



Jorge Bábler, uno de los pilotos más queridos en el equipo, abandonó la competición tras proclamarse Campeón de España en 1973 (foto: J. Fernández).

por la pérdida de una simple tarjeta de identificación, ¡cómo si no lo conocieran!— y que continuó en el Guillerías, donde sólo Carlos Trabado (fichado para toda la temporada 77) pudo acabar, haciéndolo en 7.º lugar.

En Bilbao, los dos pilotos-estrella quemaron la junta de culata. Posteriores investigaciones descubrieron que una serie de 18 culatas había salido defectuosa... A Carlos Trabado le cupo una vez más cargar con toda la responsabilidad del equipo y se le dieron órdenes para que, al menos, acabara delante del privado Serviá, que mar-

chaba en cuarta posición, y primero de los Seat. Nervioso, el madrileño se salió en el último tramo rompiendo la suspensión delantera, resentida previamente en otro accidente, y tuvo que abandonar. Como había pasado tres años antes con Pradera, Trabado no encajaba en el seno del peculiar equipo, y esta vez no se esperó a final de temporada, sino que se rescindió su contrato inmediatamente después de la hecatombe vizcaína.

Las cosas no podían ir peor: el vigués Beny Fernández, con un Ford Escort de Reverter Competición, marchaba en cabeza del campeonato nacional y, además, excelentemente situado en el Europeo. La competencia era cada día más fuerte, y los numerosos Seat privados de temporadas anteriores tornaban a convertirse en Escorts, Porsches, BMW, Lancias...

con el Stratos. Pero los demás —Freuquelin, Rohrl (Opel), Andruet (Fiat), Bacchelli (Fiat), Verini (Fiat),...— empezaban a comprobar como en Auzet-Seyne Zanini hace el 7.º tiempo; y el 6.º en Romette y La Grave... y el 4.º en St Jean en Royans; Cañellas, que le va constantemente a la zaga, ha sido 4.º en St Bonnet le Froid. Incluso, durante un buen rato, Zanini ha figurado como autor del mejor registro en St. Pierreville; luego resultará que a consecuencia de la meteorología, han logrado mejores tiempos los de la cola y Antonio ha sido 5.º Pero la racha sigue: Cañellas 7.º en Burzet y Montauban y 4.º en Digne-Chaudon, 5.º en Jabron, 4.º en Lantosque... Claro, pensarán Uds., deben de haber abandonado bastantes de los "buenos" y los chicos del Vargas ganan puestos con sólo continuar... Pues no, craso error. Son los "buenos" quienes cometen errores, tienen fallos de conducción mientras Cañellas, Zanini y los "taxis" funcionan como relojes. Y en cuanto un Fiat, un Stratos o un Alpine no hace el tiempo que le corresponde... ¡zas! Salvador, Antonio (¡Y hasta Serviá, que va de privado!) lo dejan atrás. Y así es como acaban el Común llegando a Mónaco en 6.º (Zanini) y 7.º (Cañellas) lugar. Y Serviá, con 20 CV menos, en 12.º.

"El Vargas" está exultante. Los mecánicos tienen en su mirada un brillo de satisfacción y orgullo. Y hasta Vicente Aguilera ha abandonado su aire reservado y casi místico de Ingeniero Jefe e incluso se permite bromear acerca de las incidencias del rallye. Los chicos del Vargas han estado bien, pero ¡anda que los suyos, sus "taxis"!; esos han estado sensacionales. Claro, que todavía queda mucho rallye por delante...

En Barcelona y Madrid, las últimas noticias han animado a más entusiastas a apuntarse. Los del "Pub Seis Peniques" en avión: los de Viladrau (Viladró, que dicen por aquí) en coche. ¡Y todos al Turini! Una roulotte traída a principio de semana expende carajillos. Hasta ayer, en el Turini se chillaba en francés e italiano; hoy predominan el catalán y el castellano. En Le Moulinet, Aguilera supervisa la primera asistencia. En el Holiday Inn, José Juan Pérez de Vargas tiene la cabeza metida en el amplificador de la radio. Hay mucha gente de Seat. En la permanente de prensa, el ambiente es tenso. M.ª Angeles, Rosés,

Jorge Botella, Raymond Blancafort, la prensa en pleno. "Dicen..." me guarda espacio hasta las 4 de la madrugada.

Seguro que los de Seat se darían por satisfechos con lo ya conseguido y firmarían porque el rallye acabase así, con sus pilotos en 6.º y 7.º lugar. Pero no... A las 7 de la tarde Munari inicia la subida al Col de Peille. ¡Diablos, como tarda en llegar la información! Vaya... Pinto, que iba 4.º, ha abandonado. Zanini, autor del 5.º tiempo, es, asimismo, 5.º de la general. Y Cañellas 6.º. Hora y media más y primer paso por el Turini. ¡Alen, 2.º hasta entonces, no aparece en la lista de tiempos del monitor! O sea, que Antonio es 4.º y Salvador 5.º. ¡Ospa! En la sala de prensa el ambiente es electrizante. Los gili... de los franceses (con honrosas excepciones) nos miran como preguntándose que qué nos pasa. Pues nos pasa, eso, que nuestros pilotos están ahí, pisándole los talones a Bacchelli... y a su Andruet de Uds., como se descuide. Y que Zanini hace el 2.º tiempo en la Couillole a 9" de Munari. Y que "el Nen", para no ser menos, ha hecho lo propio en Roquesterón, detrás de Bacchelli a quien parece que persiga el diablo. O sea, la leche.

Ya no podemos más. Rosés y yo ponemos nuestros respectivos telex, agarramos el "catorce treinta" y nos vamos a Le Moulinet a ver a Vicente Aguilera y a los chicos de la asistencia. Son tres cuartos de hora. Por el camino nos enteramos de que en el segundo paso por La Madone, los "taxis" han hecho 3.º y 4.º. En nuestro entusiasmo nos olvidamos de poner gasolina y llegamos por los pelos. Pero llegamos. Un cuarto de hora después, Munari, Andruet, Bacchelli... y los "taxis". Relax, tranquilidad... sobra tiempo porque no hay nada que reparar... ¿o sí? Aguilera se mira el coche de Cañellas, se agacha, mira el puente trasero y de repente dice: "hay que cambiar este amortiguador...". Curioso. Poco antes, Cañellas nos decía que todo iba perfecto... Pero no protesta. Aguilera sabe muy bien lo que hace. Cañellas está a un minuto de Zanini en la clasificación general. Se están produciendo muchos abandonos. Y queda poco rally —cuatro tramos— aunque suficiente para que se rompa algo en los "taxis" o se salga alguno de sus pilotos. Hay que asegurar lo conseguido. Y evitar riesgos. El inme-

La reacción de los técnicos de SEAT no se hizo esperar y las sucesivas apariciones del Proto 124-1800 y el Proto 2.100 acabarían salvando al equipo y a Zanini que, ayudado por la mala suerte mecánica de "Beny", se adjudicó una vez más el título nacional.

LA CRIATURA MAS SOFISTICADA DE AGUILERA

Pero hablemos un poco del 124-2.100 Proto, el coche más sofisticado que haya salido nunca de "Autocares ABC". El proto con suspensión trasera independiente del final de la temporada anterior había sido equipado a mediados de 1977 con un motor de 2.090 cc construido a partir de un bloque Fiat. A pesar de tener "unas características similares a un motor de camión" (Vicente Aguilera), daba un par máximo muy superior al de los Fiat Abarth 131 campeones del mundo aquel año y una potencia máxima ligeramente superior al 1.840 cc de los grupo 4. Pero donde residía la gran ventaja del "Proto" era, sin duda, en su gran estabilidad. El coche, muy aligerado gracias a la adopción de numerosas partes de plástico, iba dotado de anchos aletines y sólo dos puertas utilizables (las traseras iban soldadas).

Como dice Ernesto Bordoy, el jefe de los mecánicos, "ha sido el coche hecho con más cariño y con un trabajo más costoso hasta tenerlo todo a punto; sin duda, es el más elaborado de todos los vehículos que hemos hecho." Se nota que Bordoy le dio mucho de sí al coche. Seguro que, si pudiera, se lo llevaría a su casa...

¡ARRIVEDERCI, TAXIS!

El proto 2.100 fue el broche de oro con que se cerró la mítica carrera de los "taxis". Atrás quedaban las alegrías y las penas, la fabricación casera de unos vehículos que, aunque "ni giraban ni frenaban" —como solían quejarse en ocasiones sus pilotos— proporcionaron los mejores momentos de la historia del equipo y también

diato seguidor, Swaton, está a más de 10 minutos. Pero Antonio y Salvador van muy juntos. Demasiado... O, mejor dicho, iban porque a causa de la "reparación" Salvador penaliza dos minutos y queda a tres de Antonio. Ya no habrá tentaciones. ¿Lo hubiese hecho mejor Salomón?

Volvemos a la permanente de prensa con la sensación de haber vivido una experiencia extraordinaria. Sin duda, diez veces más interesante que el estereotipado espectáculo de la cima del Turini, aunque, eso sí, con mucho menos folklore. Pero estoy seguro de que en Le Moulinet Vicente Aguilera ha reforzado el resultado de SEAT. ¿Ha sido idea propia o una orden "del Vargas"? La emisora de a bordo ha funcionado constantemente, de modo que cualquiera de las dos cosas.

¡Bacchelli abandona en la Couillole! ¡Antonio y Salvador son 3.º y 4.º! A las 5 le pongo el último télex a "Dicen...". Domingo García en persona me contesta que le llame por teléfono a las 7 al taller de la rotativa, que me reservan un espacio de 25 líneas para decir "lo último". ¡Esto es periodismo! ¿Ocurrirá todavía algo más? Sólo quedan dos tramos. Todo el mundo va con cuidado. Los de cabeza hacen quintos y octavos y los "scratch" se hacen por detrás, con grupos doses y demás. Llamo al "Dicen...". Confirmando. "Tele Expres", "El Mundo Deportivo", "As" y compañía han cerrado mucho antes.

Acudimos al control de llegada. Para saludar y felicitar. Para sentirnos orgullosos de ser españoles. Y también, un poco, para comprobar. ¡Anda que si no llegaran...! Pero llegan. Puntualmente. Y, por supuesto, Alguersuari les hace montar su número particular para que salgan juntos en la foto.

Noche increíble. Larga, intensa, emocionante. Y, al final, de triunfo. Los "taxis", sus pilotos y todos los miembros de "SEAT Competición" han alcanzado el mejor resultado del automovilismo español a lo largo de su historia.

Finalmente, Vicente Aguilera puede llamar a Barcelona para saber si ya es, por fin, padre y tiene que pirar para casa o si todavía no y puede quedarse. "Todavía no, muchachos. De modo que esta noche a cenar y al Casino. ¡Se van a fundir los plomos!". — Javier del Arco.

muchos de la historia del rallysimo español. A partir de 1978, Seat Competición contaría, por fin, con máquina de verdadero nivel internacional: los Fiat Abarth 131, campeones del mundo de la especialidad. Zanini quizá hubiera preferido un Lancia Stratos, pero los 131 podían seguir dando, dentro de lo que cabe, una cierta imagen de marca para SEAT...

Las razones del cambio, sin embargo, fueron más "reglamentarias" que comerciales. El famoso Anexo J no olvidaba, y las cláusulas de transición incluidas en 1976 expiraron en 1978. La transición había permitido a los Seat seguir corriendo con las culatas de 16 válvulas, encuadrados en el grupo 4, pero ahora, si la culata no era homologada en grupo 1 (¡5.000 ejemplares!) los coches pasaban al grupo 5, lo que les cerraba las puertas del extranjero y ante esta disyuntiva, la dirección prefirió abandonar definitivamente los "taxis" y dirigirse a la fábrica madre (FIAT) para que le vendiese sus competitivos 131 Abarth.

Se compraron entonces cuatro unidades: dos fueron preparadas en Abarth con la presencia de técnicos de SEAT y las restantes lo fueron en Barcelona. Estaba previsto volver a Montecarlo, pero como la inexperiencia con estos delicados monstruos era total, se anuló el desplazamiento para poder seguir trabajando y aprendiendo.

Los coches se "nacionalizaron" con la adopción de neumáticos Michelin —fiel proveedora de SEAT desde los inicios— que se mostraron tan eficaces como los Pirelli P7 de origen y llantas Targa, igualmente compañeras habituales de la marca. Los amortiguadores italianos fueron asimismo sustituidos por unos nacionales (Junior). Sin embargo, se respetaron los colores azul y amarillo de origen, quizá para hacer desaparecer definitivamente la nostalgia de los "taxis".

La primera toma de contacto fue en el Costa Brava: Zanini acabó segundo detrás del Lancia oficial de Tony Carello, superado éste en las primeras pruebas de asfalto por los Fiat, pero inalcanzable en la tierra gracias a la mayor tracción de su "máquina de ganar rallies". Carello se permitió incluso el lujo de adelantar a Zanini... ¡en medio de un tramo! En cuanto al "Nen", dejó una rueda paralela a su eje en él hasta entonces impecable 131.

A partir de aquel momento, Zanini empezó a arrollar a sus oponentes nacionales, como representante de un equipo cada vez menos latino y más "germánico", por lo que a mitad de temporada ya tenía el título en el bolsillo. En cambio, Cañellas continuó con su mala racha, y en el Guillerías acabó con la parte trasera del coche destrozada, tras ser empujado por... ¡Carlos Trabadó!

Las tradicionales salidas al extranjero se saldaron con desigual fortuna: primero y tercero en Polonia —con la inclusión de Zanini en la lista FIA de prioridad— y abandono en Chipre, donde



Las asistencias, auténticos "ángeles de la guarda"... con el arcángel Aguilera al frente (es el que está dentro del coche con la linterna. Foto: J. Fernández).

había debutado el nuevo fichaje del equipo, un joven llamado... "Beny" Fernández. Tras la desintegración, a media temporada, del equipo Reverter, SEAT, sin pensarlo dos veces, se apresuró en contratar al vigués, máximo rival de Zanini en el nacional.

El equipo se encontró entonces con tres pilotos de primera línea y sólo cuatro coches. Solución: Pérez de Vargas ofreció a Cañellas, dada su experiencia en los circuitos, disputar el Campeonato Nacional de Velocidad al volante de un grupo 2 especialmente construido para circuito, así como algunos rallies del Europeo y algún otro importante... Así, el equipo de rallye se quedó con dos gallos en un mismo gallinero: ¡difícil tarea para Vargas! Pero, en contra de lo que se esperaba, no hubo roces entre las dos "estrellas", y la temporada finalizaría con un bonito doblete en el Catalunya, donde se estrenó la inyección por guillotina en vez de palomillas, por lo que se igualaba el nivel con los coches oficiales de Alitalia.

Los aficionados tuvieron una agradable sorpresa en el Rallye de Invierno, la última prueba puntuable para el Campeonato de Cataluña, en donde apareció un ex-taxi completamente oficial, cedido a Franquesa para que pudiera adjudicarse el título regional.

APOCALYPSE NOW (O CASI...)

Y llegamos al "desastre" de la temporada que acaba de finalizar, 1979. Por primera vez en ocho años, SEAT no se lleva título en rallies: ni el de pilotos ni el de marcas. Se hubiera podido consolar con el Europeo, que parecía al alcance de Antonio; pero, una vez más, tuvo que conformarse con el subcampeonato. La victoria de Salvador Cañellas en el Nacional de Velocidad no ha sido suficiente para levantar la moral del equipo, que ahora se enfrenta a un futuro muy distinto como tal...

Ya a principio de temporada la situación estaba tambaleante. Se habló del posible paso de Zanini a Chrysler, o de la constitución de un "team" privado para él. La situación económica de SEAT no era muy boyante. Pero tras el triunfo indiscutido del Costa Brava, se olvidaron los rumores y se decidió seguir (?) el Campeonato de Europa con Zanini, mientras "Beny" se dedicaba al nacional y Cañellas a los circuitos. Inicialmente, los rivales de Antonio fueron los privados "Didi" y Coleman y los oficiales Pregiasco y Kleint. Este último, conduciendo para Opel, sería el más peligroso. Pero el desarrollo de este campeonato está aún fresco en las mentes de los aficionados: triunfo total en Bulgaria —los mi-

les de espectadores quedaron atónitos ante el despliegue de medios del equipo— mala suerte en el Isla de Elba, segundo lugar en el 4 Regioni, victoria apretada sobre Kleint en Polonia, debacle en Grecia, suma y sigue en Chipre y tercer lugar en el RACE. Kleint se llevaba el título, después de haber jugado la baza de la participación en todas y cada una de las pruebas de alto coeficiente, sin importar las proximidades de fechas ni la diversidad de características.

Por el contrario, Seat se limitó a aquellos rallyes conocidos de años anteriores —o sea, rallies tras el telón de acero o perdidos en el Mediterráneo, donde la concurrencia extranjera es mínima—, y a dos pruebas en Italia, donde se consiguió campo libre por parte de Fiat.

Un hecho curioso sobre el resultado de estas salidas es que la prueba que se disputa en Polonia parece tener malos espíritus para los copilotos. Este año hemos podido ver cómo Petisco, el fiel acompañante de Zanini, abandonaba el equipo tras un equivoco que hubiera podido costar la victoria. En el mismo lugar, hace dos años, el copiloto de Cañellas, Ferrater, disputó su última prueba con Seat. A causa de sus diferencias con la dirección y de la famosa pérdida de la tarjeta del Costa Brava, Ferrater ya estaba prácticamente en la calle cuando la solidaridad de los pilotos consiguió que se quedara, aunque como coordinador de las asistencias.

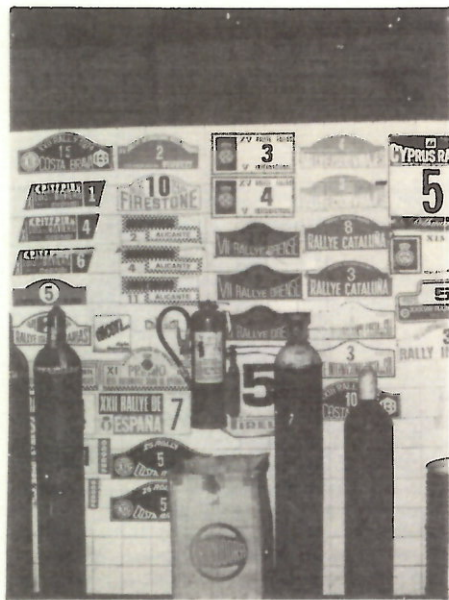
En el nacional, "Beny" tropezó en el Maspalo-



Cerracín lo vio así...

mas y el Guillerías, abandonó en el Baviera y perdió toda posibilidad en Orense, al dejar el coche bastante mal parado cuando tenía la victoria en sus manos. Por el honor, "Beny" consiguió una bonita victoria en el Catalunya. Pero nada se pudo hacer ante la excelente forma de Bagration y su Lancia Stratos.

sigue en la pág. 79



Ya no se pegarán ni colgarán más placas en la pared..... (foto: E. Delgado).

Palmarés de SEAT Competición

A/RALLIES

1972

1 Luis de Baviera	4.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7169-F
2 500 km Nocturnos	3.º Babler-Adell	1430-1600	Gr. 5	B-914938
	4.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7169-F
3 Rioja	5.º Babler-Adell	124-1600	Gr. 5	B-914938
	A Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7169-F
4 Rías Bajas	2.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	4.º Babler-Adell	124-1600	Gr. 5	B-7169-F
5 Bosch	4.º Babler-Adell	124-1600	Gr. 5	B-7169-F
	A Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
6 Oviedo	3.º Babler-Adell	1430	Gr. 2	B-914937
	A Cañellas-Ferrater	1430-1600	Gr. 5	B-914938
7 Sherry	2.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	5.º Villamil-Fuentes	1430	Gr. 2	B-914937
	A Babler-Adell	124-1600	Gr. 5	B-7169-F
8 R.A.C.E.	1.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	A Babler-Adell	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
9 2000 Virajes	1.º Zanini-Adam	1430	Gr. 2	B-914937
	A Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	A Babler-Adell	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
10 Barcelona-Andorra	1.º Babler-Adell	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
	2.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	10.º Valls-Fornells	1430	Gr. 5	B-914938
	A Zanini-Adam	1430	Gr. 2	B-914937
11 Vendrell-Andorra	1.º Babler-Adell	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
	A Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
12 Costa del Sol	1.º Babler-Antolin	124-1600	Gr. 5	B-7169-F
	2.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-1099-L

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Salvador Cañellas
3.º Jorge Böbler

CAMPEONATO DE EUROPA: 11.º Salvador Cañellas

1973

13 Costa Brava	A Babler-Antolin	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
	A Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7169-F
14 Vasco-Navarro	1.º Babler-Antolin	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
	2.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	4.º Zanini-Adam	1430	Gr. 2	B-914937
15 Fallas	1.º Babler-Antolin	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
	A Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	A Zanini-Tico	1430	Gr. 2	B-914937
16 Guillerías	3.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	14.º Zanini-Tico	1430	Gr. 2	B-914937
	A Babler-Antolin	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
17 Firestone	6.º Zanini-Sabater	124-1755	Gr. 5	B-9445-S
	A Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	A Babler-Antolin	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
18 500 km Nocturnos	1.º Babler-Antolin	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
	5.º Cañellas-Ferrater	124-1600	Gr. 5	B-7243-I
	A Zanini-Sabater	124-1755	Gr. 5	B-9445-S
19 Luis de Baviera	1.º Babler-Antolin	124-1755	Gr. 5	B-9445-S
	2.º Zanini-Sabater	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
	15.º Cañellas-Ferrater	124-1755	Gr. 5	B-7243-I
20 Rioja	1.º Babler-Antolin	124-1755	Gr. 5	B-9445-S
	2.º Zanini-Sabater	124-1600	Gr. 5	B-1099-L
	A Cañellas-Ferrater	124-1755	Gr. 5	B-7243-I
21 Sherry	A Babler-Antolin	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	A Zanini-Sabater	124-1755	Gr. 5	B-7243-I
22 Bayona-C.V.	4.º Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 5	B-5607-Z
	6.º Zanini-Sabater	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
	A Babler-Antolin	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
23 R.A.C.E.	1.º Babler-Antolin	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	5.º Zanini-Sabater	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
	A Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 5	B-5607-Z
24 2000 Virajes	2.º Zanini-Monaco	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
	A Babler-Antolin	1430-1800	Gr. 5	B-7592-X
	A Cañellas-Ferrater	1430-1800	Gr. 5	B-5607-Z
25 Cataluña	1.º Cañellas-Ferrater	1430-1800	Gr. 5	B-5607-Z
	A Zanini-Antolin	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
26 Costa del Sol	A Cañellas-Ferrater	1430-1800	Gr. 5	B-5607-Z
	A Babler-Antolin	1430-1800	Gr. 5	B-7592-X

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Jorge Böbler
2.º Antonio Zanini
4.º Salvador Cañellas
Marcas: 1.º SEAT

CAMPEONATO DE EUROPA: 10.º Jorge Böbler

1974

27 Costa Brava	2.º Pradera-Comyn	1430-1600	Gr. 2	B-4245-Z
	A Zanini-Tico	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
28 Vasco-Navarro	2.º Zanini-Tico	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	A Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 5	B-5607-Z
29 Fallas	3.º Zanini-Tico	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	4.º Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 5	B-5607-Z
30 Firestone	3.º Pradera-Comyn	1430-1600	Gr. 2	B-4245-Z
	A Zanini-Tico	1430-1600	Gr. 2	B-4597-AH
31 Luis de Baviera	2.º Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	4.º Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 5	B-5607-Z
	5.º Zanini-Tico	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
32 500 km Nocturnos	2.º Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	3.º Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 5	B-5607-Z
	5.º Zanini-Tico	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
33 Rioja	2.º Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 5	B-5607-Z
	A Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	A Zanini-Adam	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
34 Orense	2.º Zanini-Adam	1430-1600	Gr. 2	B-7588-X
	3.º Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 5	B-5607-Z
35 Canarias	1.º Zanini-Adam	1430-1755	Gr. 2	B-7588-X
	2.º Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	E Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 2	B-4245-Z
36 Oviedo	1.º Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	3.º Zanini-Adam	1430-1755	Gr. 2	B-7588-X
	A Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 2	B-4245-Z
37 R.A.C.E.	1.º Zanini-Adam	1430-1755	Gr. 2	B-7588-X
	2.º Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 2	B-4245-Z
	A Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 2	B-3793-AP
38 2000 Virajes	1.º Zanini-Adam	1430-1755	Gr. 5	B-7588-X
	3.º Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 5	B-4245-Z
39 Cataluña	2.º Pradera-Comyn	1430-1755	Gr. 5	B-4245-Z
	3.º Cañellas-Sabater	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X
	A Zanini-Adam	1430-1755	Gr. 5	B-7588-X
40 Costa del Sol	3.º Zanini-Adam	1430-1755	Gr. 5	B-7588-X
	4.º Pradera-Bascarán	1430-1755	Gr. 5	B-4245-Z
	A Cañellas-Ferrater	1430-1755	Gr. 5	B-7592-X

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Antonio Zanini
2.º Juan Carlos Pradera
6.º Salvador Cañellas
Marcas: 1.º SEAT

CAMPEONATO DE EUROPA: 9.º Juan Carlos Pradera

1975

41 Costa Brava	3.º Zanini-Sabater	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-4245-Z
42 Fallas	1.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-3793-AP
	A Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
43 Guillerías	1.º Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
	A Cañellas-Ferrater	1430-1910	Gr. 5	B-4598-AH
44 Firestone	A Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
	A Cañellas-Sabater	1430-1840	Gr. 2	B-3793-AP
45 Vasco-Navarro	A Cañellas-Ferrater	1430-1910	Gr. 5	B-4598-AH
	D Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 2	B-3793-AP
46 Luis de Baviera	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-3793-AP
47 24 Horas Ypres	3.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
	8.º Muñoz-De Ruyter	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
48 Portugal	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-3793-AP
	A Muñoz-Zorita	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
49 Asturias	1.º Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 5	B-7592-X
	2.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-3793-AP
50 Sherry	1.º Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
	2.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 5	B-4598-AH
51 Ferrol	4.º Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 5	B-7592-X
	5.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-3793-AP
52 R.A.C.E.	1.º Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
	4.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-5607-Z
53 2000 Virajes	5.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 2	B-3793-AP
	A Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 5	B-7592-X
54 Cataluña	1.º Zanini-Adam	1430-1840	Gr. 2	B-7588-X
	2.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 5	B-4598-AH

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Antonio Zanini
3.º Salvador Cañellas
Marcas: 1.º SEATCAMPEONATO DE EUROPA: 9.º Antonio Zanini
24.º Salvador Cañellas.

1976

55 Montecarlo	12.º Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-4597-AH
	N.C. Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-4597-AH
56 Costa Brava	1.º Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-3793-AP
	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-4245-Z
57 Guillerías	1.º Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-4597-AH
	4.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-3793-AP
58 Firestone	1.º Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-7588-X
	3.º K Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-5607-Z
59 Fallas	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-4245-Z
	A Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-7588-X
60 Baviera	D Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-7588-X
	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-3793-AP
61 Critérium Alpin	7.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-5607-Z
	A Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-4597-AH
62 24 Horas de Ypres	2.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-5607-Z
	4.º Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-7588-X
63 Polonia	2.º Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-4597-AH
	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-4245-Z
64 Chipre	2.º Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-7588-X
	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-4245-Z
65 R.A.C.E.	3.º Zanini-Petisco	1430-1840	Gr. 4	B-4597-AH
	5.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-5607-Z
	A Trabado-Sabater	1430-1840	Gr. 4	B-
66 2000 Virajes	A Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 5	B-
67 Cataluña	2.º Cañellas-Ferrater	1430-1840	Gr. 4	B-5607-Z
	A Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 5	B-3048-BW

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Antonio Zanini
5.º Salvador Cañellas

Marcas: 1.º SEAT
CAMPEONATO DE EUROPA: 2.º Antonio Zanini
5.º Salvador Cañellas

1977

68 Montecarlo	3.º Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 4	B-7271-BZ
	4.º Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 4	B-7272-BZ
69 Costa Brava	D Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 4	B-7272-BZ
	A Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 4	B-7271-BZ
70 Guillerías	7.º Trabado-Sabater	124-1840	Gr. 4	B-4597-AH
	A Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 5	B-3048-BW
	A Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 5	B-4245-Z
71 Fallas	2.º Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 5	B-7272-BZ
	A Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 4	B-7271-BZ
72 Firestone	A Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 4	B-7271-BZ
	A Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 4	B-7588-X
	A Trabado-Sabater	124-1840	Gr. 4	B-4597-AH
73 Alicante 500 km	1.º Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 5	B-3048-BW
	2.º Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 5	B-3048-BW
74 Baviera	1.º Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 5	B-4245-Z
	2.º Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 4	B-7588-X
75 24 Horas Ypres	5.º Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 4	B-7271-BZ
	6.º Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 4	B-7588-X
76 Polonia	2.º Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 4	B-3793-AP
	7.º Cañellas-Ferrater	124-1840	Gr. 4	B-4597-AH
77 Chipre	2.º Cañellas-Sabater	124-1840	Gr. 4	B-7271-BZ
	A Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 4	B-3793-AP
78 R.A.C.E.	2.º Cañellas-Sabater	124-1840	Gr. 4	B-4597-AH
	A Zanini-Petisco	124-1840	Gr. 4	B-3793-AP
79 2000 Virajes	1.º Zanini-Petisco	124-2100	Gr. 5	B-4245-Z
	A Cañellas-Sabater	124-1840	Gr. 5	B-3048-BW
80 Cataluña	1.º Zanini-Petisco	124-2100	Gr. 5	B-4245-Z
	2.º Cañellas-Sabater	124-1840	Gr. 5	B-3048-BW
81 Costa del sol	1.º Zanini-Petisco	124-2100	Gr. 5	B-4245-Z
	2.º Cañellas-Sabater	124-1840	Gr. 5	B-3048-BW

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Antonio Zanini
3.º Salvador Cañellas
Marcas: 1.º SEAT

CAMPEONATO DE EUROPA: 8.º Salvador Cañellas

13.º Antonio Zanini

CAMPEONATO DEL MUNDO: 12.º SEAT

1978

82 Costa Brava	2.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-9903-R2
	A Cañellas-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-9904-R2
83 Guillerías	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
	5.º Cañellas-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2526-CV
84 Maspelomas	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
	A Cañellas-Sabater	124-1840	Gr. 5	B-7271-BZ
85 Fallas	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
86 Alicante	A Cañellas-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2526-CV
87 Baviera	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2528-CV
	A Cañellas-Sabater	124-1800	Gr. 5	B-7271-BZ
88 Polonia	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2528-CV
	3.º Cañellas-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
89 Chipre	A Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2528-CV
	A Fernández-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
90 R.A.C.E.	2.º Fernández-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2527-CV
	A Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2528-CV
91 Cataluña	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2528-CV
	2.º Fernández-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2527-CV

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Antonio Zanini
Marcas: 1.º SEAT

CAMPEONATO DE EUROPA: n.º Antonio Zanini
+ n.º "Beny" Fernández

1979

92 Costa Brava	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2528-CV
	A Fernández-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2527-CV
93 Maspelomas	2.º Fernández-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2527-CV
94 Guillerías	3.º Fernández-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2527-CV
95 Bulgaria	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
96 Isla de Elba	A Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
97 4 Regiones	2.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
98 Baviera	A Fernández-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2527-CV
99 Orense	A Fernández-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2527-CV
100 Polonia	1.º Zanini-Petisco	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
101 Halkidiki	A Zanini-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2526-CV
102 Chipre	A Zanini-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2528-CV
103 R.A.C.E.	3.º Zanini-Sabater	Fiat 131	Gr. 4	B-2525-CV
104 Cataluña	1.º Fernández-Sala	Fiat 131	Gr. 4	B-2526-CV

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 13.º "Beny" Fernández
14.º Antonio Zanini
Marcas: 2.º SEAT

CAMPEONATO DE EUROPA: 2.º Antonio Zanini

B/CIRCUITOS (Sólo Salvador Cañellas como piloto)

1978

1 Calafat	A (1.º entrenamientos)
2 Jarama	4.º (4.º entrenamientos)

1979

3 Calafat	1.º (2.º entrenamientos)
4 Calafat	1.º (1.º entrenamientos; V.R.)
5 Alcañiz	2.º (3.º entrenamientos)
6 Jarama	2.º (2.º entrenamientos)
7 Jarama	1.º (2.º entrenamientos)
8 Calafat	1.º (2.º entrenamientos; V.R.)
9 Calafat	1.º (2.º entrenamientos)

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Salvador Cañellas

Marcas: 1.º SEAT (pero no sólo gracias al equipo oficial...)

Nota: Se ofrece recompensa (verbigracia, adhesivos) para quien facilite alguna de las matrículas o grupos que faltan (justificándolo).



Habitáculo y maletero del "taxi" de Montecarlo (fotos: J. Franquet)



¿A quién o a qué se puede achacar el desastre? Tal vez a la falta de presupuesto o a una mala dirección deportiva, o, a lo mejor, a una falta de material o simplemente a la mala suerte; cada uno tendrá su opinión... Sobre el coche de circuitos, recordemos tan sólo para aquel que no lo sepa, que su presentación en 1978 fue siendo paulatinamente aplazada por problemas en el grupo propulsor, que se quería afinar demasiado. Al final, se optó por un motor más tranquilo y se participó en las dos últimas carreras del Campeonato. Este año, con la homologación del FL-90 y su motor de 1919 cc, se ha podido competir por fin en igualdad de condiciones con los Chrysler 2 litros y con el rapidísimo 124 de Hansi Bábler. El resultado es conocido...

HACIENDO BALANCE

Es pronto todavía para hacer un balance de lo que ha significado para el "rallysmo" español la actividad del equipo durante estos ocho años. Lo que no se puede negar, es que, pese al fracaso de la última temporada, el equipo SEAT ha sido, de lejos, nuestro mejor representante. Montecarlo, Firestone, Ypres, Polonia, son rallies que nunca se olvidarán, porque aunque aquellas proezas se vean superadas en el futuro —cosa que será bastante difícil de hacer con coches nacionales como eran los "taxis"— quedarán en cualquier caso como las pioneras indiscutibles.

Al volante de todos ellos (por Antonio Zanini)

Evidentemente, este dossier no se podía acabar sin algunas impresiones directas, vivas, sobre los auténticos protagonistas de esta historia que son, naturalmente, los "taxis". Y dichas impresiones solo podían dárnoslas dos personas, las únicas que los han conducido todos (o casi): Salvador y Antonio. Y entonces, a alguien se le ocurrió una buena idea: puesto que Salvador es el probador de la casa y ya escribe siempre... ¿por qué no damos, por una vez, las impresiones "del otro"? A Salvador, que es muy buen chico, le gustó la idea y aquí están para Uds. las impresiones directas de ANTONIO ZANINI:

"Cuando Seat me llamó, yo estaba por ahí con mis bolidos Simca y el primer Seat que me dieron fue un 1430 con motor de 1.550; fiable, resistente, sólido... pero de correr, nada... Llevaba un grupo muy corto, con cambio abierto y dos dobles carburadores que hacían mucho estruendo. Lo estuve probando un plan salida y pude comprobar que corría casi tanto como un Seat de comedores en el que había tenido ocasión de montarme un día..."

A aquel mismo coche le colocaron un motor de 1.608 que tenía más "patada", más par en baja. Pero le faltaba alegría en altos, de modo que no alcanzaba ni la velocidad punta de un 1430 de serie. Resulta que si se le cambiaba el árbol de levas se comía los engranajes (¿?) y teníamos que llevar un árbol de serie. A pesar de todo, era un coche bastante agradable de conducir en aquella época..."

Estos dos coches, aclaremoslo, los utilizó Antonio en sus dos primeros rallies, el RACE y el 2.000 Virajes y eran los célebres "preparados en Madrid", pertenecientes al equipo "promocional" que dirigía J.J. Pérez de Vargas.

"En el Firestone del 73 estrené un 124-1750 que, entre otras virguerías, llevaba tres amortiguadores delante, con lo que nos evitábamos, como era usual, el tener que cambiarlos. Paco Coll había montado dos carburadores horizontales para la ocasión, pero como los montaron mal —desalineados— no había manera de bajar de dos mil y pico de vueltas; se quedaba acelerado y sin ralenti. Pero de todos modos, marchábamos bastante bien hasta que se nos presentó un ligero problema de frenos que Vargas se empeñó en resolver; y lo hizo tan "brillantemente", que luego tuvimos que hacer media de 120 para llegar al si-

A nivel nacional, se dijo muchas veces que las pruebas habían perdido su color por culpa del monopolístico dominio de SEAT. Puede ser cierto, pero el alto nivel de profesionalidad a que se llegó, obligó a muchos equipos, tanto privados como oficiales, a tomarse las cosas más en serio y a trabajar para conseguir un nivel competitivo. Y también puede afirmarse que, sobre todo en los primeros años, el éxito de las berlinas oficiales animó a muchos privados a prepararse una "réplica" de aquellas, con lo que la competencia a nivel de coches nacionales salió ganando.

Los "taxis" no eran, desde luego, obras geniales de ingeniería. Pero Coll y Aguilera hicieron cuanto pudieron y para España representaban aquello de que "el tuerto es el rey en el país de los ciegos". Y esa corona se debía muchas veces a la completa organización técnica con que se contaba: bastantes rallies se ganaron gracias a las numerosas asistencias estratégicamente distribuidas. Los rivales, con un servicio privado mucho más modesto, se quedaban tirados en lugares donde un SEAT oficial, en cambio, contaba con una asistencia salvadora.

Fue —ha sido— una época de "vacas gordas". Había medios y... se aprovecharon ¿O tal vez no? Los rallies españoles se democratizaron. ¿O tal vez no? Se salió al extranjero y se clavaron picas en Flandes, en Montecarlo, en... Nuestros pilotos figuraron en listas de notoriedad. Alguien dirá que se pudo haber hecho mucho más. Sí, tal vez. Pero, pensémoslo, también mucho menos...□



Pese a su momentánea expresión, Vicente Aguilera es una excelente persona. Y nosotros le agradecemos infinito su desinteresada e inapreciable colaboración (foto: J. Fernández).

guiente control... creo recordar que en un paso a nivel saltamos más altos que el tricornio del Guardia Civil que estaba allí de vigilancia; luego nos saltamos la cola de entrada y no veas como nos pegaron en el techo. Pero como te decía, la solidez era virtud básica de los 124: ni se abolló..."

"Con el 1438-1.840 que vino después, te veías más... o sea, que llevaba más faros. Era su principal mejora. En cambio, tenía muchos problemas de puente trasero: se rompían continuamente los grupos y había que irlos cambiando varias veces por rallye. Pero "el Viçens" se inventó un sistema muy bueno consistente en colocar un radiador de aceite en el maletero y hacer circular el aceite mediante un mecanismo —llamémosle bomba— que se accionaba a través de una bieleta accionada por uno de los amortiguadores traseros".

"El 1.910 que estrenó Cañellas, tuve ocasión de probarlo en Calafat. Tenía un par motor increíble, fantástico; y una manejabilidad excelente para rallye. Le llamábamos el "super-panzas" porque llevaba unos aletines tipo Ascona Grupo 2. Después estrené el 1.840 con 16 válvulas, versión prototipo con las puertas de atrás hechas en plancha muy fina y soldadas; fue con el que me reintegré a las carreras después de mi sanción y con él gané el Oviedo. Y con el 16 válvulas estrenamos la dirección de cremallera. Este fue, creo yo, uno de los grandes hitos técnicos de los "taxis" y aquí estuvo batallando muchísimo "el Cañellas" para que se montase; fue un triunfo suyo. Con la cremallera, los coches ya se empezaban a poder manejar como coches de carreras. No era muy rápida, no. Pero era muchísimo más precisa y se podían controlar los contravolantes de forma impensable con la caja antigua. Con esta "revolución", los coches dejaron de ser autobuses... para convertirse en furgonetas".

"Luego, creo recordar, vinieron los puentes grandes, los que ya no rompían. Y cambiamos el autoblocante Colotti por un ZF que hizo a los coches mucho más manejables".

"Y luego, la inyección. La estrenamos en el Cataluña del 76, en un 124 Proto.. y abandonamos por que se estropeó. Cada vez que salíamos con la inyección, el invento se partía por la mitad y no había manera de acabar".

"Entre medio, recuerdo unos discos traseros aligerados —de fabricación nacional— que se colocaron como complemento a los delanteros sobredimensionados: eran tan malos (los aligerados) que al cabo de un rato frenabas y las ruedas seguían girando porque una parte del disco se quedaba pegada a las pastillas y la otra se iba con la rueda".

El Proto 2.100 fue el último de los "taxis", el

más sofisticado... "tenía un gran par motor, aunque a altos no tiraba nada. Pero es el "taxi" que más me gustó conducir. Quizá por que fue en el que más trabajé para ponerlo a punto. O, al menos, hice todo lo que sabía... Era muy manejable, fantástico aunque, en conjunto, difícil de conducir. Su gran problema fueron los frenos; se hubiera podido solventar, pero a finales de 1977 se dejó de trabajar en ello porque el reglamento impedía seguir adelante con los 124".

"Entonces, un buen día, se hizo una reunión en el super centro técnico espacial este que tenemos en Martorell y con "el Clúa" delante (D. Javier Clúa era, en aquella época, Director de Seat en Barcelona) discutimos sobre cual sería el coche a utilizar en 1978. Hubo quien defendió la homologación del 124-16 válvulas, otros propusieron el 131, yo quería el Lancia Stratos... Finalmente se optó por comprar los Super 131 Abarth, coches con motores muy potentes pero que, como después pudimos comprobar, tenían una serie de problemas que no eran de juventud sino de concepción. La suspensión dejaba mucho que desear. E incluso te diré que la potencia no era tan grande como se esperaba. Luego, con la inyección por guillotinas, se ganaron algunos caballos. Pero no se pudo solventar el asunto de los alternadores —que los quemaba— ni el de los misteriosos pinchazos".

"Conducir un Abarth era como conducir un tanque. Y no soy yo el único que lo dice. Pierre Pagani, en un ensayo que hizo del coche para la revista "Echappement" se sacaba el sombrero ante todos los tios capaces de conducirlo porque, lo que es él, no tenía ganas de jugarse la vida haciendo virguerías. Yo creo que en ese coche solo se ha buscado la efectividad, sin tener en cuenta para nada al piloto".

"En Chiple le incorporamos una suspensión larga "tipo safari" con la que se mostró muy manejable sobre tierra, aunque en asfalto resultaba prácticamente imposible de conducir".

"La despedida y el cierre tuvieron lugar en el decisivo RACE, donde me montaron un motor con una curva de utilización mucho más suave y "rallysta". Y este es el coche que si Dios quiere y todo va bien y llega la ayuda divina... yo seguiré manejando el año que viene".

"Los 124 de circuito no me han dejado tocarlos..."

"En conjunto, como conclusión, podemos decir que en los coches oficiales de Seat se buscó siempre y ante todo la robustez por encima de la velocidad. Tal fue el enfoque que en su día les dio Paco Coll y que Vicente Aguilera amplió tratando de proporcionarles velocidad sin merma de su legendaria robustez..."