

resistencia

6 HORAS DE HISTÓRICOS

La veteranía, un grado

Al igual que hicieron hace dos años, Ferrer y Mahe consiguieron en el Jarama la victoria en la ya tradicional carrera de resistencia de Históricos. Su Lola naranja fue el coche más rápido y efectivo de una parrilla más reducida que en anteriores ocasiones.

Jorge BRICHETTE



La salida al modo Le Mans, como en otros tiempos, sigue siendo uno de los momentos destacados de esta carrera.

Con tanto silencio en el Jarama, que en los últimos tiempos tiene un tanto aburridos hasta a los conejos del circuito, se agradece un poco de ruido de motores. Y si este ruido viene de algunos ilustres veteranos de las carreras, como los que se han visto este fin de semana en el trazado madrileño, pues mejor todavía.

El trazado madrileño acogió un año más la prueba de resistencia de vehículos históricos que organiza V de V, y con esta ya van trece ediciones consecutivas. En esta ocasión no pudimos disfrutar con la participación de ningún representante español en una parrilla compuesta por 17 interesantes vehículos, la mayor parte de ellos ya vistos en otras ocasiones, y nada menos que 9 de ellos Porsche 911 de distintas épocas y prestaciones.

Dominio del Lola T70. Habiendo marcado el mejor registro en los entrenamientos, el poderoso Lola T 70 Spider

de Ferrer y Mahe no tuvo demasiadas dificultades para mantener la primera posición y terminar como vencedor, repitiendo la victoria que ya consiguió hace dos años. Sin lluvia, que no es la mejor aliada de un coche tan potente, ni demasiado tráfico en pista, pudieron desarrollar toda su velocidad y compen-

AUNQUE SOLO SE REUNIERAN 17 COCHES, LA CARRERA DE HISTÓRICOS FUE ENTRETENIDA, CON UN RESULTADO INCIERTO HASTA EL FINAL

sar el consumo de su imponente motor Chevrolet de 5 litros de cilindrada que les obligaba a parar a repostar más que sus rivales.

Jugando con otra estrategia, el Elva Mk 8 de Le Calvez y Deman, mucho más ligera y con un pequeño mo-



Este es el imponente Ford GT 40 con el que Vincenot y Bachelier fueron primeros en el certamen francés.

tor BMW de 2 litros, llegó a encabezar la prueba en algunos momentos, pero no pudo contra las mayores prestaciones del Lola. Al final debió conformarse con una excelente segunda posición.

Dos minutos de penalización.

Completaron el podio de los ganadores los hermanos Scemama con su efectivo Chevron B16, terceros. Pese a este buen resultado, terminaron muy enfadados, pues en los compases finales de la carrera una penalización de 2 minutos Stop & Go tras una parada irregular les impidió pelear por la segunda plaza que tenían al alcance de la mano.

Moreau y Languin terminaron primeros en el Grupo 4 y quintos de la general con su Porsche 911 3.0 RSR. El espectacular Ford GT 40 de Vincenot y Bachelier se impuso en el Campeonato Francés, mientras que en la disputada categoría GT5 11 Langin y Moreau fueron los ganadores con su 911. ■



Auto Hebdo Sport - 23 Mars 2010



Sin lluvia ni demasiado tráfico, el Lola de Ferrer y Mahe pudo desplegar todo su potencial para repetir la victoria que consiguió en 2008.



Y enfadados terminaron los hermanos Scemama, con la penalización que les impidió optar a la victoria.



Aunque duró poco en carrera, la barqueta Osella PA 4 de Terrier y Bouvet fue uno de los coches más rápidos.



En el podio tras la carrera, los vencedores de las diferentes categorías, que son muchas. Hay trofeos para casi todos.



Además de ir deprisa, con solo 2 litros el Elva de Leman y Le Calvez consume poco. Lideró la carrera en algunos momentos y terminó segundo.

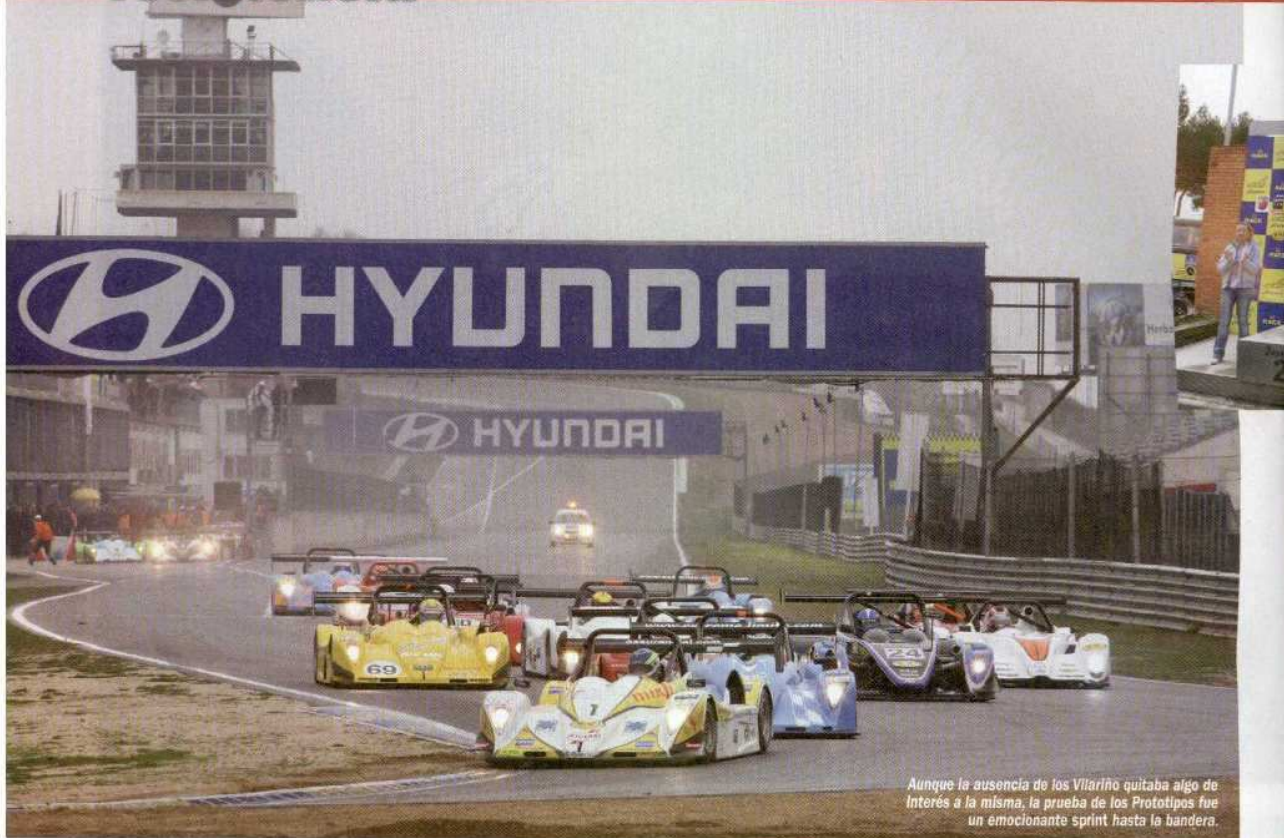


Podría ser la Porsche Cup de hace unas décadas. Es la disputada categoría GTS 11, en la que se impulsaron Moreau y Langin.

CLASIFICACIÓN

1. D. Ferrer-V. Mahe (Lola T70 Spider), 197 vueltas, en 6.01.11.973. 2. Y. Le Calvez-L. Destan (Elva Mk II), a 1.54.513. 3. Y. Scemama-P. Scemama (Chevron B16), a 3 vueltas. 4. M. Quintou J. Paoli (Porsche B12), a 4 v. 5. S. Moreau-M. Langin (Porsche 911 3.0 RSR), a 6 v. 6. D. Desarm. De Sclentini (Porsche 911 2.4 RSR), a 10 v. 7. S. Guazin-M. Albert-Beasnard-Tissand (Elva Mk II), a 17 v. 8. E. Saiani-E. Van de Vier-D. Nury (Porsche 911 3.0 RSR), a 18 v. 9. E. Vincendi-J.M. Bacheiller (Ford GT 40), a 22 v. 10. S. Moreau-Langin (Porsche 911), a 26 v. 11. A. Damiani-M. Saia-E. Nery (Porsche 911), a 31 v. 12. H. Gompereze-J.F. Weller (Porsche 911), a 37 v. 13. S. Morales-C. Cayeux (Porsche 911), a 40 v. 14. P. Buret-Ch. Van de Wyber-P. Bossard (Porsche 911), a 47 v.

resistencia



Aunque la ausencia de los Vilariño quitaba algo de interés a la misma, la prueba de los Prototipos fue un emocionante sprint hasta la bandera.

4 HORAS DE SPORT PROTOTIPOS

Triunfo británico

Frente a una armada de Norma, modelo que utilizan la mayoría de los equipos, los británicos Dolan y Hancock impulsaron su Ligier JS 49 en una carrera que se resolvió al *sprint* en unas vueltas finales vibrantes.

Ningún representante de los nuestros aparecía entre los inscritos de este certamen, con Andrés y Ander Vilariño, ganadores de esta prueba en las dos últimas ediciones, enfrascados este año en otras competiciones. En parte, gracias a ello la carrera se presentaba más abierta y atractiva a la vez, contando además entre sus pilotos con dos ex Fórmula 1 como Phillipe Alliot y Alex Caffi.

Pese a tratarse de una prueba de resistencia, el resultado final se resolvió al *sprint*. Cuando quedaban pocas vueltas para la conclusión de la carrera eran varios los candidatos a la victoria, mo-



Dolan-Hancock y Mondolot-Zollinger rodaban así de cerca cuando quedaban solo unas vueltas para concluir.

Auto Hebdo Sport - 23 Mars 2010



En lo más alto del cajón, los británicos Doian y Hancock, primeros en un certamen eminentemente francés.



El piloto de Fórmula 1 Alex Caffi se ha vuelto a andar el casco en este certamen. Solo pudo terminar décimo.

en el que la salida del coche de la pista neutralizaba las diferencias y las cosas al rojo vivo.

contra Norma. Tras la salida de este, la Norma de Guillet partía en cabeza antes de sufrir una sanción *drive through* que le hacía perder un tiempo. Poco después se detuvo al detenerse su motor cuando intentaban optar a lo máximo. Gibon y Bourret, con Ligier, rodaban a guisa de cabeza junto con Mondolot y Frattini, de Norma, que vieron cómo se complicaban las cosas después de haber dominado casi toda la carrera. El orden cruzaron la meta tras una dura pelea en la que también participaron envueltos Menahem y Fagot, aunque estos llevaban una ventaja decidida. Frattini, que compartía volante con Frattini, se clasificó en una discreta posición, mientras que Alliot-Benoit cuando rodaba en quinta posición con su compañero Philippe Bourret.

CLASIFICACIÓN

1. Hancock (Ligier JS 40), 129 vueltas, en 4.00.18.530. 2. P. Bourret (Norma M 20 F), a 0.12.133. 3. J.M. Menahem (Norma M 20 F), a 1 vuelta. 4. T. Frentzen-D. Williams (Audi RS 4), a 2 v. 5. Philippe R. Grotoll (Norma M 20 F), a 2 v. 6. Y. Le Colvez (Ligier JS 40), a 2 v. 7. G. Le Comte J.F. Yuan (Norma M 20 F), a 1 v. 8. J. Alliot-Benoit (Norma M 20 F), a 7 v. 9. P. Thirion (Norma M 20 F), a 8 v. 10. A. Caffi (Frattini Norma M 20 F), a 8 vueltas.

4 HORAS DE GT



Tras una carrera impecable e inteligente, Gibon y Bourret llevaron su Porsche 997 RSR hasta la victoria.

Porsche pudo con todos

Algunos incidentes retrasaron al Mosler de Bergel y Poupidou, que, sin embargo, fue el mejor clasificado entre los numerosos coches de la marca.



La tercera de las categorías reunió un buen grupo de potentes modelos, entre GT de distintas procedencias y Siluetas del certamen francés, que componían una heterogénea parrilla. Gibon y Bourret se hicieron con la victoria conduciendo su Porsche 997 RSR – que en principio no partía entre los favoritos – de una manera muy inteligente. Fue una carrera enormemente disputada y con muchas alternativas, en la que el mejor Mosler MT 900 de los muchos presentes fue el que pilotaron Bergel y Poupidou, segundo al final. El cajón de honor lo completó el Ferrari F430 GT2 con el nº 1 de Pagny y Terrier, que en principio parecía el coche más competitivo del grupo.



Todavía con muchos problemas de juventud, los GC 10.1. Siluetas con carrocería de VW Scirocco, son sobre todo espectaculares.

CLASIFICACIÓN

1. P. Gibon-C. Bourret (Porsche 997 RSR), 136 vueltas, en 4.01.39.215. 2. G. Bergel-A. Poupidou (Mosler MT 900), a 1.21.172. 3. J.P. Pagny-T. Terrier (Ferrari F430), a 2 v. 4. M. Fenech-L. Bour (Mosler MT 900), a 4 v. 5. Eric Vidal/T. Samon (Mosler MT 900), a 4 v. 6. A. Penot/J.P. Oudin (Lamborghini Gallardo), a 5 v. 7. B. Franco-E. Basse (Viper GT 3), a 6 v. 8. E. Vincenot/J.M. Bachelier (Porsche 993 RSR), a 9 v. 9. P. Cheron/M. Kline (Touring Cup), a 9 v. 10. H. Enoketjian/C. Latasteux (Mégane Trophy), a 11 v. ... hasta 24 clasificados.