

8 H JARAMA



Philippe Giaouque (CH) y Serfe Kriknoff (F) con Porsche 911.



8 Horas del Jarama para vehículos históricos

Territorio Porsche

El circuito madrileño abrió su temporada deportiva un año más con la disputa de esta carrera de resistencia para clásicos. La nutrida inscripción incluía una mayoritaria presencia de Porsche que hacía presagiar el gran protagonismo que a la postre tendrían.

Texto: Jota - Fotos: José María Pueche

Nada más y nada menos que 18 de los 29 inscritos fueron los equipos que confiaron en distintos modelos de Stuttgart para disputar la mítica prueba del Jarama, carrera inaugural y puntuable para el Campeonato de Resistencia Francés y en consecuencia, con una mayoritaria inscripción gala. Entre los visitantes, tan sólo tres equipos locales, de los cuales Clásics Competició y Club Porsche España

acudieron un año más con sendos Porsche 911 de 1965.

Buenos cronos para los Porsche

Las sesiones de entrenamientos y clasificación dejaron entrever la enorme competitividad que llegaría luego en carrera. El 935 de Jean-Marc Luco marcaba el segundo mejor tiempo de la general con un 1'42"404, mientras que entre

los 911 más rápidos, el RSR de Patrick Biehler conseguía un 1'45"161 que le valía la octava plaza. De los españoles, ambos dentro de la categoría GTS 11, Andreu Vidal se colocaba segundo a ocho décimas del impresionante tiempo del 2 litros de Damien Kohler que había dejado un registro de 1'59"300. Por su parte, Manuel González saldría tres líneas más atrás tras lograr un tiempo de 2'05"161.



Bernard Moreau (F) y Miguel Langin (F) consiguieron una excelente segunda posición con 911 3.0 RS.

64 | BOXER PASSION

Boxer Passion - Mai-Juin 2008



Los locales Manuel de la Torre, Emilio Lapaz y Miguel Wassmann con 911.



Los catalanes Andreu Vidal y Jaume Morató finalmente alcanzan la cuarta plaza en su categoría con 911.



Damien Kohler (F) y Richard Depagneux (F), primeros de su clase con 911.

Clasificación final

1º	Ferrer/Mahe	Lola T70 Spider	251 vueltas
2º	Moreau/Langin	Porsche 911 3.0 RS	248 vueltas
3º	Biehler/De Siebenthal	Porsche 911 3.0 RSR	246 vueltas
5º	Luco/Ancelet	Porsche 935	238 vueltas
7º	Van de Vyver/Clairay	Porsche 911 3.0	235 vueltas
9º	Havette/Fabre	Porsche 911 2.7 RS	228 vueltas
10º	Perrier/Bouvet	Porsche 911 3.0 RSR	227 vueltas
11º	Kohler/Depagneux	Porsche 911	224 vueltas
12º	Giauque/Krikhoff	Porsche 911	221 vueltas
13º	Burel/Brossard	Porsche 911	220 vueltas
14º	Vidal/Morató	Porsche 911	218 vueltas
21º	González/Lapaz/Wassmann	Porsche 911	202 vueltas

solvencia incluso el cambio de la rueda trasera izquierda que tuvieron que hacer una vez caída la noche.

En cabeza, el RSR de Biehler siguió los pasos del 911 de Moreau y pudo situarse también en el podio, acompañando a los vencedores absolutos de la prueba, el equipo francés Dagefruti con una barcheta Lola T70 Spider, habiendo superado al resto de Sport Prototipos y liderando el magnífico papel de todos los Porsche presentes.

4 Horas de GT

El turno para los GT actuales llegó en la mañana del domingo, con la disputa de las 4 horas, prueba también puntuable para el Campeonato de GT francés. De nuevo, el mejor equipo clasificado entre los históricos con Porsche fue Polybaie, con Bernard Moreau y Miguel Lagin esta vez al volante de un 996 RSR que firmaba una actuación impecable y lograba la victoria por delante del 996 RSR de BF Racing, con Manuel Ferreira y Ludovic Bour a sus mandos. Hay que destacar la presencia entre los GT del Porsche Cayman S de Eric Havette y Didier Ortion, un modelo apenas visto en competición y que terminó en el puesto 13. 🏆

8 H JARAMA



El equipo formado por Patrick Biehler (CH) y Marc y Olivier De Siebenthal (CH) ocuparon la tercera plaza al volante de un 911 3.0 RSR.

Salida agitada

Tras el clásico procedimiento de salida con los pilotos corriendo hasta los coches y la posterior lanzada, la carrera arrancó a un ritmo frenético que la alejaba bastante de lo que se espera para una prueba de resistencia y que, a su vez, hacía presagiar una posible criba de bajas con el paso de las horas. En los primeros momentos, Andreu Vidal sufría un golpe en la parte derecha del frontal que le obligaba a pasar por boxes para sanear la zona a costa de la pérdida de varios puestos. Por su parte, González apostaba por un ritmo constante para mantenerse en torno a la posición 20.

Remontada y estrategia

Tras dos horas y los primeros relevos, la carrera se estabilizó, con los Sport Prototipos copando las primeras plazas de la general. Entre tanto, el 911 de Clásics Competició remontaba posiciones con un ritmo fuerte mientras que el equipo Club Porsche España seguía apostando por la regularidad en su marcha. Ambos equipos mantendrían una bonita lucha por la sép-



El equipo formado por Jean-Marc Luco (CH) y Patrick Ancelet (F) con 935.

tima plaza de su clase durante las dos siguientes horas, sin embargo, el mayor ritmo de los catalanes les llevaba a escalar posiciones a partir de la quinta hora, momento en el que se colocaban en el puesto 17 de la general. En cabeza, el 911 3.0 RS de Bernard Moreau lograba meterse segundo a tres vueltas del líder.

Tramo final

En las últimas horas, el buen rodar de Andreu Vidal y Jaume Morató les permitió seguir ganando puestos hasta llegar a la cuarta plaza de su clase y 14º de la general, mientras que Manuel González, Emilio Lapaz y Miguel Wassmann se mantuvieron estables y seguros siete puestos por detrás y octavos de la categoría, superando con