjuic y poder acercarse al Circuit con tu clásico, moto o coche anterior a 1980. Esta entrada te permite venir a disfrutar del espectáculo y aparcar tu clásico en la zona especial reservada dentro del recinto del Circuit. Además si te apetece quedarte hasta el final de la tarde cuando acaban las carreras (sólo sábado y domingo), te invitamos a participar en el desfile de clásicos y dar unas vueltas a la pista del circuito en la caravana de Espiritu de Montjuic.

Dado que la capacidad del parking en el paddock es limitada, la entrada para clásicos se limitará a 400 vehículos por día, y como siempre la puedes comprar para tu "clásico y una persona", o para tu "clásico y 2 personas".

Si deseas venir con más amigos o miembros de la familia, no hay problema. Ellos pueden acceder contigo como pasajeros dentro del clásico siempre y cuando hayan adquirido alguna de las entradas generales disponibles en los puntos de venta.

Y no olvides que venir vestido de época con tu clásico tiene premio. Participa y pásalo de cine, vestido para la ocasión. ¡Verás que la diversión empieza desde el momento que empiezas a planearlo!

Las entradas para clásicos se podrán adquirir únicamente a través de www.espiritudemontjuic.com. El único requisito para acceder con estas entradas al recinto y poder participar en las actividades especiales para clásicos es que el vehículo haya sido fabricado antes de 1980, ya que de otro modo el personal de acceso no permitirá la entrada del vehículo y tendrás que aparcarlo en el exterior del recinto.

Los precios de las entradas para la edición 2015 son:

Entrada CLASICOS:

Viernes 17:	Vehículo +1 persona: 14€
	Vehículo + 2 personas: 28€
Sábado 18:	Vehículo +1 persona: 19€
	Vehículo + 2 personas: 38€

El coche clásico también se reactiva

EL SALÓN DEL COCHE HISTÓRICO, COMPLETO

● Auto Retro Barcelona, el salón internacional del automóvil, la motocicleta, la aviación y la náutica clásica, celebra del 4 al 8 de diciembre su 31ª edición. El espacio expositivo –los más de 30.000 m² de los palacios 2 y 3 del recinto de Montjuïc de Fira de Barcelona, en la plaza Univers– ha registrado este año un éxito de convocatoria: desde hace un mes, ya no queda sitio para más expositores; un indicador que demuestra la incipiente recuperación del sector. La muestra abre cada día de 10 a 20 h y su entrada da acceso al salón Ocasión



UN VIAJE AL ASFALTO DE MEDIADOS DEL SIGLO XX

● La novedad este año es la Barcelona Clàssic Night. La zona conocida como el *triángulo* –en un extremo del palacio 2– evoca con todo lujo de detalles la ciudad de los años cincuenta y sesenta del siglo XX. Edificios, tiendas, áreas de ocio e incluso el Ayuntamiento comparten protagonismo con otros elementos vinculados a las cuatro ruedas: aceras, pasos de cebra, semáforos, una marquesina como las que los urbanos usaban para dirigir el tráfico y, por supuesto, coches de época. El espacio, además, acoge cada tarde una actuación musical

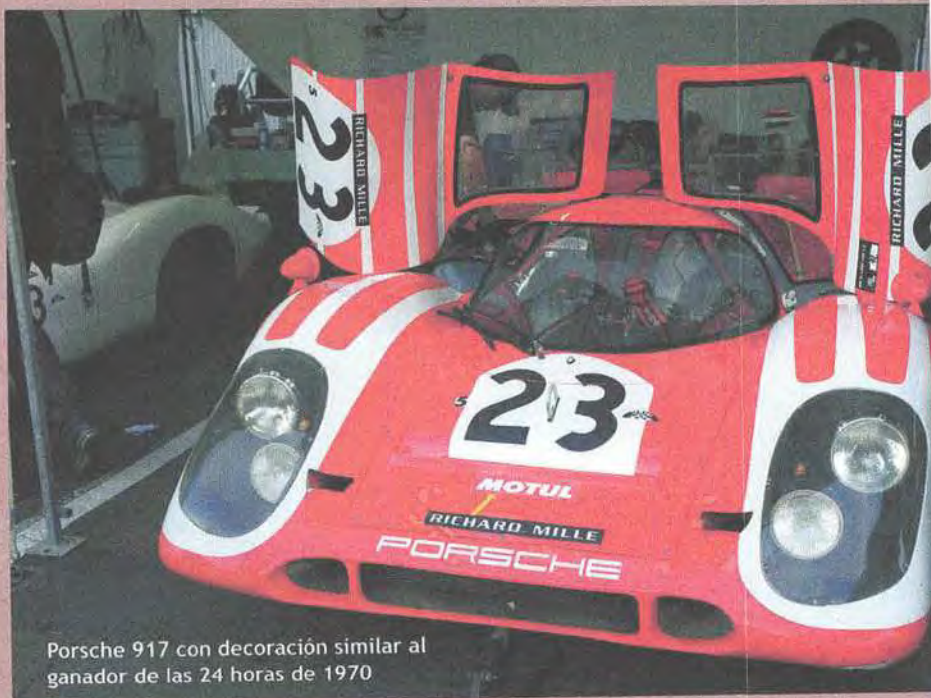


Le Mans Classic

La fiesta del clásico

Las 24 horas de Le Mans son un acontecimiento deportivo citado tradicionalmente entre los cinco más importantes del mundo (junto con la copa Davis de tenis, el mundial de fútbol, las olimpiadas y el campeonato del mundo de Fórmula 1). Hace 14 años, Patrick Peter, patrón de Peter Auto, tuvo la idea de recrear el ambiente de las 24 horas en versión clásica, con los coches que habían participado desde sus inicios hasta finales de los años setenta.

El éxito de la idea se ha confirmado durante las 7 ediciones, la última de las cuales ha tenido lugar los días del 4 a 6 de julio de 2014 en el famoso circuito de La Sarthe. Los coches directamente participantes se cifran en cerca de 450 y los que se congregan de manera indirecta se cuentan por miles (clubes, marcas, conmemoracio-



Porsche 917 con decoración similar al ganador de las 24 horas de 1970



Las 24 horas de Le Mans son un acontecimiento deportivo citado tradicionalmente entre los cinco más importantes del mundo (junto con la copa Davis de tenis, el mundial de fútbol, las olimpiadas y el campeonato del mundo de Fórmula 1)



Nash Healey de 1952 (avería en los entrenamientos)

En la parrilla 4 comparecían: Carlos de Miguel, Miguel Arias Cañete y Luis Delso, con Ferrari 275 GTB de 1964; Carlos de Miguel y Luis Delso, con Jaguar E de 1963; [redacted] con Porsche 904 GTS de 1964.

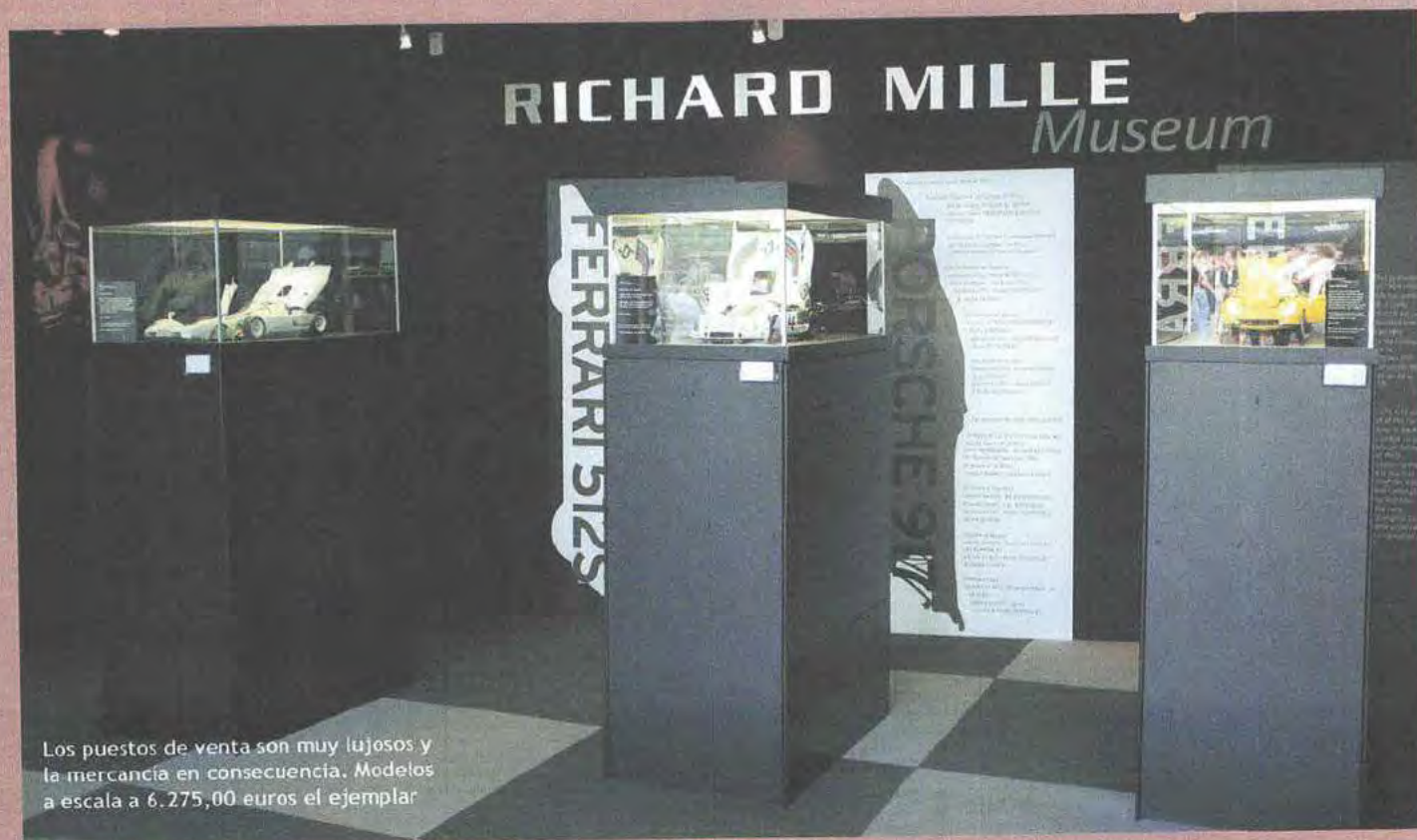
Nuestro amigo [redacted] que ha aparecido en estas páginas en otras ocasiones, destacaba la importancia histórica

del Porsche 904, ya que perteneció a Juan Fernández. El coche, con número de bastidor 904/057, fue adquirido en subasta por un aficionado que quiso repatriarlo a España. La subasta se celebró en California en agosto de 2013.

Siendo imposible detallar más coches y equipos participantes, destacaremos un Porsche 917, decorado como el ganador de

las 24 horas de 1970, con el que participaba el brasileño Carlos Monteverde. Sin conocer el número de bastidor es difícil decir que sea el mismo coche, ya que muchos 917 se pintaron posteriormente con los mismos colores.

Texto y fotos: MARIO LAGUNA
alvolantemil@yahoo.com



Los puestos de venta son muy lujosos y la mercancía en consecuencia. Modelos a escala a 6.275,00 euros el ejemplar

nes), sin tener en cuenta los de los cien mil espectadores.

La recreación histórica, dividida por parrillas de salida formadas según los años de fabricación de los coches, tiene un gran efecto que consigue un ambiente particular a lo largo de todo el fin de semana, con sesiones nocturnas incluidas. En esta ocasión se formaron 6 parrillas de salida, de los más antiguos a los más recientes, de la nº 1 con coches fabricados a partir de 1923, a la nº 6, que admitía los más recientes, fabricados como máximo en 1979.

Al contrario que en otros acontecimientos internacionales donde los españoles brillan por su ausencia, en Le Mans nuestros compatriotas son numerosos, como lo indica la lista de inscritos, en la que destacamos los siguientes.

En la parrilla 2: José María Fernández y Miguel Arias Cañete, alineados con dos coches, un Talbot Lago T26 GS de 1951 y un Nash Healey de 1952, con el que también participaba Carlos de Miguel; Luis Delso, Carlos Quiroga y José Macías, con Lancia Aurelia B20 de 1953;

con Porsche 356 de 1954; Carlos Díez, Luis López y José Antonio Zorrilla, igualmente con Porsche 356 de 1956.

posa para sus amigos de Info-Clàssic con el Porsche 904 que perteneció a Juan Fernández



Le Mans es una fiesta que se prolonga día y noche



Todos los Alpine del mundo parecían congregados en Le Mans



Seutelman Drive w16 Enero 2015

CHRONODRIVER 2014 - SANT FELIU DE CODINES HILLCLIMB REVIVAL

La quinta edición de la subida revival a Sant Feliu de Codines, ha sido una fiesta de auténtica visita a las épocas en que la carrera se celebraba con todo su esplendor —entre 1959 y 1989—, en su mayoría de ediciones como prueba puntuable para el Campeonato de España de Montaña.

La gran estrella de la reunión, a la que acompañó el sol durante todo su desarrollo, fue la imagen irrepetible que se llevaron todos los aficionados: Juan Fernández, 16 veces ganador de la prueba, con el vehículo que pilotó en una de estas victorias, el Porsche 904 GTS que en 1964 protagonizó una de las páginas más brillantes de la historia de esta competición.

Juan Fernández está en Sant Feliu de Codines como en casa, era un asiduo en su época y lo sigue siendo ahora, con 83 años, prestándose siempre a ceder su prestigiosa imagen en el acontecimiento histórico que organiza desde hace cinco años Chronodriver.



CLASIFICACIÓN GENERAL

- 1-Joan Anton Flotats-Santi Soldevila (Alfa Romeo 2000 GTV de 1979), 4'8 puntos
 - 2-Eric Rodríguez-Elisabet Arcarons (Renault 8 Gordini de 1967), 5'8 puntos
 - 3-Lluís Coma-Cros (Porsche 930 de 1979), 6'3 puntos
 - 4-Xavi Martínez (Volkswagen Golf GTI de 1989), 6'6 puntos
 - 5-Manel Juncosa-Ramón Fluv a (Fiat 600 Abarth de 1967), 6'7 puntos
 - 6-Francesc Seg -Joaquim Seg  (Porsche 911 T de 1968), 8'2 puntos
 - 7-Antonio Cubero (Porsche 911 Carrera de 1976), 9'6 puntos
 - 8-Fernando Gómez (BMW X5 de 2013), 11 puntos
 - 9-Joan Camps (Carver One de 1996), 13'2 puntos
 - 10-José Manuel Ribera (Seat 600 Abarth Réplica de 1972), 15 ptos.
- hasta 50 clasificados - consultar www.iteriarc.com

CATEGORÍAS

- Grupo 1900-1959:**
Rafael Punter-Andrés Punter (Triumph TR3 de 1958)
- Grupo 1960-1969:**
Eric Rodríguez-Elisabet Arcarons (Renault 8 Gordini de 1967)
- Grupo 1970-1979:**
Joan Anton Flotats-Santi Soldevila (Alfa Romeo 2000 GTV de 1979)
- Grupo 1980-1989:**
Xavi Martínez (VW Golf GTI de 1989)
- Grupo Future Classics:**
Fernando Gómez (BMW X5 de 2013)

PREMIO POR EQUIPOS
Nou Onze Team

TROFEO GENTLEMEN DRIVE MAGAZINE AL MEJOR VEHÍCULO
Porsche 904 GTS de 1964 dorsal 110

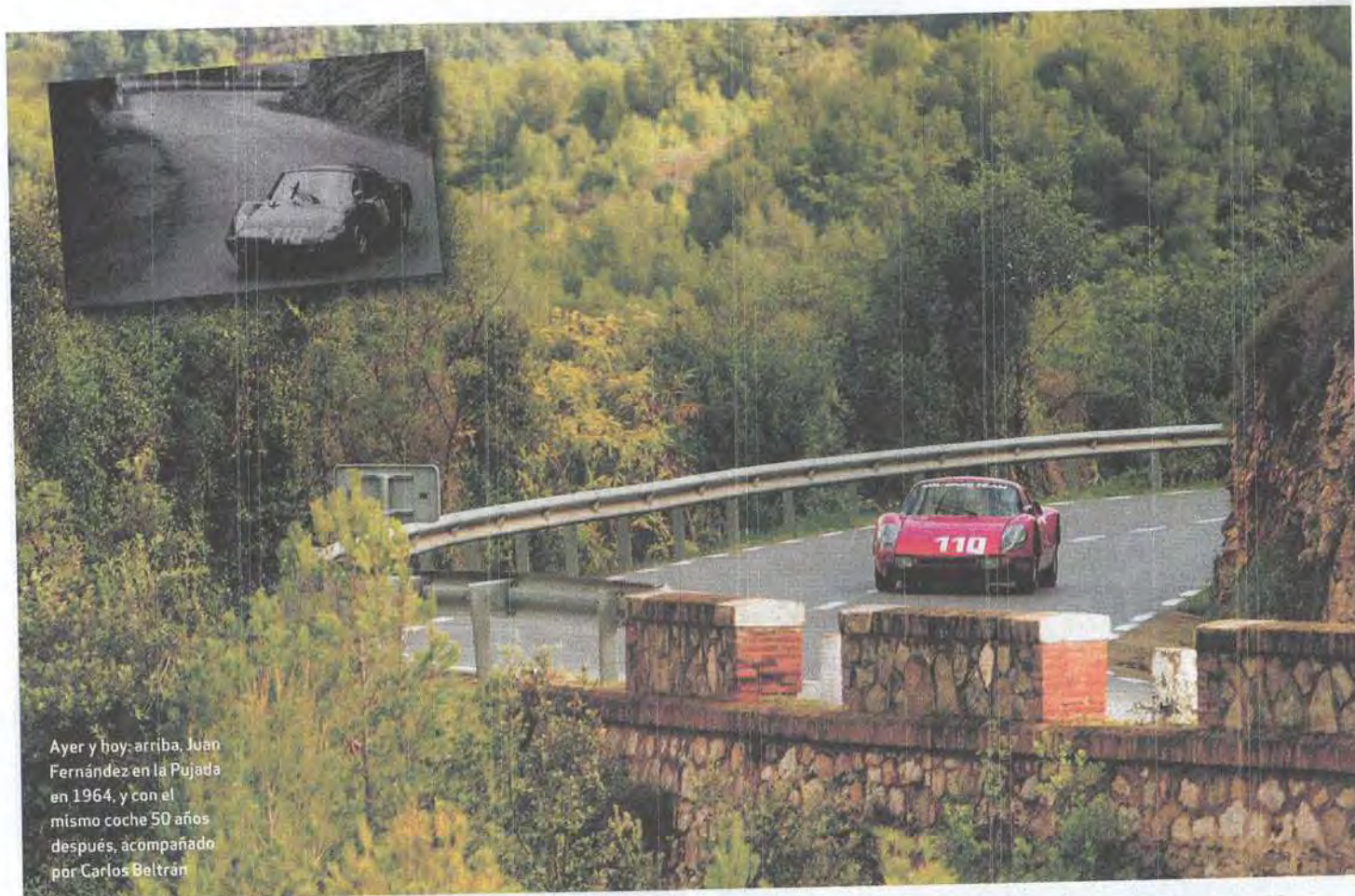
PREMIO ESPECIAL A LA MEJOR PILOTO FEMENINA
Olga Roteta - Porsche 356B, 1962

PREMIO ESPECIAL "JOVEN PROMESA"
Oscar Pecanins - Porsche 911T

PREMIO ESPECIAL AL COCHE Y PILOTO MÁS VETERANOS
Josep Vilanova - BMW 327, 1939

PREMIO DE CONSOLACIÓN
Jaume Mas - Porsche 911T, 1973 - Rotura de pa-ller en la salida

PREMIO AL MEJOR PILOTO LOCAL
Héctor Ribas - Alfa Romeo Giulietta Sprint Spe-ciale, 1962



Ayer y hoy; arriba, Juan Fernández en la Pujada en 1964, y con el mismo coche 50 años después, acompañado por Carlos Beltrán

SANT FELIU DE CODINES FUE UNA FIESTA

La quinta edición de la subida revival a Sant Feliu de Codines, celebrada el primer fin de semana de octubre, fue una fiesta que supuso un salto al pasado, a las épocas en que la carrera se celebraba con todo su esplendor —entre 1959 y 1989—, en la mayoría de ediciones como prueba puntuable para el Campeonato de España de Montaña.

La gran estrella de la reunión, que contó con 60 vehículos participantes y a la que acompañó el sol durante

todo su desarrollo, fue la imagen irreplicable que se llevaron todos los aficionados: Juan Fernández, 16 veces ganador de la prueba, con el vehículo que pilotó en una de estas victorias, el Porsche 904 GTS que en 1964 protagonizó una de las páginas más brillantes de la historia de esta competición.

El campeón sabadellense está en Sant Feliu de Codines como en casa, era un asiduo en su época y lo sigue siendo ahora, con 83 años, prestán-

dose siempre a ceder su prestigiosa imagen en el acontecimiento histórico que organiza desde hace cinco años ChronoDriver.

Durante la matinal, el campeónísimo dejó claros sus sentimientos: “Estoy emocionado, no puedo evitarlo, Sant Feliu era y es mi hogar, el cariño con que se me trata es increíble y esta vez compartir pista con Jordi Gené aún lo ha hecho más valioso para mí. Gracias, Sant Feliu, y hasta siempre”.

También estuvieron present otros grandes pilotos que hicieron historia en la carrera, con Fernando Gómez, ganador en 19 y *recordman* de la subida; Eugen Baturone, otro mito del automovilismo, que en 1974 terminó segundo tras Fernández; y Manuel Junco piloto no menos carismático que batalló varias veces por el podio. Otros corredores que también gararon en el apartado de motociclistas como Josep Pladevall, Alejandro



El Giulietta SS del 62 de Héctor Ribas



El más veterano, un BMW 327 de 1939



Parque de salida en Sant Feliu de Codines



Torcuato Sierra, con un Simca 1000 Rallye



Albert Vilanova deleita al respetable con su Chevrolet Corvette StingRay de 1965



De izda. a dcha.: Josep Vilanova, Carlos Beltrán, Fernando Gómez, Juan Fernández, Jordi Gené, Pere Pladevall (alcalde de Sant Feliu), Oriol Vilanova, 'Geni' Baturone, Alex Mir y Manel Juncosa

Cerrada, Josep Maria Ferrés, etc. Fernando Gómez, el más rápido en Sant Feliu sobre cuatro ruedas, también se emocionó: "Qué bonito estar de nuevo en Sant Feliu... El año que gané lo hice teniendo problemas graves en el freno, un inconveniente que al final se convirtió en una ventaja y marqué un gran tiempo. Unos años antes estaba soñando poder correr con Fernández en Sant Feliu y aquel año pude ganarle, ¡increíble!".

Por su parte, el pequeño de los Juncosa quiso "agradecer a ChronoDriver que se arriesgue a montar una reunión como esta y que además edite un libro con toda la historia de la prueba [véase pág. 22]. Fantástico, y gracias, Oriol Vilanova, por una iniciativa que no es habitual poder vivir".

Otro que promete ser un asistente fijo al revival es Eugenio Baturone: "Ya vine hace un año y lo seguiré

haciendo porque Sant Feliu es un pueblo entrañable donde todos hemos vivido grandes jornadas". Por último, el "jovencito" Jordi Gené, sabadellense como Fernández, alucinó: "He quedado impresionado por las características de esta subida... Juan y Oriol me han dicho que en su época el asfalto estaba en peor estado y aun así los que ganaban, ¡hacían un minuto menos del que he marcado yo hoy!". Por desgracia, no pudo asistir Guillem Bas, *Milano*—segundo en la primera edición, en 1959—, convaléciese tras sufrir una caída doméstica.

Joan Anton Flotats y Santi Soldevila resultaron ganadores de la subida de regularidad a bordo de un bonito Alfa Romeo 2000 GTV de 1979, por delante de Eric Rodríguez-Elisabet Arcarons (Renault 8 Gordini de 1967), Lluís Coma-Cros (Porsche 930 de 1979), Xavi Martínez (VW Golf GTI de 1989) y

Manel Juncosa-Ramon Fluvià (Fiat 600 Abarth de 1967).

Oriol Vilanova, máximo responsable de la organización de ChronoDriver, estaba muy contento de "haber podido llevar a cabo un fin de semana irrepitible. El sábado presentamos el libro 'La Pujada', con la historia de las 30 ediciones de la carrera en sus años de esplendor, y el domingo pudimos disfrutar de la inigualable efeméride que representa tener a Juan Fernández con el Porsche 904 GTS con el que venció hace 50 años. Nos han acompañado grandes mitos, hemos tenido una participación excelente y nuestro evento ya forma parte de la historia automovilística catalana, española y europea. Seguiremos adelante preparando un campeonato de subidas históricas el próximo año, ya está todo en marcha de cara a la primera prueba, la subida a El Farell, que celebraremos en enero de 2015".



Manel Juncosa y Ramon Fluvià, con su afinado Fiat 600 Abarth de 1967



El 911 S de 1966 de Pepe y Freddy Singla



El 904 recuperó su dorsal histórico

SANT FELIU DE CODINES HILLCLIMB REVIVAL 2011

- 1 Joan Anton Flotats-Santi Soldevila Alfa Romeo 2000 GTV, 1979
- 2 Eric Rodríguez-Elisabet Arcarons Renault 8 Gordini, 1967
- 3 Lluís Coma-Cros Porsche 930, 1979
- 4 Xavi Martínez Volkswagen Golf GTI, 1989
- 5 Manel Juncosa-Ramon Fluvià Fiat 600 Abarth, 1967
- 6 Francesc Segú-Joaquim Segú Porsche 911 T, 1968
- 7 Antonio Cubero Porsche 911 Carrera, 1976
- 8 Fernando Gómez BMW X5, 2013
- 9 Joan Camps Carver One, 1996
- 10 José Manuel Ribera Seat 600 Abarth Réplica, 1972

GRUPO 1900-1959

- 1 Josep Vilanova BMW 327 Cabrio, 1939

GRUPO 1960-1969

- 1 Eric Rodríguez-Elisabet Arcarons Renault 8 Gordini, 1967

GRUPO 1970-1979

- 1 Joan Anton Flotats-Santi Soldevila Alfa Romeo 2000 GTV, 1979

GRUPO 1980-1989

- 1 Xavi Martínez VW Golf GTI, 1989

GRUPO FUTURE CLASSICS

- 1 Fernando Gómez BMW X5, 2013

CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS

- 1 Nou Onze Team

PREMIOS ESPECIALES
TROFEO "GENTLEMEN DRIVE" AL MEJOR COCHE DE LA PRUEBA
Porsche 904 GTS, 1964 n.º 110

A LA PRIMERA PILOTO FEMENINA
Olga Roteta Porsche 356B, 1962

AL COCHE Y PILOTO MÁS VETERANOS
BMW 327 Cabrio de 1939 y Josep Vilanova (74 años)

CONSOLACIÓN
Jaume Mas (Porsche 911 T de 1973), al romper el pedal del embrague en el parque cerrado

TROFEO CHRONODRIVER-AYUNTAMIENTO DE SANT FELIU DE CODINES AL MEJOR PILOTO LOCAL
Héctor Ribas Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale, 1962



UNA GRAN FIESTA

Subida a Sant Feliu de Codines

Pocas horas antes de la celebración de la mítica subida en cuesta de Sant Feliu de Codines, una tormenta cruzaba la zona con rayos y truenos. Por suerte, el tiempo mejoró y a las 9 de la mañana ya lucía el sol y las carreteras empezaban a secarse. Todo estaba listo para la V edición de la Subida Revival a Sant Feliu de Codines.

Casi única en su especie

La subida de Sant Feliu se disputó entre 1959 y 1989 con carácter internacional y puntuable para el Campeonato de España de Montaña. Desde hace 5 años se ha recuperado en forma de revival y se mantiene su trazado 100% original, algo muy raro y único hoy en día ya que muchas carreteras de la época han sufrido cambios en su trazado, amplitud, El reco-

rrido es de 4,2 kilómetros y transcurre por la carretera BP-1432 que une las localidades de Bigues i Riells y Sant Feliu de Codines.

Edición especial

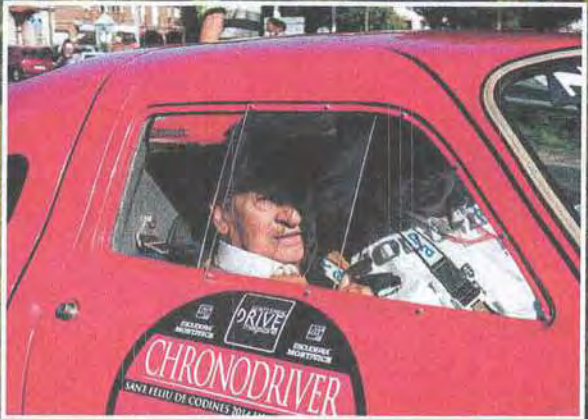
Esta quinta edición ha sido una de las más especiales ya que ha contado con la presencia de importantes pilotos de la época. El primero de ellos, Juan Fernández, quien en 1964, justo hace 50 años, conseguía la victoria en esta subida con su 904 GTS, el mismo que os presentamos en el número 31 de la revista. Juan Fernández ostenta el record en esta prueba, con 16 victorias en las 30 ediciones disputadas. También pudimos ver a Eugenio Baturone quien participó con un 356 Karmann Hardtop o a Fernando Gómez, ganador de la edición de 1983 justo 1 segundo por delante de Juan

Fernández. También consiguió ese mismo año el mejor tiempo de la subida. Lo curioso es que lo logró cuando su barqueta se quedó sin frenos. Minutos antes de empezar la subida sus mecánicos le informaron que tenía problemas en la bomba de freno, ante la imposibilidad de cambiarla, Gómez decidió salir. Durante la subida frenó muy pocas veces y cuando lo hacía, antes bombeaba dos veces el pedal del freno. Toda una proeza.

En total estuvieron presentes 60 vehículos y un gran número de público que animaba a los participantes desde cada curva. El año que viene más, pero esta V edición será para recordar.

■ **Texto:** J. Carapuig

Fotos: Chronodriver y J. Carapuig



1. El 904 GTS de Juan Fernández volvió a recorrer el trazado 50 años después de su victoria.

2. Juan Fernández, esta vez de copiloto, recordó sus 16 victorias en esta subida.

3. El 911 presente más antiguo, un 911 2.0 de 1966 y tras él, un 911 T de 1968 ("El Naranjito").



REPSOL MEDIA SERVICE

Dani Pedrosa fue cuarto en la primera jornada de entrenamientos en el circuito de Suzuka

JORDI SÁNCHEZ

El Gran Premio de Japón abre la recta final de la temporada con tres carreras consecutivas durante tres fines de semana. el intenso fin de campaña.

Marc Márquez puede revalidar el título de la categoría rei-

na si gana en Japón mientras que el vallesano Dani Pedrosa buscará mantener su posición de segundo clasificado con Valentino Rossi a sólo tres puntos.

En la primera sesión, Márquez sufrió una caída y terminó la jornada en sexta posi-

ción de una clasificación muy igualada, en la que 3 décimas le han separado del segundo clasificado.

Pedrosa, de menos a más en las dos sesiones, ha cerrado el día cuarto en la tabla de tiempos. Lo bueno llegará en la madrugada dominical ■



Juan Fernández y su Porsche de 1964, estrella en Sant Feliu de Codines

La quinta edición de la subida revival a Sant Feliu de Codines, fue una fiesta de auténtica visita a las épocas en que la carrera se celebraba con todo su esplendor entre 1959 y 1989. La gran estrella de la reunión fue la imagen irreplicable que se llevaron todos los aficionados: el sabadellense Juan Fernández, 16 veces ganador de la prueba, con el vehículo que pilotó en una de estas victorias, el Porsche 904 GTS que en 1964 protagonizó una de las páginas más brillantes de la historia de esta competición. Jordi Gené hizo de coche O con su Audi

Dia de Sabadell 11 octubre 2014

C. Beltran, F. Gomet, Juan Fernandez, Jordi Gene, Alcalde, Geni Baturove Repidor y Manel Junosa

Mañ
gar en
Castell
de res
aspirac
Sergi C
des B
las EC
La li
de la p
enorme
genera
series,
cedes
encuer
liderato
Giral
ras y f
otras c
puntos
der no
sible. F
que la
de las
cuenta
combir
y cons
badelle
vehícul

Mar

Lan
el gra
Marus
a Adri
nes p
Gené
con e



26



27



28



29

- ▲ 26. Este 356 A de 1957 ve como cae la noche sobre el circuito de La Sarthe.
- 27. La dupla francesa Penillard/Ferrier son un ejemplo de pilotos que corren en dos Plateau diferentes, en el 2 con un 356 Pre-A de 1954 y en el 3 con este 356 A de 1958.
- 28. Un 356 B de 1960 encarando la línea de meta.
- 29. Este 356 B Carrera Abart GTL de 1961 no estuvo muy afortunado y sólo participó en la primera carrera.

■ **Plateau 5 (1966-1971):** Durante estos años llegaron los preciosos 906, 907, 908, 910 y el mítico 917 con el que Porsche consiguió su primera victoria general en 1970. En este Plateau hubo un total de 21 Porsche participantes pilotados algunos por famosos pilotos como Jacques Laffite (910) o Jürgen Barth (907). El único 917 participante corrió con los mismos colores que el 917 número 23 que ganó en 1970. Igualmente también se vio a un par de 914/6 GT, tres 911 ST y dos 911 T. Pese al gran número de Porsche presentes en esta categoría, ninguno de ellos terminó en las diez primeras plazas.

■ **Plateau 6 (1972-1979):** En este periodo llegaron los primeros participantes con motor turboalimentado de la mano de Porsche. Míticos modelos como los 911 RSR Turbo 2.1, 911 Carrera RSR 3.0, 911 Carrera RS 2.7, 935, 936,... marcaron toda una época y en la edición 2014 no faltó ninguno de ellos. De entre todos los grupos, este Plateau fue el que más Porsche reunió con 22 participantes. Uno de los más espectaculares, gracias a su enorme alerón, fue el 911 RSR Turbo 2.1 de 1973 pilotado por Perrodo/Collard/Crubile. Pero tampoco quedaban atrás los numerosos 935 y 936 o los más "normales" 911 Carrera RSR 3.0. Destacar la presencia de los pilotos bicampeones en Le Mans, Gijs Van Lennep y Gérard Larrousse a los mandos de un 911

RSR 2.8 entre otros. En la primera carrera cayó un gran aguacero que hizo que casi todo el tiempo se rodara detrás del coche de seguridad por lo que la verdadera batalla se libró en la segunda y tercera carrera. Al final este plateau fue el más disputado ya que entre el primer clasificado (Gulf Mirage) y el tercero (935 K3), tan sólo hubo 22 segundos de diferencia y dentro de los 20 mejores hubo 8 modelos Porsche.

■ **Texto:** J. Carapuig
Fotos: S. Brossard, J. Carapuig y J.L. Peschard

30. El 904 GTS Ex-Juan Fernández fue la estrella entre el resto de 904 GTS presentes.

31. El equipo portugués formado por Sá Carneiro/Simões son asiduos a este tipo de eventos. También los vimos en el Gran Premio de Pau Histórico.

32. Gran rendimiento del equipo colombiano formado por S. Orjuela/ J. P. Orjuela, quienes con un exclusivo 901 de 1964, consiguieron terminar en la 11ª posición, por delante de coches más potentes como los Shelby Mustang 350 GT, Ferrari 275 GTB o Jaguar E Type.

33. En boxes hay quien no quería perder ni un segundo.

34. La vista aérea de un 904 GTS saca a relucir todas sus curvas.

35. A cada cambio de piloto los mecánicos aprovechaban para chequear el coche, aquí un 911 2.0 de 1965.



30



31



32



33



34



35

la parrilla era el 901 de 1964 con el que corrieron los colombianos Orjuela. Los primeros clasificados fueron el 904 GTS de Fatemi que terminó en 6ª posición y el 901 de Orjuela/Orjuela que terminó en 11ª posición, ambos luchando de tú a tú contra los Ford GT40, Shelby Cobra 289 o Ferrari 275 GTB, coches mucho más potentes. Pasó un poco como en la época, en que Porsche menos potentes sacaban los colores a los grandes motores americanos e italianos V8.



Bonita estampa del Ferrari 275 GTB de Carlos de Miguel al caer la tarde en el Plateau 4.



Espectacular fotografía del Lancia Aurelia del Repsol Classic Team por delante del MB 300 SL.

Dentro de las manifestaciones automovilísticas que se celebran durante el fin de semana, además de las propias carreras, este año tuvo lugar un concurso de elegancia para coches de serie, denominado Heritage y la noticia es que el ganador fue nuestro compatriota José María Fernández con el espectacular Talbot Lago Chambes que presentó.

Plateau 1 (1923-1939)

En esta sección se incluyen los coches pioneros que corrieron Le Mans, como el Bugatti Type 51, Delage D6; los ingleses Bentley Blower y Lagonda V12. Entre los más importantes, el Aston Martin "Ulster" que terminó 8º en 1935.

X Plateau 2 (1949-1956)

Los años 50 estuvieron marcados por la renovación de Aston Martin,



Arriba, el Porsche 356A de First Class Escudería bajo la lluvia. Abajo, el Talbot Lago T26 GS de José M^º Fernández.



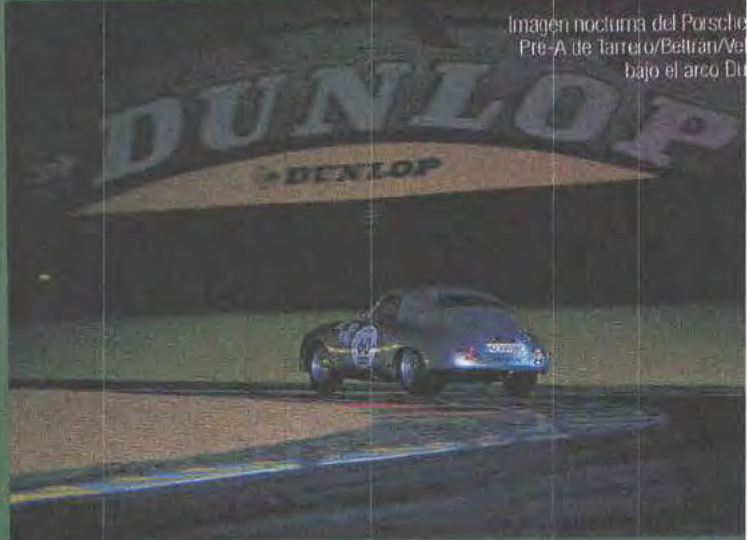
que concentró sus esfuerzos deportivos en las 24 Horas de Le Mans DB3 que participó en el 52 y 53. taba en este plateau. Aquí hubo importante representación española. José María Fernández presentaba coches, un espectacular Talbot T26 GS, compartiendo volante Sam Stretton, y un exclusivo Healey que no pudo salir a causa al tener problemas mecánicos durante entrenamientos. Carlos de Miguel inscribió un Lancia Aurelia B Regazzoni que condujeron Carlos Steuer y Carlos y Alvaro Quiroga. Otro equipo español que realizó su participación lo formaban Tarrero,

con el Porsche 356 Pre primero. First Class Escudería vino a inscribir el 356A que ya participó en 2012, alquilado este año a López y José Antonio Zorrilla.

Porsche 904 GTS ex-Juan Fernández, pilotado por nuestro amigo Carlos Beltrán.



Imagen nocturna del Porsche Pre-A de Tarrero/Beltrán/Vázquez bajo el arco Dunlop.





El Nash-Healey de José M^o Fernández sólo pudo hacer los entrenamientos.



Zorro", quienes lograron una brillante clasificación.

Plateau 3 (1957-1961)

Piezas importantes en este plateau han sido un Peerless GT que corrió en el 58, un MG A "Twin Cam" Le Mans, un Osca 2000 Spyder y varios Jaguar D.

X Plateau 4 (1962-1965)

El organizador del Historic Endurance Series, Diogo Ferrao, que en la edición de 2010 quedaba tercero en esta categoría y en 2012 rompió cuando iba primero al final de la noche, volvía a inscribir el Ford GT40, compartiendo volante con Martin Stretton. Marcaban la pole en entrenos y rompían motor en la primera manga. La presencia española en esta sección incluyó tres máquinas; Carlos de Miguel alineaba el Ferrari 275 GTB del '64 junto a Luis Delso y Tommy Steuer. Luis Delso inscribió el espectacular Jaguar E-Type 3.8 que compartió con Carlos de Miguel y que no pudo terminar por problemas mecánicos, pero que esperamos ver en las próximas citas del Historic Endurance. El tercer coche español fue el Porsche 904 GTS ex Juan Fernández que condujo

en el año 1970. Otro célebre Porsche 908 era el que Esteve McQueen llevó al segundo puesto en las 12 Horas de Sebring en 1970 y que protagonizó el rodaje de la película "Le Mans". En este plateau se daban cita nada menos que John Sheldon, Gary Pearson, Nanni Galli, Jacques Laffite y Jurgen Barth, una amplísima muestra de la historia del automovilismo. También tomaba parte el sponsor relojero de la carrera Richard Mille, con un Lola T70 MKIII. De los de casa, o casi, nuestros amigos portugueses Manuel y Diogo Ferrao han participado con el interesante Porsche 911ST.

Plateau 6 (1972-1979)

El más moderno y el más rápido de Le Mans Classic, acogía los coches más espectaculares, entre ellos un chasis con gran relevancia en Le Mans, el Cheetah G601, y el único Duckhams, primer coche conducido por Gordon Murria, el padre del McLaren F1, el Inaltera del '76 que ha pilotado Henri Pescarolo y el Rondeau 379 de 1979.

Le Mans Classic es mucho más que un espectáculo deportivo. Es trasladarse en el tiempo a la mejor historia del automovilismo. Por mucho que se intente explicar, es imposible imaginarse las dimensiones del evento sin asistir por lo menos una vez y ser partícipe, como nos confesaban nuestros amigos periodistas que nos han acompañado este año, Pepus Alonso, habitual del Le Mans moderno, y Javier de la Mota. □

El agua fue una vez más protagonista, y también un conato de incendio sofocado por la asistencia de Non Onze



Plateau 5 (1966-1971)

41 años después de la primera aparición de Porsche en Le Mans, un 917 llegó segundo en el año 1971. También tomaba la salida un Porsche 908/2 con un fabuloso palmarés: tercera plaza y victoria en su clase

Los **Ford GT40**
grandes animadores
de las carreras

Libro
Circuitos y Rallys
Competition 2015



F275 de **Carlos de Miguel**.



Siempre hay luchas espectaculares.



Porsche 904 de **Nou Onze**.



Cambio de Pilotos.



rreras del Historic Endurance. En ésta ocasión, además se hizo una manga dedicada a los Porsches hasta el año 95. Se celebraron dos mangas de 50 minutos, una en sábado y la segunda en domingo, con clasificaciones independientes. Nada menos que 27.000 espectadores presenciaron las disputadas carreras que tu-

vieron las salidas tipo "Le Mans" con los pilotos a un lado y los coches al otro lado de la pista. El gran dominador fue el piloto madrileño Carlos de Miguel, a bordo de la barqueta Elba - BMW, mientras el Index of Performance lo ganaba Fernando Soares, con Mini Cooper.

La carrera de Porsches hasta el 95 la ganaba Eduardo Davila con el 964RSR, mientras entre los Pre 65 se hacía con la victoria José Antonio Zorrilla, con el 911 2.0 de Marcial Rodríguez. La tercera carrera se celebró en otro circuito urbano, en ésta ocasión el de Vila Real. La cifra de asistentes batió todos los récords, al

llegar a los 150.000. Aquí el Corvette Sting Ray de Michiel Campagne tuvo una bonita batalla con Luis López/Alvaro Rodríguez, los únicos que le pudieron plantar cara, quedando segundos. En la segunda carrera, el bravo piloto portugués Paulo Antunes se hacía con la victoria. El Index of Performance lo ganaba la dupla

PLATEAU 4 : DE 1962 À 1965



904 GTS : Fatemi : 6ème (1ère Porsche)



911 2.0 : Orjuela/Orjuela : 11ème



911 2.0 : Scemama/Scemama : 12ème



904 GTS : Bussolini/Bussolini : 15ème



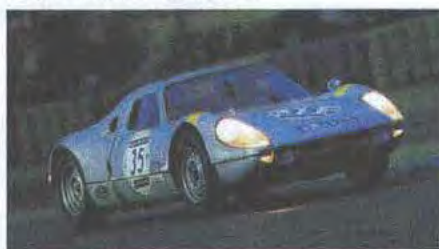
904 GTS : Ostmann/Heiko : 22ème



911 2.0 : de Seynes/Moorkens : 30ème



911 2.0 : Twaites/Grifnee : 31ème



904 GTS : Stamp/Elgaard : 37ème



911 2.0 : Sa Carneiro/Simoes : 44ème



911 2.0 : Le Jean/Rivet/Pinchemall : 53ème



911 2.0 : Benjamin/Smith : 72ème



904 GTS : [REDACTED] : 75ème

PLATEAU 5 : DE 1966 À 1971



908/3 : Vögele : 15ème (1ère Porsche)



910 : Collard/Perrodo : 23ème



906 : Rocher : 24ème



910 : Becker : 28ème



906 : Perret/Robin/Robin : 29ème



906 : Trouillard/Rondoni : 31ème

9ONCE

LA REVISTA PARA LOS APASIONADOS DE PORSCHE **PLUS**

De regreso a casa



CLÁSICO
904 GTS

Novedades

Edición especial
991 Martini



Experiencias Porsche

993 Turbo



Prueba

991 50 aniversario



Gente Porsche

944 S2



ANUNCIOS DE COMPRA-VENTA PORSCHE EN EL INTERIOR



Precio Canarias 6.75€



De regreso



Pocas veces veremos en el mundo del automovilismo historias tan bonitas como la que os contamos en este artículo. El destino a veces es caprichoso y en esta ocasión, con esta historia, ha hecho posible algo increíble. Ni más ni menos que el encuentro, 50 años más tarde, de un coche único, el 904 Carrera GTS (chasis 57), y su primer propietario y piloto, el mítico Juan Fernández.

Una larga historia

Para poder contaros la historia de este reencuentro, tenemos que volver unos años atrás. Todo empieza con otro 904 Carrera GTS, el chasis número 27. Esta unidad de 904 tuvo una vida muy movida y tras un incendio de su carrocería y chasis, lo compró un señor de Barcelona. Empezó entonces un duro trabajo de restauración del vehículo en el taller nou-

onze, con una nueva carrocería traída de Alemania y la búsqueda de todas las piezas que no se pudieron aprovechar tras el incendio. El trabajo duró todo un año y durante ese tiempo, entró en escena el propio Juan Fernández. Aprovechando su amistad con Carlos de nouonze, visitó en varias ocasiones el taller. En esas visitas, [REDACTED] recuerda la nostalgia con la que Juan Fernández recordaba

a casa



904 Carrera GTS EX-JUAN FERNÁNDEZ

Tras casi 50 años, por una bonita casualidad, piloto y coche se vuelven a encontrar.

904 Carrera GTS. Es por ello que Carlos decidió empezar a buscar el paradero del 904 chasis 57 y consiguió localizarlo en Estados Unidos. Contactaron con el propietario de la época, le enviaron alguna foto del coche cuando corría con Juan Fernández y le pidieron que les avisase si algún día lo ponía a la venta. El tiempo pasó y justo hace un año, en la subasta de Gooding & Co de Pebble Beach

(Estados Unidos), el coche apareció. Quedaban entonces pocos días para la celebración de la subasta y Carlos tenía que encontrar la manera de traer de vuelta el coche. La suerte quiso que un gran coleccionista de Barcelona se interesara por él y por su historia y decidiera enviar a Carlos a Estados Unidos. Una vez en California, Carlos aprovechó la experiencia que había adquirido en la restauración

del 904 chasis 27 para comprobar el estado del coche y, pese a que Gooding & Co es una empresa muy fiable, verificar al 100% que se trataba del coche de Juan Fernández. El día de la Subasta llegó y Carlos recuerda que pasó *muchos nervios, sobretodo, por la gran responsabilidad que tenía. Hubo 8 pujas y todo fue muy rápido. Tras la tensión del momento de la puja vino la felicidad de poder traer de nuevo*



el coche a España. Tras los pasos burocráticos de la compra y del envío, el 904 Carrera GTS Chasis 57 de Juan Fernández volaba, literalmente, de nuevo a casa.

Un cliente Vip para Porsche

Viajemos ahora unos cuantos años atrás, concretamente a 1963, momento en el cual Juan Fernández compra su primer Porsche. Tras correr en sus primeros años con un Renault Dauphine, un Bmw 700, un Citroën DS 21 y un Alfa Romeo Giulietta, Juan decide comprarse un 356 Carrera 2 GT. En aquel momento, debido a sus viajes a Stuttgart, entabla una amistad con la secretaria del Dr. Ferdinand y ésta, a principios de 1964, le informa de que Porsche está a punto de sacar un nuevo modelo que quizás podría interesarle. Tras mostrar su interés, la propia marca le invita a Stuttgart para probarlo y el coche le gustó tanto que hizo el pedido directamente. Poco tiempo después, Juan y su mujer vuelan a Stuttgart y vuelven conduciendo su nuevo coche y disfrutando de unos días de turismo. A principios de Marzo de 1964 empieza ya a correr con él y según el libro de Jürgen Barth, la primera victoria de un 904 en una carrera, la consiguió Juan

Fernández con el chasis 57. En ese primer año Juan lleva 3 veces el coche a la fábrica, para realizar las respectivas revisiones. Al año siguiente, en el Rally Fallas, rompe el motor. En esos años los rallies se corrían muchas veces en carreteras de tierra y como el 904 llevaba toda la parte de abajo del motor abierta, la turbina que refrigeraba el motor aspiraba mucho polvo y eso acababa dañando el motor. Es por eso que tras reparar el motor, desde la fábrica le aconsejaron que corriera sólo subidas en cuesta. Meses más tarde en una nueva visita a la fábrica, le muestran el sustituto del 904, el 906 Carrera 6. Decide comprarlo y entregar su 904 a la fábrica. Pero como tiene que esperar unos meses antes de que le entreguen el nuevo modelo, se compra un 911 2.0 de 1965 preparado para carreras por la propia Porsche. En ese año sólo se hicieron 4 unidades iguales de las cuales 3 fueron a Montecarlo con el equipo oficial y la otra se la quedó él. Este detalle nos muestra que Juan era un cliente especial para Porsche. Una vez le entregaron el 906 Carrera 6, Juan decide seguir disfrutando también del 911 y durante un tiempo, estuvo corriendo con ambos coches. Posteriormente les siguieron otros modelos Pors-

CARROCERÍA HEINKEL

Para la carrocería del 904, Porsche contó con la ayuda de Heinkel, una conocida empresa de aviones alemana fundada en 1922 por Ernst Heinkel. Sus aviones fueron muy conocidos en la Segunda Guerra Mundial pero tras la guerra se le prohibió seguir fabricando aviones y se dedicó a fabricar bicicletas y motocicletas como la Heinkel Tourist, su modelo más conocido. Su experiencia en el uso de la fibra de vidrio hizo que Porsche le encargara en 1964 la fabricación de las carrocerías del 904 GTS.

che y muchas otras carreras, pero esto y merece otro artículo.

Puesta a punto y a correr

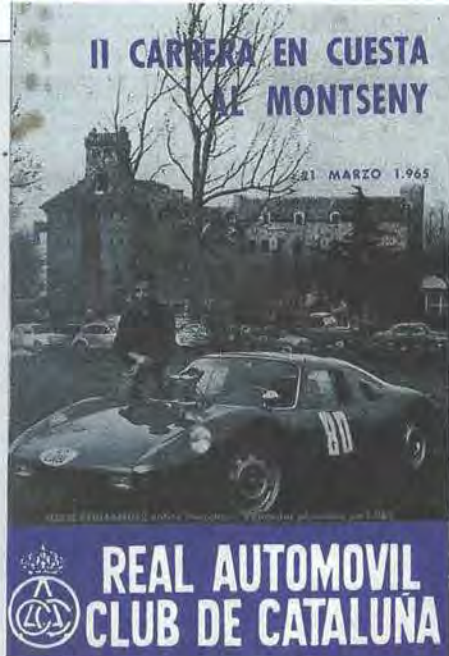
El coche se presenta en sociedad en el toretro 2013 de Barcelona, donde el pr Juan Fernández, en un momento mágico, descubre el coche casi 50 años después. su llegada a Barcelona y su presentación oficial, Carlos y su propietario hacen un recor de 600km con el coche para comproba



Juan Fernández, con "Porsche" vencedor de la I Cuesta al Montseny del Real Automóvil Club de Cataluña



Montseny 1964 Porsche 904/GTS Record 1:



REAL AUTOMOVIL
CLUB DE CATALUÑA

FOTOS HISTÓRICAS

Juan Fernández y su 904 GTS obtuvieron durante las temporadas 1964 y 1965 importantes victorias y records en las subidas del Montseny, Vallvidrera, Montserrat, San Feliu de Codinas, La Massana (Andorra) o en el Rally RACE y Rallye de las dos Cataluñas, entre otros.



Juan Fernández, sobre "Porsche"
mejoró el record absoluto de la
VI Prueba en Cuesta de Montserrat

estado. De regreso al taller de nououze se le hacen varios trabajos: Se le saca el motor y se le cambian algunas juntas y retenes deteriorados al estar el coche tanto tiempo parado. Se revisan los carburadores también por inactividad y se cambian las bombas de gasolina. Se repasa el cambio y se cambian sus retenes... Se cambian pastillas y líquido de frenos y se ponen neumáticos nuevos Dunlop Racing con el dibujo de la época. Para obtener el pasaporte FIA (en proceso de aprobación) se ha instalado un desconector de batería, un extintor y unos ganchos de remolque.

Una vez realizada toda esta puesta a punto, nououze y el propietario del 904 nos invitaron a asistir a los primeros test en el circuito de Montmeló. Semanas más tarde el 904 estuvo presente también en el Espíritu de Montjuïc, donde ganó el premio al mejor coche deportivo. Su futuro se prevé prometedor ya que se quiere que vuelva a correr en las carreras (que aún existan) en las que Juan Fernández participó con él en la época. La más emotiva será la subida en cuesta de Sant Feliu de Codinas, ya que este año 2014, se cumplen 50 años de la victoria de Juan Fernández en esta carrera con este mismo coche. Será

muy emocionante ver al propio Juan junto a su 904 celebrando esta bonita efeméride. En un futuro más próximo, también veremos al 904 Carrera GTS chasis 57 participando en Le Mans Classic.

Ligero, pequeño y muy bajo

Cuando ves por primera vez en vivo un 904 sorprende su pequeño tamaño. Apenas supera los 4 metros de largo y los 1,5 metros de ancho. Pese a ello el 904 lleva rueda de repuesto, maletero trasero, depósito de gasolina de 110 litros algo impensable en otro coche de este tipo en aquellos años. Su altura también es mínima, sobrepasando apenas el metro de alto. Tras esta primera impresión uno se detiene en admirar sus maravillosas líneas, diseñadas por "Butzi" Porsche. Líneas maestras, que marcaron época y fueron un poco copiadas por sus competidores, sin ir más lejos por Ferrari, con su 246 GT "Dino" y más vagamente por el Ford GT40 o el Lamborghini Miura, modelos aparecidos tiempo más tarde que el 904.

Su carrocería era de fibra de vidrio, una primicia en Porsche, que acostumbraba en sus inicios a construir para la competición carrocerías de aluminio. Con la subida de precios de este material, Porsche tuvo que buscar alternativas y se optó por la fibra de vidrio.

Esto hace que el coche sea muy ligero, pero hoy en día es un dolor de cabeza ya que es un material difícil de reparar en caso de choque. Carlos bromea comentando que *siempre que veo un 904, saco el metro y los mido por todas partes. Nunca dan las medidas originales.*

El 904 nació de las normativas de la época para inscribir un coche en categoría GT. Estas obligaban a los fabricantes a fabricar un mínimo de 100 vehículos de serie. Eso obligó a los ingenieros a tener en cuenta algunos detalles a la hora de fabricar el coche, como por ejemplo que tenía que tener un maletero. En el caso del 904 lo encontramos en la parte trasera, donde se ubica la matrícula. Su posición hace que las cosas que llevemos en él deban aguantar bien el calor. Sobre ello, Juan Fernández recuerda una anécdota. En un viaje a Alemania, dejó su chaqueta y una bolsa con su ropa y cuando llegó se encontró todo lleno de aceite y le tocó comprarse ropa para el resto del viaje.

Motor Fuhmann (Type 587)

En un principio el motor previsto para el 904 era el motor bóxer de 6 cilindros que Porsche estaba desarrollando para el futuro 901, pero retrasos en su desarrollo hicieron que se tuviera que echar mano del 4 cilindros del 356 Carrera 2, aplicándole algunas mejoras para aumentar su potencia. El motor por su con-



"El 904 no impresiona por sus aceleraciones, sino más bien por su buena aerodinámica y su reducido peso".

TAMBIÉN PASÓ EN 1964...

- El 904 GTS gana la Targa Florio.
- El 356 empezaba a despedirse con su última generación C.
- 1 de Enero: Guinea Ecuatorial se independiza de España.
- 21 de Junio: La Selección Española gana la Eurocopa celebrada ese año en España.
- Nace la banda de música "The Who" o "Alice Cooper Band".
- Martin Luther King gana el premio Nobel de la Paz.
- Nacen: José María Olazábal (Golfista), Lenny Kravitz (Cantante), Jean Alesi (Piloto), Tommi Makinen (Piloto), Dan Brown (Escritor), Miguel Induráin (Ciclista), Marco Van Basten (Futbolista).
- El grupo "The Beatles", publica su tercer álbum: A Hard Day's Night.
- El grupo "The Animals" hace la versión más famosa de la canción "The House of the Rising Sun".
- Se estrenan películas como: Goldfinger (007), Por un puñado de Dolares, Mary Poppins o la caída del Imperio Romano.



cepción proviene de la F1 y es la evolución del motor Fuhrmann que llevaban los 55 718 RSK, RS60 y 356 Carrera de 1.600 y 2.000cc. En el caso del 904 GTS, es lleva la última evolución y ya rinde 180. Tras él, ningún otro Porsche llevó nunca más este complejo motor.

Es un motor de 4 cilindros refrigerado por aire (mediante una turbina) que cubica 1.966cc y entrega una potencia 180cv en esta versión con escape deportivo. Este motor es un tanto complicado ya que lleva 4 árboles de levas, conectados por piñones, no por cadenas. Si uno de estos piñones se desajusta, rompen válvulas. Esta compleja configuración hace que lo difícil sea encontrar el calibrado perfecto del coche. Carlos comenta que *ver como está hecho el motor, parece imposible que éste funcione*. Y todo ello con el añadido de un doble encendido. Otra particularidad es que no lleva Delco de 8 bujías sino 4 delcos de un solo eje y cada uno de ellos alimenta a dos bujías de un lado y las dos de otro. *La complicación es inmensa... eso he*

BIBLIOGRAFÍA

- Porsche 904: The Truth and the Rumours (Philippe Olczyk y Mike Morris)
- Porsche 904: Die komplette Dokumentation (Jurgen Barth, Patrick Albinet y Bernhard Weigel)

que el coche vaya o no vaya. No hay forma de que vaya mal... sencillamente va o no va. Esta complejidad del motor hizo que muchos propietarios de 904 decidieran cambiar al motor de 6 cilindros, no sólo por prestaciones, ya que el motor Furhmann iba sobrado por su buena relación peso potencia, sino por la mayor fiabilidad del motor bóxer de 6 cilindros que estrenó el 911.

Conducción

Debido a su baja altura, acceder a su interior reclama un poco de contorsionismo por nuestra parte. Una vez dentro, la primera diferencia respecto a los otros modelos Porsche anteriores es la posición de conducción, que es muy estirada. Cuesta un poco al principio hacerse a ella. Los asientos son fijos y solo podemos encontrar la posición perfecta moviendo los pedales y la columna de dirección. Una vez bien instalados, sorprende lo arras de suelo que uno queda. Ante nosotros encontramos un volante de madera Les Leston de grandes dimensiones. ■■■■ nos comenta que han probado con volantes de menor diámetro pero el coche se vuelve muy difícil de conducir, por

lo que su volante original de gran diámetro, parece tener sentido. Tras él, tres relojes con la serigrafía en verde y las agujas en blanco, como los 356 y los primeros 911. El resto del habitáculo está totalmente desprovisto de cualquier detalle estético. En un coche como el 904 lo que cuenta es la funcionalidad y el ahorro de peso.

Una vez en marcha, el 904 Carrera GTS nos muestra un comportamiento totalmente sano y muy neutro, típico de los coches con motor central. Su conducción, a primera vista, no parece exclusiva para pilotos expertos, por lo que nos alegramos, ya que a veces este tipo de coches piden muchas dotes de conducción. El 904 hasta parece cómodo, por ello no nos extraña que en la época, Juan Fernández y su mujer aprovecharan para regresar desde Stuttgart haciendo turismo. Vamos aumentando el ritmo y ante nosotros tenemos un excelente marco para la prueba, el circuito de Barcelona-Cataluña (Montmeló). ■■■■ nos comenta que el 904 *no impresiona por sus aceleraciones, sino más bien por su buena aerodinámica y su reducido peso (650kg)* que hace que podamos frenar muchísimo más tarde lo

Ficha Técnica	
904 Carrera GTS	
Motor:	4 cilindros Bóxer, 1.966cc
Tipo de motor:	587/3
Número motor:	99053
Número caja de cambios:	904-056
Número chasis:	904-057
Relación de compresión:	9,8 : 1
Diámetro x Carrera:	92 x 74 mm
Tracción:	Trasera
Caja de Cambios:	Manual de 5 marchas
Potencia Máxima:	180cv a 7.200 rpm
Par Máximo:	196 Nm a 5.000 rpm
Frenos:	Discos a las 4 ruedas
Neumáticos delan.:	185/70 R15
Neumáticos tras.:	185/70 R15
Dimensiones:	4.090x 1.540 x 1.065 mm
Depósito:	110 litros
Peso:	650 kg
Peso/Potencia:	3,61 Kg/Cv
Prestaciones	
Velocidad máxima:	263 Km/h*
0 a 100 Km/h:	5,3 s*
Unidades fabricadas:	105+16**

* Puede variar según la configuración de la caja de cambios.
 **105 modelos 904 y 16 modelos 906 con base de 904 con motores de 6 cilindros y 8 cilindros para subidas en cuesta, los famosos Bergspyder que algunos recibían el sobrenombre de "Kanguru".

Conduciendo el 904,
sientes mucho el coche
y sus reacciones
porque estás muy
enganchado a él
y su motor





que le permitía al 904 en la época, luchar de tú a tú con coches muchos más potentes, como por ejemplo el Ford GT40, que pese a que tenía el doble de caballos y en las rectas se escapaba, su mayor peso hacían que tuviera que frenar mucho antes, con lo que perdía toda ventaja. Es por ello que no era raro ver 904 superar a modelos de categorías superiores en la clasificación general de muchas carreras. Su aerodinámica es buenísima y te permite ir a 260kmh con un coche de apenas 180cv fácilmente. En curvas ██████████ comenta que el coche va sobre raíles y a diferencia de con un 911, es muy difícil conseguir que el coche se vaya de atrás. Sólo es posible conseguirlo a ve-

locidades muy altas y entonces se transforma en un coche de reacciones muy nerviosas y cuando se va se va... Tras unas vueltas y ya entrando en la recta de llegada, Carlos concluye con una sonrisa que, es difícil de explicar, pero al tener el motor justo atrás, parece que el movimiento de tu culo lleve el coche... parece que lo lleves tú con el cuerpo. Sientes mucho el coche y sus reacciones porque estas muy enganchado a él y su motor. Con estas palabras entendemos que Juan Fernández consiguiera tantos éxitos con este 904 Carrera GTS Chasis 57, ya que Juan corrió con éxito también en motos y el pilotaje de una moto, se asemeja mucho a lo que describe Carlos sobre el 904.

Llevamos tiempo viendo como muchos Porsche y vehículos clásicos se van de nuestro país, por lo que siempre es agradable saber que algunos hacen el camino a la inversa y regresan a casa. Y si son modelos con la historia de este 904, mejor que mejor. Bienvenidos a casa.

■ **Texto:** J. Carapuig **Fotos:** S. Brossard, J. Carapuig y archivo personal Juan Fernández

Queremos agradecer al propietario de este 904 Carrera GTS, a Juan Fernández y a los de Nouonze toda la ayuda prestada en la realización de este artículo.

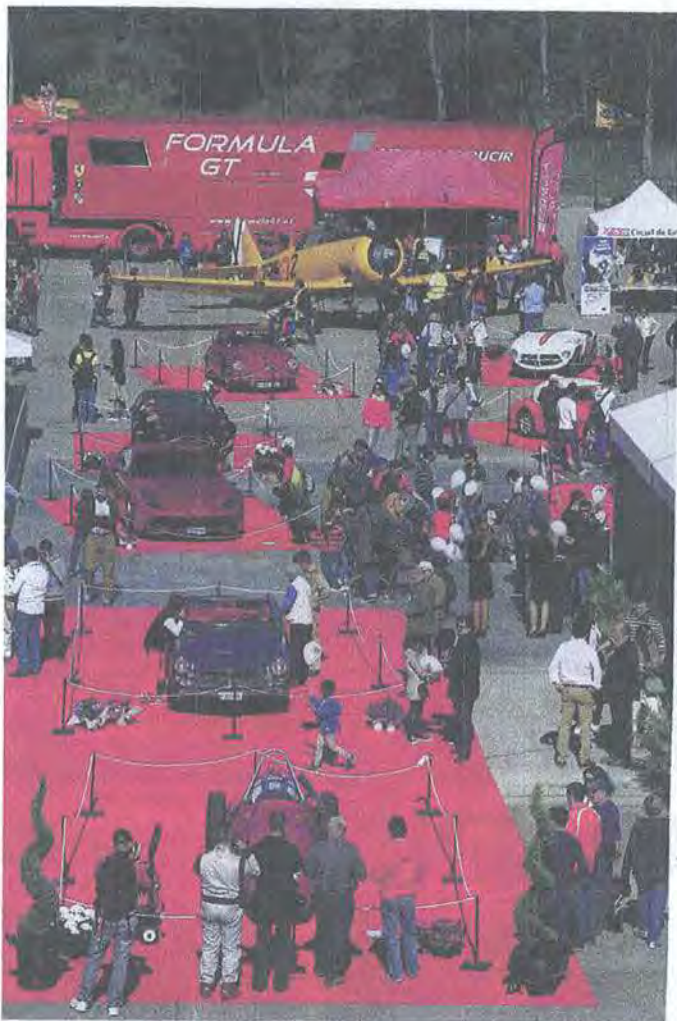


1. El interior del 904 Carrera GTS comprende lo justo y necesario, dejando a su volante Les Leston todo el protagonismo.
2. Su depósito de 110 litros le daba una fantástica autonomía en carreras de resistencia y ayudaba a cargar peso en el eje delantero. Apuntar también el detalle de la rueda de repuesto y de su primera matrícula alemana de 1964.
3. Los asientos no regulables son los de origen, de terciopelo azul.
4. Las llantas originales del 904. El arco exterior es de aluminio y la parte central de hierro, a diferencia de los 356 y los 911 que son todo de hierro, con lo que pesan el doble. La parte central cromada se extrae en las carreras.
5. El maletero del 904 GTS tiene una boca de entrada un tanto angosta, pero dentro tiene un espacio aprovechable. Otra cosa es como lleguen a destino las cosas que llevemos en él.
6. Una de las particularidades del motor Fuhrmann del 904 son sus dos Delcos.
7. Bajo su inmenso capó, que precisa de dos personas para levantarlo, se encuentra el motor de 4 cilindros. El espacio en el vano motor es muy grande, pensado desde un principio para albergar en un futuro motores de 6 y 8 cilindros. En esta foto también se aprecia su suspensión a muelles.

"Best Sport Car" 2014
Espirito de Montjuich

Espectáculo





Apuntés del Revival

CONCURSO DE ELEGANCIA "ARTE EN MOVIMIENTO"

La valiosa muestra atrajo muchísimas miradas. Los galardonados fueron: Maserati 250F ex-Paco Godia (Best of Show y Best 100 Años Maserati), Pegaso Z-102 Spider Rabassada (Best Spanish Car), Seat 1400A Sport

Spider Serra (Mención de Honor Spanish Car), Porsche 904 GTS ex-Juan Fernández (Best Sports Car), Maserati 3500 GT Vignale Spider (Best Italian Car y Mención de Honor 100 Años Maserati), Maserati Ghibli (Mención de Honor Italian Car), Jaguar XK140 Competition (Best British Car), Austin-Healey Mk1 (Mención de Honor British Car) y Ferrari F12 (Best Future Classic).



30 AÑOS DEL IBIZA

El Ibiza es el modelo más emblemático de la gama actual de Seat y también el más longevo, pues su primera generación se presentó hace 30 años, y su nacimiento fue el del primer auténtico coche nacional desde el Pegaso Z-102. No es de extrañar que la marca se volcara con la efeméride, montando un gran stand con todas las generaciones del Ibiza (incluido el bastidor n.º 1), amén de versiones de carreras como el Bimotor o los Kit Car campeones del mundo 2 Litros, y prototipos como el Vaillante de 2006, el Bocanegra de 2008 o el evocador Cabrio de 1986.



además de evocar lo que fue Montjuïc como pista de carreras, vivo que nos satisface cum-

pasión de Jesús Pozo por el lo que dejó la época dorada circuito de la Montaña Mágica permite anunciar las fechas a próxima convocatoria de Circuito de Montjuïc en el Circuit Barcelona-Catalunya: la quinta edición se celebrará del 17 al 19 de abril de 2015.



El box del Classic Team Lotus

NOU ONZE TEAM, EN TODOS LOS FRENTES

El Nou Onze Team fue un gran animador de Espíritu de Montjuïc. Amén de imponerse en la Targa Catalunya, presentó varios coches galardonados en el concurso "Arte en Movimiento" y alineó nada menos que ocho en el Trofeo Javier del Arco. Entre ellos destacaba la barqueta Lola T492 del patrón Carlos Beltrán, cuya mayor satisfacción—aparte de los excelentes resultados—era haber tenido tantos coches en pista y que todos hubieran terminado sin problemas, lo que afianza tanto la fiabilidad de los Porsche como el buen hacer de los pilotos y mecánicos. Ahora, Nou Onze Team prepara la expedición al Gran Premio de Pau Historique, con nada menos que siete Porsche.



JO RAMÍREZ, UN HOMBRE DE CARRERAS

Espíritu de Montjuïc también celebró los 50 años de McLaren, para lo cual contó con la presencia de un personaje de excepción, Jo Ramírez (en la foto, entrevistado por Josep Casanovas). El mexicano fue coordinador del equipo McLaren de F1 desde 1984 hasta 2001, cuando sus pilotos David Coulthard y Mika Häkkinen le regalaron una Harley-Davidson Road King—y una chupa de cuero!— que aún conserva y con la que pasea por los alrededores de Mijas, Málaga, donde reside y de donde escapa a menudo para visitar a su hija Vanessa en Londres.

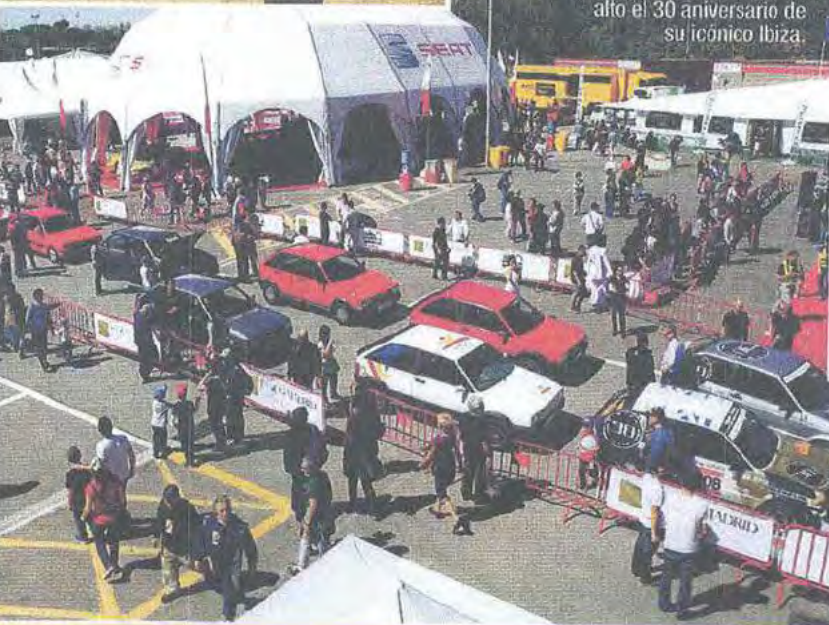
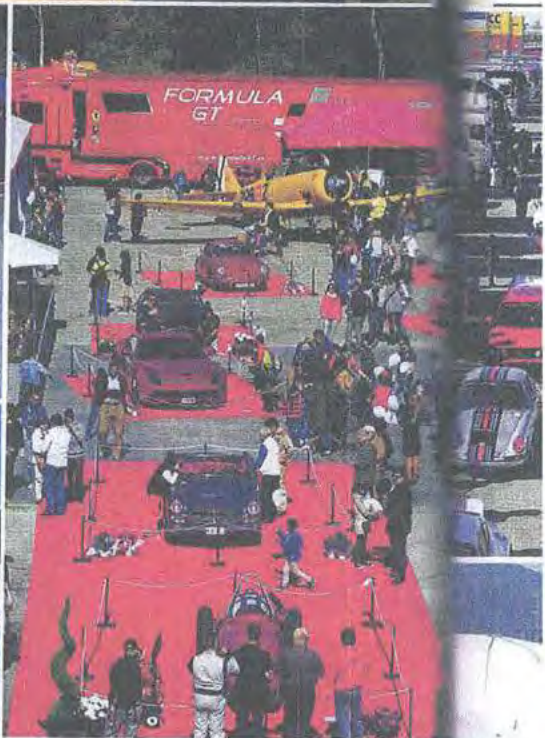


File de coches (y motos) clásicos, el gran fin de fiesta de Espíritu de Montjuïc

COCHOS CLASICOS Vol. III Mayo 2014



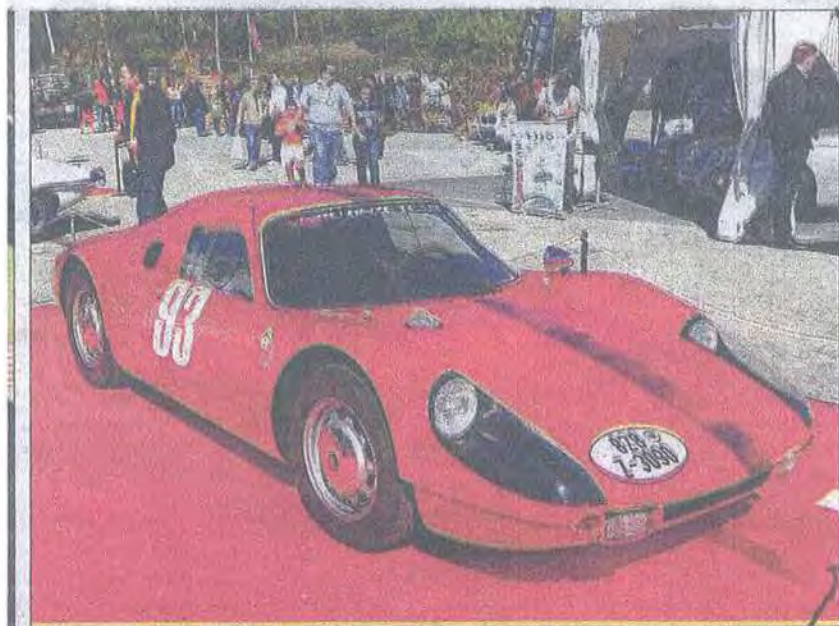
El mexicano [redacted] fue uno de los invitados, a la izquierda, el Porsche 904 ex Juan Fernández, denominado "Best Sports Car" dentro del concurso de elegancia "Arte en Movimiento".



SEAT celebró por todo lo alto el 30 aniversario de su icónico Ibiza.



...noplazas históricas de la F-1 que en su día pilotaron
...endas como Emerson Fittipaldi, Niki Lauda, James
...nt o Mario Andretti rodaron en Montmeló



'Aquellos chalados
y sus locos cacharros'



Eduard Pujol
EL DELCO

Para ir por el mundo

Tocar el claxon y mentar a todos los santos. En esquinas, semáforos o rotondas. Es una manera de ir por el mundo incompatible con hacer años y llegar a los 95. ¡Ya lo decía Capri, que con estos nervios, pobre Seguridad Social! Infartos, erupciones cutáneas, males feos y de todo tipo. Es el pan de cada día. Ah, y pobre de ti si levantas la mano para disculparte. Entonces eres hombre muerto. Es la sentencia definitiva. ¿Qué te has atrevido a hacer? La culpa siempre es del otro, sólo faltaría. ¿Un gesto de remordimiento? ¡Nooo! La lluvia de improprios que te caerá encima se convertirá en tormenta.

Desengañémonos, pero con este panorama, viajar con un crío en el coche es un riesgo. Peor todavía, una irresponsabilidad. Recorrer según qué trayectos —ahora pienso en la avenida Diagonal atascada— es como plantar a un menor de 11 años delante de la tele para tragarse tres especiales, uno detrás del otro, del *Sálvame Deluxe*.

Hay quien asegura que son cosas de la ciudad, de la globalidad y de un mundo que va deprisa. Se equivocan. La modernidad y la sociedad de la información no son las responsables, aunque lo pueda parecer. La verdad es que eso viene de antiguo. Como mínimo de cuando vivíamos en blanco y negro.

Dicen que en 1969, un empresario de éxito iba por la rambla de Catalunya. Conducía un Dodge Dart, el coche más

**El 600 se metió, coche
aparcado y salió como un
héroe, satisfecho y orgulloso;
fue un 15-M adelantado,
en versión cuatro ruedas**

largo nunca fabricado en el Estado. Tenía un precio desmesurado —el doble que un Seat 1500—, gastaba más de 20 litros a los 100, y lo tenían los ministros, los de antes, de cuando pesaban.

El empresario en cuestión se detuvo cerca de la Gran Vía. Quería aparcar. Con calma. Tomar medidas, que si lo entro, que si no lo entro, que si cabe, que si no me cabe... Pero en la ciudad —como en la vida— no se puede dudar. Vino por detrás un Seat 600 que vio el agujero, maniobra rápida, conducción precisa. Se metió y coche aparcado. El conductor salió como un héroe, orgullo-

LA VANGUARDIA 13 Abril 2014

25/3
JEBA +
IA DE COMPRA
Mercedes-Benz W110



PREGUERRA
Packard
"One-Ten"



ACTUALIDAD
ClassicAuto
Salón 2014



coches clásicos

COCHES CLÁSICOS

AÑO X | Nº 110 |

PROBAMOS

Porsche 904 Carrera GTs

Ex Juan
Fernández



- Palmarés del #904.057
- Escribe Juan Fernández
- Vuelve a España 47 años después

PRUEBA
Renault 16



COMPARATIVA

Leones
africanos



Peugeot en el Dakar
205 T16 vs. 405 T16

¡LA MEJOR GUÍA! MÁS DE 250 ANUNCIOS



vs. 405 T16

braciones mientras intento hablar de manera in-
do, me tiembla tanto el cuerpo que no puedo evi-
te siento emocionado, pero también intimidado,
volucionado y el ruido interior es abrumador...



histórica. Pocos coches
que él y menos aún
cia en la gran industria



110 "Colas"

lina eran mayoría, el
lía mayoritariamente
ndros de 55 CV.

Y además

- 4 **Legendarios:**
Porsche 904 Carrera GTS
- 14 **ClassicAuto 2014**
- 18 **Retro Galicia**
- 22 **Actualidad**
- 28 **Entrevista**
- 40 **Garaje Soñado**
- 42 **Preguerra: Packard "One-Ten"**
- 48 **Reportaje: Errores Persistentes**
- 60 **Entrevista: Diego Serrano**
- 70 **Guía de Compra:**
Mercedes-Benz W110
- 74 **Reportaje: Rallye de**
Monte-Carlo desde dentro
- 78 **Rallyes&Concentraciones**
- 86 **Agenda**
- 88 **Escaparate**
- 112 **Subastas**
- 114 **Firma invitada**

¡Nueva bolsa!

Ahora con más anuncios.
Encuentra todo lo que buscas o
anuncia todo lo que quieras sólo en
Coches Clásicos de Ocasión.

COCHES CLÁSICOS de OCASIÓN

Carta del Director



Iván
Vicario Martín

Fue el pasado verano cuando reci-
bimos la noticia de que el Porsche
Carrera GTS (nacido como 904) de
Juan Fernández iba a ser subastado
en América, y he de reconocer que, cuando
leí la noticia, ni me planteé la posibilidad de
que dicho automóvil acabase regresando a
España casi cinco décadas después. Lo cierto
es que en los últimos años hemos asistido
precisamente al fenómeno contrario, viendo
como grandes piezas abandonaban la Piel de
Toro, si bien es verdad que aún quedan mu-
chos clásicos de gran nivel. Volviendo al 904
de Fernández, se trata de un automóvil con
el que el piloto catalán ganó nada menos que
20 carreras de las 39 en las que tomó parte (30
podios), y que incluyen carreras en cuesta, en
circuito y rallies, lo que deja claro la enorme
polivalencia de ambos, coche y piloto, que de
hecho fueron juntos campeones de España y
de Cataluña de Rallyes y Montaña. Precisa-
mente los rallies (los de tierra) le costaron
algún que otro disgusto a Juan Fernández en
lo que a fiabilidad se refiere, pues la turbina
de refrigeración absorbía mucho polvo que
acababa en los cilindros. En más de una
ocasión hubo de llevar el motor a rectificar a
Alemania, donde en Porsche le indicaban una
y otra vez que no corriera pruebas en tierra,
pero claro, en plena lucha por citados los
campeonatos de España y Cataluña, Juan no
tería la más mínima intención de seguir los
consejos "de fábrica". No deja de divertirme
imaginar la cara que ponían en fábrica al
ver como el problema se reproducía. Estas
anécdotas y datos del Carrera GTS número
de chasis 904.057 son parte de la historia de
nuestro automovilismo, y como tal, el regreso
del coche que las protagonizó supone una
extraordinaria noticia para todos. Como ha-
blábamos en la redacción, ¡qué gusto da hacer
reportajes como el Porsche de Juan Fernán-
dez! No quiero acabar sin agradecer al propio
Juan, al dueño del coche y a [redacted] de
Nou Onze su indispensable colaboración para
la realización de este artículo. Esperamos que
disfrutéis con el tanto como nosotros hemos
disfrutado confeccionándolo.

¡Síguenos en Facebook!
www.facebook.com/revistacochesclasicos
¡Y en Twitter! @Coches0Clasicos

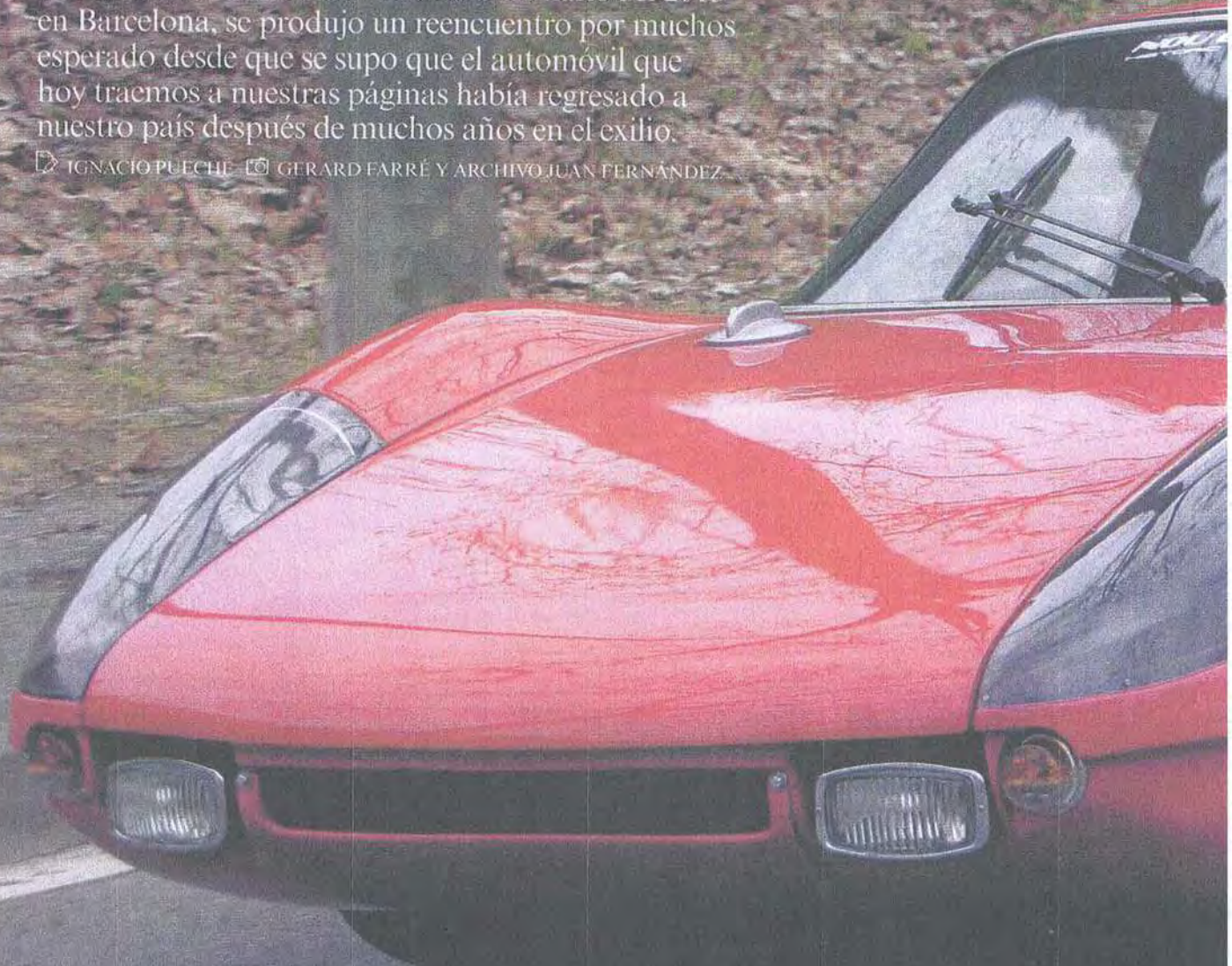
Coches legendarios

Porsche 904 Carrera GTS ex Juan Fernández

De vuelta a casa

En el último Auto Retro celebrado a finales del 2013 en Barcelona, se produjo un reencuentro por muchos esperado desde que se supo que el automóvil que hoy traemos a nuestras páginas había regresado a nuestro país después de muchos años en el exilio.

📷 IGNACIO PUECHE 📷 GERARD FARRÉ Y ARCHIVO JUAN FERNÁNDEZ





Juan Fernández y el Porsche Carrera GTS #904.057 con el trofeo al ganador de la Subida al Montseny en 1965, prueba de la que batió el récord.



Carrera
GTS

Porque el Porsche 904 GTS que hemos tenido la enorme fortuna de probar es el número de chasis 904.057, que fue originalmente adquirido por Juan Fernández para la temporada de 1964 y que tantos triunfos le dio durante los dos años siguientes.

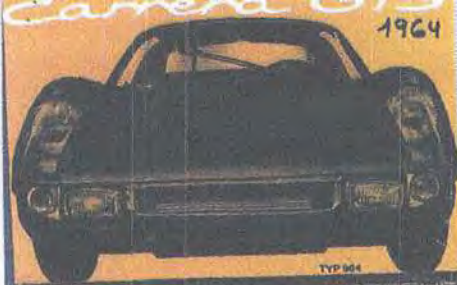
Los dos protagonistas de aquellas dos victoriosas temporadas se volvieron a reunir tras casi cincuenta años. Desde luego, todo un acontecimiento.

Juan Fernández y Porsche

Los primeros escarceos de Juan Fernández con los productos de Stuttgart se produjeron en la temporada de 1954 cuando participaba como copiloto de Antonio Farrás a los mandos de un 356. Esta experiencia, junto a sus buenos contactos a nivel nacional e internacional, hicieron que fuera capaz de adquirir en 1963 uno de los ocho 356 Carrera 2GT que se vendieron a particulares en ese año y con el que nada más debutar en la subida en cuesta de San Feliú de Codines obtuvo su primera victoria. Con este coche participó en multitud de eventos y obtuvo un sinfín de triunfos en diversas pruebas nacionales, pero lo más importante es que aquel pequeño deportivo hizo disfrutar a Juan como ningún otro lo había hecho antes, convirtiéndolo en un verdadero adicto a la marca alemana.

Desde este primer 356 hasta el final de su carrera profesional, por sus manos pasaron hasta un total de doce modelos diferentes con los que participó con éxito en todas las disciplinas posibles, desde los rallyes de regula- ▷





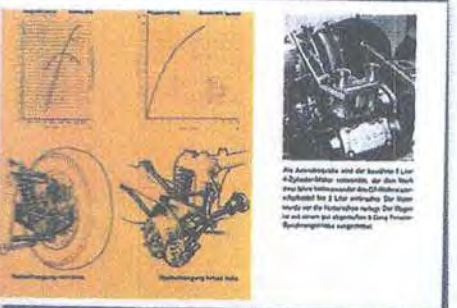
Sei Jahr hat das Porsche-Professionalsportprogramm für Sportfahrer von Auto bereit gestellt, mit dem zum ersten Mal in seiner Klasse, als einziges auch im Gesamtweltmarkt, der Fahrer seine eigenen Designwünsche in der Fahrerhaube einbringen konnte. Insgesamt vier Prototypen wurden für die Carrera GT5 entwickelt, von Porsche an die Fertigung übergeben, zum späteren Einsatz bei einzelnen Fahrern. Die Fahrer als Sportler in der Weltformel 1, darunter E. Müller, H. J. Müller, H. Müller, der ebenfalls Entwicklungsteilnehmer war, entwickelten mit 100 und 200 km/h, gebaut wurden.

Nur dieser Fahrerhaube, die im Gegensatz zu den bisherigen GT 1000 und GT 1000 auf einer 1000 cm³ Leistung, besonders geringe Masse erzielte, indem die Fahrer ein luftdichtes Sportkabinen in die Hand.



Die Innenverkleidung ist leicht, verstellbar und lässt sich verstellen, um die Anforderungen des wettbewerbsfähigen Fahrers gerecht zu werden.

Um eine optimale Sitzposition zu erreichen, kann die Fahrerhaube in mehreren Stufen verstellbar sein und die Fahrerhaube in Abhängigkeit von der Fahrerhaube verstellbar sein.



Reproducción del catálogo oficial del Porsche Carrera GT5. Nunca llegó a llamarse 904 por problemas legales con Peugeot, tal y como sucedió con el 901/911.



El habitáculo es pura sencillez y no aporta ni un gramo de más al peso total de coche. Tres relojes informan de manera correcta al conductor.

idad hasta las 24 Horas de Le Mans, pasando por carreras en cuesta o el Rallye de Monte-Carlo.

El 904

Aunque el Carrera 2GT era un coche magnífico y preparado para correr, lo cierto es que no dejaba de ser un modelo de serie con algunas e importantes mejoras para hacerlo más competitivo. De esta manera, cuando a Juan Fernández se le ofreció la oportunidad de adquirir el nuevo 904 GTS, un coche diseñado específicamente para la competición, no se lo pensó dos ve-

ces. El 904 GTS había hecho de la mejor manera posible: la Targa Florio de 1964 con el Barón Antonio Puzzi Davis, si bien su primera carrera, tan sólo un mes antes, se saldó con un abandono. Esto da una idea de lo extraordinariamente bien diseñado que es un coche que tan sólo necesitaba un poco de desarrollo para convertirse en campeón. Antes de seguir, recordemos que su nombre oficial era Carrera GTS, ya que, como ocurrió con el 901, la denominación se-

Nuestro protagonista rodando por el trazado del antiguo Circuito de Montjuich, donde corrió en su época.



Porsche Carrera GTS



MOTOR	
DISPOSICIÓN	central
CILINDRADA	1.966 cm ³
CILINDROS	4 bóxer
DIÁMETRO X CARRERA	92 x 74 mm
POTENCIA/RÉGIMEN	198 CV-145,72 KW/ 7.200 rpm
ALIMENTACIÓN	2 carburadores Weber de doble cuerpo de 46 mm
COMPRESIÓN	9,8:1
DISTRIBUCIÓN	doble árbol de levas en cabeza por bancada
COMBUSTIBLE	gasolina

TRANSMISIÓN	
TRACCIÓN	trasera
CAJA DE CAMBIOS	manual 5 velocidades + m.a.
EMBRAGUE	simple en seco

CHASIS	
TIPO	plataforma chapa estampada
CARROCERÍA	coupé (2 plazas)
SUSPENSIÓN DELANTERA	independiente, muelles
SUSPENSIÓN TRASERA	independiente, muelles
DIRECCIÓN	cremallera sin asistencia
FRENOS	hidráulicos a las 4 ruedas, discos

CONSUMO	
PROMEDIO	n.d.

MEDIDAS	
LONG./ANCH./ALT	4.090/1.540/1.065 mm
VÍAS/DIST. ENTRE EJES	1.314(del)-1.312(tras)/ 2.300 mm
PESO EN VACÍO	640 kg
MEDIDA LLANTA	15"
MEDIDA NEUMÁTICOS	5.50/15 - 6.00/15
CAPACIDAD DEL DEPÓSITO	130 litros

RESTACIONES OFICIALES	
0 A 100 KM/H	6,4 s
VEL. MÁXIMA	242 km/h
REL. PESO/POTENCIA	3,23 kg/CV

sido registrada por Peugeot y hubo que cambiarla.

El responsable del diseño fue Ferdinand Alexander Porsche, hijo de Ferry. Tras dos años sin obtener demasiados resultados en la Fórmula 1, la firma decidió abandonar esta disciplina y centrarse en los automóviles de *sport*, de manera que se inició un proyecto completamente nuevo con la intención de cumplir con las especificaciones de homologación de la FIA para la categoría de GT, lo cual obligaba además a fabricar al menos 100 unidades. Con el fin de abaratar por tanto los costes, se decidió emplear, por primera vez para Porsche, una carrocería íntegramente construida en fibra de vidrio. Esta carrocería iría fijada a un chasis diseñado para albergar el nuevo motor de 6 cilindros que estaba en proceso de desarrollo para el 911 (901 en aquel momento), y que además, estaría fabricado en chapa estampada, disminuyendo con ello el coste de pro-

Placa de identificación del modelo. El pequeño motor bóxer de 4 cilindros rinde casi 200 CV, una cantidad notable si tenemos en cuenta que el 904 da en báscula 640 kg.



ducción. El diseño de la carrocería fue obra del propio Ferdinand, que gracias a la experiencia adquirida en la Fórmula 1 obtuvo unos sobresalientes resultados aerodinámicos con un coeficiente Cx de tan sólo 0,33. Su fabricación corría a cargo de la empresa aeronáutica Henkel que, una vez listas, las enviaba a Zuffenhausen para su instalación en el chasis.

Ferdinand Alexander Porsche fue el responsable del diseño. La carrocería está construida en fibra de vidrio y se anclaba al chasis.

La parte dinámica también resultó novedosa para la firma, ya que aunque ya tenían experiencia con la implantación del motor en el centro del coche, las suspensiones desarrolla-





das para el modelo eran completamente nuevas en un modelo de calle. Derivadas de las diseñadas para los Formula 1, la suspensión estaba formada por dobles trapecios delante, con muelles y amortiguadores que sustituían a los tradicionales brazos y barras de torsión, y un sofisticado sistema de trapecios y tirantes para la parte trasera. Los frenos de disco a las cuatro ruedas eran similares a los empleados por las últimas versiones de los 365 SC, siendo la firma ATE la encargada de su fabricación bajo licencia Girling.

Motorización

Debido a la lenta evolución del motor de 6 cilindros, para los coches de

Varias imágenes con Juan Fernandez compitiendo a los mandos de nuestro protagonista, incluyendo, a la derecha, una prueba en la Casa de Campo en Madrid. Justo sobre estas líneas, una rara imagen del 904 en América.

Pese a su reducida altura al suelo, se trata de un automóvil muy polivalente, capaz de ganar en circuitos, rallies y carreras en cuesta.

serie finalmente se optó por darle una última vuelta de tuerca al motor de 4 cilindros que el ingeniero Hans Mezger había evolucionado para el Carrera Abarth. Esta última versión del 4 cilindros bóxer denominado 587/2 fue rebautizada como 587/3 tras el incremento de cubaje hasta los 1.966 cm³. Este motor fue concebido en 1953 y posiblemente fuera el 4 cilindros más complicado diseñado hasta entonces. Sus cuatro árboles de levas en cabeza, su cigüeñal sobre rodamientos y su fabricación integral en aluminio lo hacían caro y complicado de fabricar y montar, pero

a cambio, se convirtió en un robusto y duradero que hizo pequeños Porsche los coches para los pilotos amateur. En su versión, se incrementó el tamaño de las aletas de refrigeración y estas crecieron hasta los 92 x 100 mm, lo que, gracias a una compresión de 9,8:1, hacía que se obtuvieran potencias muy considerables 198 CV a 5.500 rpm, suficientes para lanzar el coche hasta los 240 km/h en su máxima velocidad. Además, con un peso de 640 kg, el coche era capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en tan solo 10 segundos. Unas cifras realmente

GUÍA DEL COMPRADOR

Año de presentación: 1964
 Años de producción: 1964-65
 Unidades producidas: 120 aprox.
 Dificultad de adquisición*: 8/10
 Dificultad de conservación: 8/10

*Mayor puntuación indica más dificultad



EN PRIMERA PERSONA



Empezare diciendo algo hoy desconocido u olvidado y que consiste en que los pilotos españoles de automóvil de los 60 y 70 empezamos en general a correr en los años 50 en moto, en las motos nacionales de esa época con no demasiados caballos, lo cual nos hizo aprender a trazar muy bien y, sobre todo, muy fino, a fin de no perder velocidad en las curvas.

Cuando pase a los automóviles, y tras conducir varios Alfa Romeo, BMW 700 y otros modelos, me hice con un Porsche 356 Carrera 2GT. Era un modelo delicioso y para mi propia sorpresa, pronto pude dominar el famoso sobreviraje de este tipo de automóviles. De hecho, haciendo las ya comentadas trazadas finas, uno aprendía a hacerlo deslizar más que a derrapar. Yo usaba la expresión de "hacer esquiar" la parte trasera, ya que durante años practiqué intensamente el esquí.

Cuando en Porsche me ofrecieron el 904 del presente artículo, no lo dudé, pero era un coche muy distinto. Mi adaptación a él fue casi instantánea en el sentido de que, dada su ligereza y el motor central, daba la sensación de ir sobre raíles a diferencia del 356. De hecho, el mayor problema era encontrarle el límite en la velocidad de paso por curva, que estaba muy alto. Era pues un coche fácil de conducir por su comportamiento, pero que requería de mucho entrenamiento para sacarle todo lo que podía dar de sí y llevarlo a sus límites. Cuando se iba a tope con él, era una fiera, rapidísimo, y tenía la virtud de ser aun polivalente, tal vez el último coche de circuito, rallye y montaña, capaz de ganar en las tres especialidades, ya que venció en su clase en pruebas como Le Mans, la Targa Florio (que tiene mucho de superespecial de rallye), y tanto yo como otros pilotos ganamos pruebas de montaña y rallyes, incluso campeonatos nacionales de ambas especialidades. Además, y a diferencia de los teóricos biplazas posteriores, el 904 permitía realmente alojar en él a dos personas, lo que prueba que era un verdadero GT.

El único problema que tuve fue el inscribirme en rallyes en los que había algún tramo de tierra, y al ir el motor muy poco protegido y aspirar la turbina de refrigeración dicho polvo, este pasaba a los cilindros esmerilando pistones, segmentos y camisas, lo que me obligó a mandarlo a reparar a Alemania dos o tres veces, pero yo andaba en pos del Nacional de Rallyes y había pruebas en las que, por su coeficiente, estaba obligado a participar, así que acepté ese problema... y el costo de las reparaciones. La segunda vez que lo llevé a Alemania por esta causa me dijeron algo así como: "pero no le dijimos la vez anterior que no corriera sobre tierra?" Y yo decía que sí, pero que no podía hacer otra cosa. Finalmente compré uno de los primeros Carrera 6, coche extraordinario pero apto solo para circuitos y montaña, optando por un 911 para rallyes, sirviéndome el 904 como parte del pago del Carrera 6. En definitiva, el 904 fue uno de los últimos coches polivalentes y el mejor de su época. De hecho, y para participar en algunas carreras en cuesta cercanas a Sabadell, donde vivía y sigo viviendo, me iba a tomar la salida por carretera y volvía a casa con él, y el récord de Barcelona a Madrid de Godia en carretera abierta es una prueba más de su adaptación a todo tipo de "trazado": a condición de rodar sobre asfalto, lo que en los años 60 tampoco era demasiado pedir.

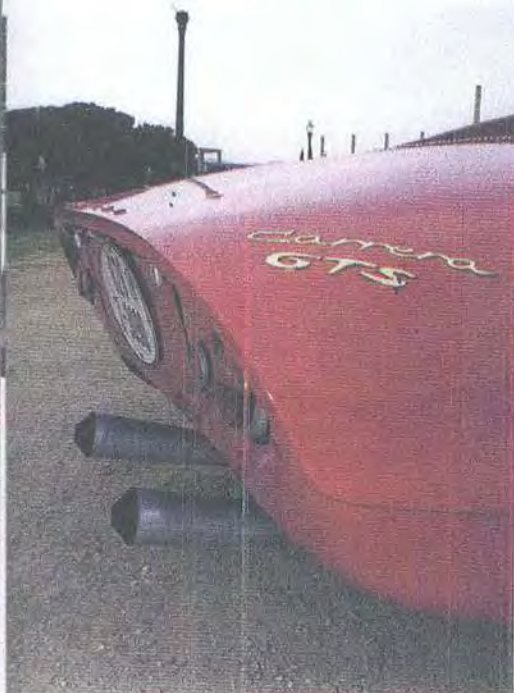
Por Juan Fernández García

aculares para un coche de 1964, teniendo el dinero y los contactos necesarios, cualquiera podía ir y a ir en la fábrica de Stuttgart. Además de los 109 coches que tomaron el motor de 4 cilindros, fabricaron algunas otras unidades con la mecánica de 6 cilindros 901 se denominó 904/6 y también unas otras con el 8 cilindros de 2.5 que se había empleado en los emplazamientos de Fórmula 1.

tercer puesto en Nürburgring y una victoria de categoría en Le Mans. En ambas competiciones, los cinco coches que tomaron la salida llegaron al final, demostrando una vez más la gran fiabilidad del modelo. Victorias en Spa o Zandvoort en Europa y en Sebring, Daytona o Watkins Glen al otro lado del Atlántico, donde el 904 disfrutó de enorme popularidad llegando a ganar el campeonato de la SCCA, hicieron del 904 el coche a batir en la categoría de 2 litros, donde Ferrari, con su Dino 166, era la otra marca en liza. Pero otro de los fuertes del modelo era su enorme versatilidad, de manera que también en carreras en cuesta y en rallyes logró grandes resultados. Su primer puesto de su categoría en el Rally ▷

904 en competición
no ya hemos comentado, el palés del 904 se inició casi inmediatamente con una victoria en la Targa Florio, pero a continuación y en todo tipo de disciplinas los triunfos no cesaron de sucederse. Se obtuvo un





de Monte-Carlo, junto a la victoria absoluta en el Alpine Rally además de buenas actuaciones en el Tullip, El Munich-Viena-Budapest y otro sinfín de eventos en toda Europa, lo convirtieron en uno de los coches a tener en cuenta.

El 904 de Juan Fernández

El mundo de la competición había iniciado ya una progresiva especialización también entre los pilotos *amateur* en lo que a los automóviles concierne. Eso de tener un coche de uso diario que permitía a la vez correr en rallies, 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 rallies 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 rallies sobre asfalto e incluso sobre nieve, el 904 GTS era también un excelente modelo.

Diversos detalles de nuestro protagonista. Tras una larga temporada en América, regresó a nuestro país el año pasado en una subasta.

Su distribución mecánica, con el motor en posición central, hace que su comportamiento sea excelente, eso sí, como bien relata Juan Fernández, era muy difícil encontrar su límite porque éste era muy alto.

A Fernández le fue vendida N° 904.057 con número 99.053, y la compró cuando Godia se hacía con el N° debutando victoriosamente incluido en la Carrera de Montserrat, e inscribiéndose en el Rallye RACE en el segundo con Pedro Fábregas como copiloto, clasificación que le valió el título de campeón de Cataluña en donde ganó. Hubo varias pruebas de velocidad en Montjuich y en la Casanova. En montaña logró ocho sobre ocho participaciones con récords absolutos. Entre el 904 GTS y el 904 GTS, el año c



PALMARÉS DE JUAN FERNÁNDEZ CON EL PORSCHE 904*

AÑO	TIPO PRUEBA	PRUEBA	CLASIFICACIÓN	COMENTARIOS
1964	Rallye	XI Rallye Race	2º	
1964	Rallye	VIII Rallye Cataluña	2º - 1º en GT	
1964	Rallye	Dos Cataluñaías	21º	1º En prueba de velocidad
1964	Rallye	Rallye del Pilar	10º	
1964	Rallye	Valle de Arán	4º	
1964	Rallye	Barcelona - Andorra	Retirado avería	
1964	Velocidad	GP 25 Años de Paz (Casa de Campo)	3º	1º Vögèle (Lotus Montecarlo) - 2º Paco Godia (Porsche 904 GTS)
1964	Velocidad	Casa de Campo - Madrid	2º - 1º en GT	Formaba parte del Rallye RACE
1964	Velocidad	Montjuich	2º	Formaba parte del Rallye RACE
1964	Velocidad	II Trofeo Juan Jover - Montjuich	8º	Iba 3º pero se quedó sin gasolina
1964	Velocidad	Montjuich	2º	Formaba parte del Rallye Dos Cataluñaías
1964	Montaña	Montserrat	1º	Récord y estreno del Porsche 904 GTS
1964	Montaña	Valldrera	1º	Disputada con lluvia
1964	Montaña	Montseny (Barcelona)	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Coll Formich (Barcelona)	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Sant Cugat - Tibidabo	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	La Massana (Andorra) - II Trofeo Viladomat	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Coll de la Botella (Andorra)	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Las Mayolas	1º	Récord de la prueba
1964	Montaña	Sant Feliu de Codines	1º	Récord de la prueba
1965	Rallye	Fallas	Retirado avería	Entró tierra en el motor
1965	Rallye	Costa Brava	Retirado avería	Abandonó en Montjuich
1965	Rallye	Vasco Navarro	2º - 1º en GT	
1965	Rallye	XIII Internacional Race	1º	
1965	Rallye	VI Dos Cataluñaías	Retirado avería	
1965	Rallye	Barcelona - Andorra	1º	
1965	Velocidad	Montjuich (Rallye RACE)	1º	
1965	Velocidad	III Trofeo Juan Jover	2º	Ganó Paco Godia con el Cobra
1965	Velocidad	Montjuich (VI Dos Cataluñaías)	1º	
1965	Velocidad	GP de Valldeu	2º	
1965	Montaña	Las Mayolas	1º	
1965	Montaña	Montserrat	1º	
1965	Montaña	Valldrera	1º	Récord de la prueba en 1' 59"
1965	Montaña	II Montseny	1º	Récord de la prueba
1965	Montaña	El Farell	3º	El coche iba rozando el suelo
1965	Montaña	Coll de la Botella (Andorra)	1º	
1965	Montaña	La Massana (Andorra) - III Trofeo Viladomat	1º	
1965	Montaña	Coll Formich (Barcelona)	1º	Récord de la prueba
1965	Montaña	Sant Feliu de Codines	Retirado avería	Rotura de palier al salir

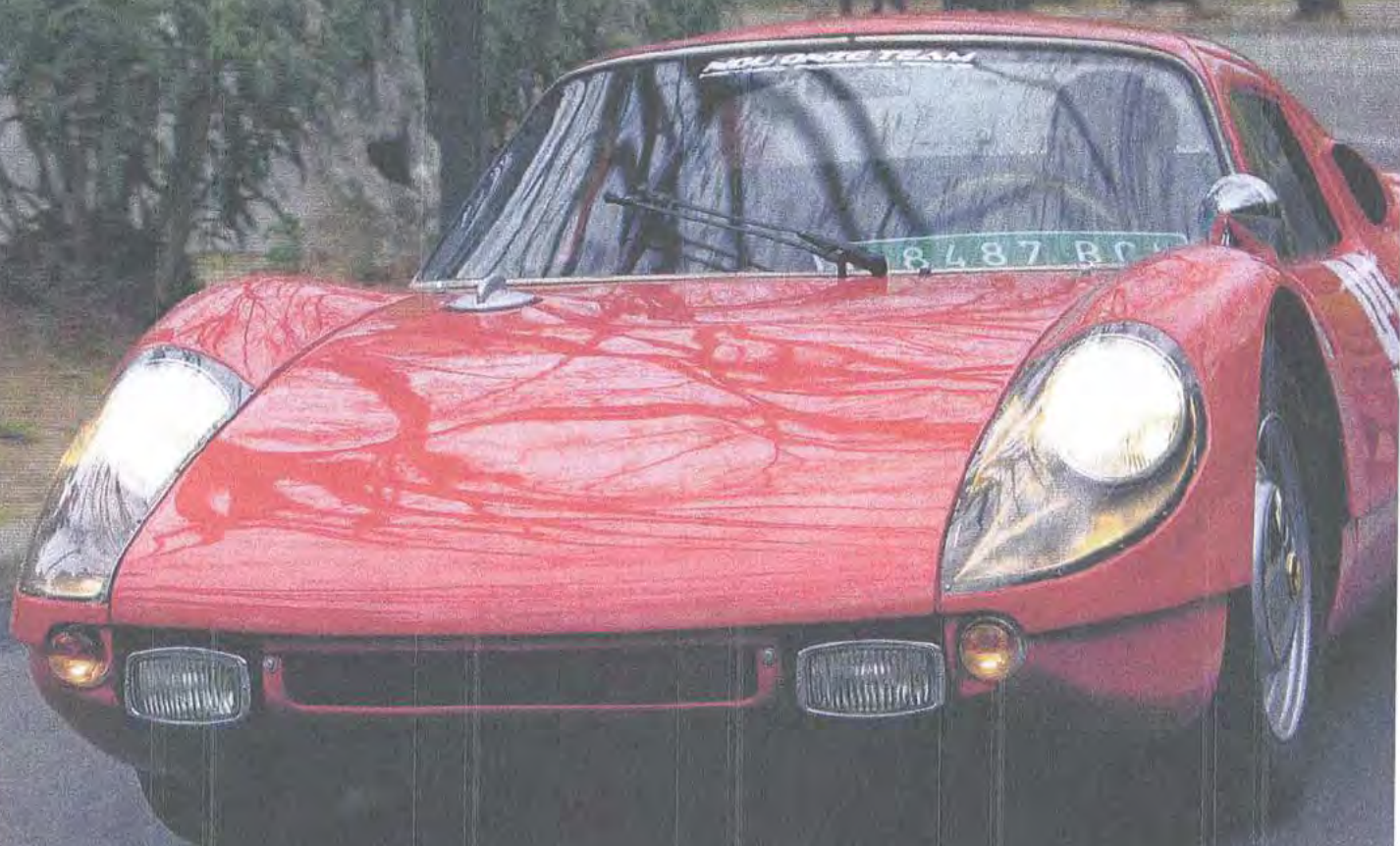
* Extraído del libro 'Juan Fernández, Cuatro décadas en competición de un deportista ejemplar', de Pablo Gimeno Valledor y Enrique Coma-Cros



ser mejor para Juan Fernández, e se proclamó Campeón de Es-de Rallyes, Campeón de España ontaña, y otro tanto en los mis-Campeonatos de Cataluña.

1965 el 904 GTS siguió propo-rando alegrías a Juan, con once vic-, dos de ellas en rallyes, siendo la allye RACE la más importante, mo otras dos victorias en Mon-1 en pruebas que formaban parte llyes, y siete triunfos en montaña eciendo tres récords absolutos. ó una rotura mecánica en el Ra-ñallas cuando le entró tierra en el r, fenómeno ya comentado y al 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.

Pero sin lugar a dudas, el récord más sonado de un 904 en nuestro país, aunque en esta ocasión fue Paco Godia con el suyo el que lo logró, fue el de Barcelona-Madrid en carretera abierta, un récord que aún hoy sigue vigente.

Despedida

En 1966 estaba prevista la salida del Carrera 6 que Porsche le ofreció a Juan Fernández, que en aquel momento ya era algo así como un cliente preferente, cuando este modelo no había salido todavía. Era caro pero le dijeron que se quedaban su 904 GTS recién reparado que aún estaba en Stuttgart, valorándose razonablemente bien,

PARA SABER MÁS

Libros

- Porsche 904 The Truth and The Rumours, the Cars and Race Results, Philippe Olczyk
- Juan Fernández, Pablo Gimeno, Escudería Montjuich

Páginas web

- www.careragtsdub.com

Museos

- Porsche Museum, Stuttgart-Zuffenhausen (Alemania)

Clubes

- Club Porsche España

así que ¿cómo resistirse? El Carrera 6 montaba un motor bóxer de 6 cilindros en posición central. Era un puro coche de competición no apto ya para rallyes, por lo que si deseaba seguir corriendo en dicha especialidad necesitaba conservar su 911, cosa que hizo. Porsche le mandó el Carrera 6 a Sonauto en París, en donde su hermano José M^a y su copiloto Alfredo Cortel fueron a buscarlo con un remolque. El Carrera 6 tenía el número de chasis 906.122 y número de motor 906.125.

Desde entonces, el 904.057 ha pasado por diferentes manos y colecciones importantes pero afortunadamente hoy está de vuelta en nuestro país y esperamos sinceramente que por muchos años. □

NOTA: Agradecemos a [redacted] de Nou Onze y a Juan Fernández su colaboración para la realización de este reportaje.



EN PRIMERA PERSONA BAUTISMO SATISFACTORIO

Por Francisco Carrión

La buena fama precede a este evento y afortunadamente mis altas expectativas se cumplieron en la que ha sido mi primera asistencia. Hablando con varios aficionados, casi todos coincidían con mi -subjetiva- opinión: Coches muy difíciles de ver, y variedad y calidad en notable ascenso con respecto a cualquier edición de los salones que se han venido celebrando en toda España en los últimos años. Entiendo que hay una parte importante de la afición cuyas preferencias están en los llamados clásicos "populares", y que quizá se vieron defraudados ante la casi total ausencia de estos ejemplares en el interior de la feria. Pero, ¿cuándo fue la última vez que vimos en directo un Morgan o un Bentley carrozados por Pedro Serra? ¿Y todo un Alfa Romeo RL? ¿O un Porsche 904 Carrera GTS? No creo que podamos basar nuestra buena o mala opinión de esta feria argumentando que sólo había tres Seat 600 o que para encontrar un Citroën 2CV teníamos que rebuscar en el fondo del pabellón, en la zona dedicada al peticero diverso. En cualquier reunión de fin de semana nos encontraremos sin problema con un buen número de estos vehículos. Al menos a mí me ha parecido una excelente edición. Nada me faltó ni nada me sobró, y por fin pude ver "in situ" muchos modelos que conocía desde hacía tiempo sólo por fotos, y eso siempre hace ilusión.



Reencuentros. Cincuenta años después, Juan Fernández se volvió a subir al Porsche 904 que él mismo compró y con el que corrió en 1966.



Patrimonio histórico. Seat sigue siendo la marca en España que mejor está cuidando y aposando por su legado.



Arte y literatura. Nuestro colega Manuel Garriga presentó la reedición de su libro sobre el Biscuter. A la izquierda, otra obra de arte, el magnífico Alfa Romeo RL (1924) carrozado en Barcelona por Farré.





EL CARNÉ CON 600

Moritz celebró su ascenso a patrocinador principal de Auto Retro Barcelona con una iniciativa que hizo las delicias de los visitantes del salón decano del vehículo clásico y de colección: la Autoescuela Moritz. Al volante de uno de los Seat 600 de la flota comercial de la cervecera barcelonesa, los aspirantes debían afrontar a modo de gincana las pruebas del examen práctico de los años 80. El aprobado se premiaba con un lote de Agua de Moritz O.O. Manel Aparisi

EL BÓLIDO DEL MAESTRO

Gracias a la intermediación de Nou Onze, el Porsche 904 GTS que estrenara Juan Fernández en 1964 volvió a España y recuperó el aspecto de cuando lo pilotaba el entusiasta deportista de Sabadell. En la foto, Fernández retira la lona del vehículo, junto a [redacted] el patrón de Nou Onze, acompañados por Fermín Sulé, organizador de Auto Retro, y Joaquim Forn, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona. Irene López





52, ejemplar casi único



Morgan carrozado por Serra del ACCC



La 'psicodélica' de Susanna Vidal fue el vehículo más fotografiado del salón



En el salón lucía este GTO del 84



Uno de los 911 'racing' de Nou Onze Team



El Bentley MkVI sedán fue el protagonista de varias concentraciones 'temáticas' en Auto Retro

Auto Retro, una iniciativa del director principal de Auto Retro permitía sacarse el carné hace 40 años. Como no, la feria del Universo -en la que se montó una estación de servicio- también fue el punto de encuentro del popular Car Corral, de compra-venta de vehículos, de arte y artesanía particular. Allí se vendió un BMW 2002 Tii del '73 por 12.500 €; un Dodge Custom 880 de 1965, por 10.500 €;

un Willys CJ3B del '62, por 8.000 €; un Dodge Dart 3700 GT, por 11.500 €; un MGB, por 12.500 €... En fin, para todos los gustos.

Quedan muchas cosas más en el tintero: arte, bibliografía, el célebre y abundante mercadillo de recambios, accesorios y piezas, y los más variados stands, que definieron una 30.ª edición de éxito, con actividad y bullicio constantes y más internacional que nunca. La que será la 31.ª edición de Auto Retro Barcelona se celebrará del 5 al 8 de diciembre de 2014.

Nombres propios en Auto Retro

HOMENAJE A VILADELPRAT

El ACCC hizo entrega de su VI Premio ACCC a Joan Villadelprat, en reconocimiento a sus 30 años de trayectoria en la F1. El técnico de Sant Cugat quiso dedicar el trofeo a Luis Cortés, "el hombre que me convirtió en un quemado... bueno, ¡él y la Rabassada!" y compartió el homenaje con el hermano de este, Pedro, fundadores ambos de Flash Monthéry, donde Joan se inició.



X JUAN FERNÁNDEZ Y SU 904

De la mano de [redacted] y Nou Onze, Juan Fernández se reencontró con el Porsche 904 GTS que fue de su propiedad en 1964 y 65, y que recientemente, ha vuelto a España procedente de EE.UU. Salió de la piel de toro con 5.000 km hechos por Juan en las carreras y ha vuelto con 20.000. Junto al vehículo, el pluricampeón nacional de montaña firmó ejemplares de su biografía.



LA FEVA, CON CÁRITAS

Con la presencia de Antonio Zanini, la Federación Española de Vehículos Antiguos hizo entrega de un talón de 2.765 € a Cáritas, representada por Pedro Barquero. Los fondos se recaudaron en las Jornadas de Patrimonio Solidarias de FEVA, con la venta de placas conmemorativas al precio simbólico de 1 €. La FEVA también homenajeó a Fermín Sulé, organizador de Auto Retro.



EL ARTISTA Y SU OBRA

El rostro de Pedro Serra se iluminó al volver a acariciar la carrocería del Bentley MkVI sedán que en 1955 carrozó por encargo del Conde de Caralt, que lo tenía desde 1949, y que estaba expuesto sin restaurar en el stand de Autódromo. El artista del metal recordó los quebraderos de cabeza que le produjo el trabajo: entre otras cosas, el parabrisas tuvieron que ir a buscarlo a Italia.



SULÉ, GENIO Y FIGURA

"Espero que dentro de 20 años alguien coja el testigo, porque no pienso seguir más allá de la 50.ª edición!", exclamó en tono jocoso Fermín Sulé. El entusiasta organizador de Auto Retro hizo un balance positivo del salón, adelantó que piensa 'revolucionar' el formato en 2014 (¿Auto Retro 20?) y reconoció que los 30 años de la feria "han contribuido a llevar la afición adelante".



Drive Lifestyle

Italian Premium Manufacturer Pagani Automobili opened his doors for our members in an exclusive visit at their headquarters in San Cesario sul Panaro.

GD members visited the exclusive and handcraft line where they produce the Huayra. The excellence in every detail is just astonishing, no wonder they cars are consider "piece of art".

El prestigioso constructor italiano Pagani Automobili abrió en exclusiva las puertas de sus instalaciones para nuestros miembros. Visitaron también la artesanal manera de construir los productos automóbiles y su excelente atención en cada detalle. No en vano sus automóviles son considerados auténticas obras de arte.

www.bmw.es

BMW i3



AutoRetro Barcelona

Auto Retro Barcelona is the most important classic car show in Spain. This year more than 80,000 people visited it. Many classic car dealers came with very interesting cars for sell and also some exhibitions were organized. A highlight was the Porsche 904 ex-Juan Fernandez, with a brilliant racing history.

Auto Retro es la feria más importante del automóvil clásico en España. Este año más de 80.000 personas lo visitaron. El recinto se llenó de interesantes coches para vender o ser expuestos. Sin duda la gran atracción fue el Porsche ex-Juan Fernandez que recientemente volvió a Barcelona. Un coche con un enorme historial en competición.

www.autoretro.es



The new i3 attracted many people during the presentation



Fernandez' Porsche 904 was the "vedette" of this year Auto Retro



i3 from BMW is an advanced full electric car with a great potential



Legendary racing driver, Juan Fernandez talks with former F1 engineer Joan Viladelpat

Autoretro 2013

30ª Edición



Juan Fernández en su antiguo 904 GTS



356 Carrera 2



930 3.3 Targa

La edición número 30 del Salón Autoretro cerró sus puertas con una asistencia aproximada de 59.200 personas. Según la organización esto supone un aumento de visitantes respecto al año anterior y eso teniendo en cuenta que este año el salón ha estado abierto un día menos. Sin duda son buenas noticias pero a nuestro parecer el salón no crece al mismo ritmo que el mundo de los coches clásicos. Pese a la crisis cada día hay nuevas concentraciones, salones... y en cambio el salón Autoretro se ha quedado un tanto estancado. Desconocemos las causas pero esperamos que poco a poco crezca y sea un salón importante a nivel europeo.

Hablando de Porsche, la marca estaba poco representada, pero si hay que decir que los pocos modelos que habían tenían un gran atractivo. Nada más entrar nos dirigimos al Stand de Nou onze donde a las 11:30h se produjo la presentación del Ex-904 Carrera GTS de Juan Fernández, que contó con la presencia del propio piloto quien bromeaba preguntándose si el coche le recordaría después de tantos años y recordando que cuando era joven le era más fácil entrar en él. Siguiendo en el mismo Stand de Nou onze nos llamó la aten-

ción un 911 2.2S Targa de 1970 en un estado de concurso. Según nos contaron, muchos posibles compradores preguntaron por él. Justo detrás había un 997 GT3 Cup que perteneció a Sébastien Loeb y con el que corrió la Cup francesa hace unos años. En el mismo Stand también pudimos ver 3 modelos 911 2.0 con los que el equipo Nou onze participa en las pruebas del campeonato Europeo de clásicos organizado por Peter Auto. Representando a los motores delanteros había un 944 Turbo Cup, un 924 Carrera GT y un 968 Club Sport. Justo en el Stand de enfrente estaba Auto Corporation con un 911 Carrera RS 2.7 amarillo y un 930 3.3 Targa (una de las 200 unidades fabricadas). En Autostorica por su parte tenían un bonito 356 A 1600 Cabriolet de 1959 de color negro y capota beige. Siguiendo con los 356, el gran protagonista era un 356 Carrera 2 que tenían en Urpi Sport y que también atrajo mucho interés. En el resto del salón y en la zona exterior se podían encontrar otros modelos como un 964 Carrera 2 Cabriolet, varios 993 Turbo y Turbo S, un 912, un 911 SC con acabado pre-73 de Julia911, un 928 S...

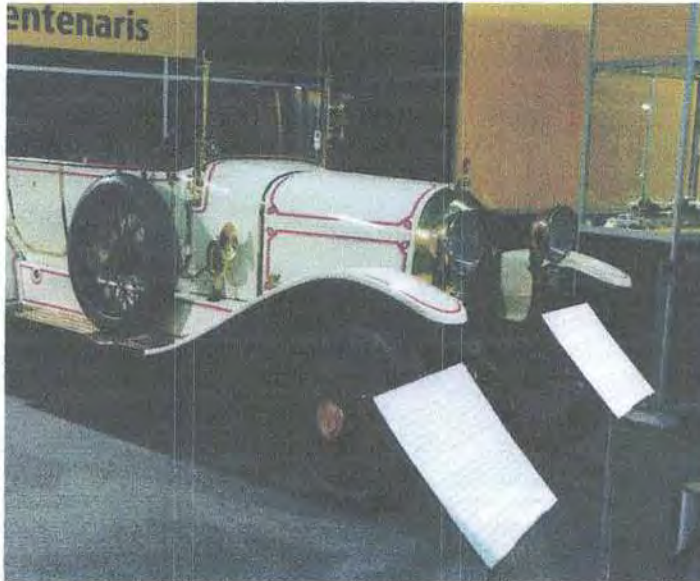
■ Texto y fotos: J. Carapuig



El equipo que hizo posible la celebración del Salón con Fermín Sulé a la cabeza.

referente al Salón, sino que eso debe cuajar en alguna salida anual de este tipo de vehículos, cosa que por cierto ocurre en la zona de Alicante y Murcia en donde nos consta que hay mucha afición.

En definitiva, tres décadas de Auto Retro... y sigue mejorando a pesar de unos tiempos muy, pero que muy difíciles para este tipo de salones, sobre todo si sus organizadores no tienen ningún tipo de subvención. □



El Morgan carrozado por Serra, toda un primicia.



Subastas Porsche en el Mundo

El verano terminaba con una de las subastas más importantes del año, Pebble Beach, y con una grata sorpresa, el regreso a casa del 904 GTS de Juan Fernández.

La estrea del verano 2013 fue sin duda el 356 1500 RS Spyder de 1955 subastado en Monterey por un precio récord de 2.800.000€. Luego también terminábamos el último artículo de subastas hablando de los modelos Porsche que se subastaron en Pebble Beach (USA). Por fechas de cierre de la última revista, no pudimos hablarlos de los precios de venta finales, por eso ahora le tomaremos el espacio que se merece. La (grata) sorpresa llegó con uno de los modelos más importantes. Últimamente estamos acostumbrados a conocer modelos Porsche más o menos exclusivos que se van del país pero en este número os traemos dos espectaculares modelos que hacen el camino contrario. El primero, lo descubriréis en nuestra sección "clásico" y el segundo, el 904 Carrera GTS (1964) subastado en Pebble Beach, regresa a casa después de un tiempo en el extranjero. La historia de este modelo empezó con el piloto Juan Fernández, uno de los pilotos españoles con más victorias en la historia automovilística de España. Gracias a la

voluntad de un coleccionista de Barcelona, que hacía tiempo que iba detrás de adquirir este modelo, Carlos Beltrán de "nouzone" pudo desplazarse a Pebble Beach actuando como representante y traerlo de vuelta a casa. Este 904 con motor boxer de 4 cilindros se vendió por más de 1.175.000€, siendo el precio más alto pagado hasta la fecha por este modelo. Esperamos en futuras ediciones ofreceremos toda la información detallada sobre la historia de este vehículo. Los siguientes récords fueron a parar a un 356 A 1500 GS Carrera Coupé (525.200€) y un 356 A 1500 GS Carrera Speedster (1.092.000€), ambos de 1956. La versión Coupé fue uno de los primeros Carrera 1500 GS en llegar a los Estados Unidos y ya en ese año empezó su carrera en competición. Pese a que nunca ha sido restaurado, su estado es fantástico, de aquí a que en 2009 ganara el premio a la mejor conservación en el concurso de elegancia de Pebble Beach. La versión Speedster de color blanco destacaba por sus numerosas opciones, por su excelente estado tras ser restaurado y por sus

escasos 32.000km en el contador. El último modelo era el precioso 993 GT2 de color amarillo que os mostrábamos en la última revista y que alcanzó un precio récord de venta de 3.720.000€. Siguiendo en Pebble Beach, el 911 Carrera 3.0 RSR (1974) de carreras alcanzó un precio de 561.000€, y el 911 L (1968) un sorprendente precio de 440.500€. Pero sin duda una de los grandes protagonistas, por su precio de venta y por el autor de su preparación, era el 911 "STRIT" (1972) de Magnus Walker. Su precio de venta estimado estaba entre 94.000 y 113.000€, pero finalmente su precio final alcanzó los 228.000€, cobrando prácticamente su precio inicial estimado. Sin duda pone en evidencia lo famoso que se ha convertido Magnus Walker dentro del mundo Porsche. Parece que todo lo que toca se convierte en oro. Ya en septiembre, se celebró en Londres una subasta organizada por RM Auctions. Tan sólo dos Porsche se subastaron, pero eran dos modelos muy emblemáticos. El primero un 904/6 Carrera GTS de 1963 que alcanzó un precio de más de 1.456.000€. Como vemos un precio algo



© Brian Henniker

904 Carrera GTS · Gooding&Co · 1.175.000 €