

EN PRIMERA PERSONA

ANTONIO ALBACETE

“EN LAS CARRERAS DE CAMIONES EL PILOTO TIENE MÁS INFLUENCIA EN EL RESULTADO”

UNA ENTREVISTA DE MANUEL MARLASCA • FOTOS: ÁLVARO LÓPEZ Y © EQUIPO DE COMPETICIÓN CEPSA

A ANTONIO ALBACETE, tres veces campeón de Europa de camiones y otras tantas subcampeón, la última esta temporada, le parece admirable la fidelidad del patrocinio de Cepsa de su equipo “y no creo que haya patrocinadores que lleven 15 o 16 años con el mismo piloto y la misma actividad”. Albacete corresponde a su patrocinador, porque es el que tiene más títulos y mejores resultados en la parrilla del Campeonato de Europa, que acaba de rozar otra vez con la yema de los dedos. Ya en Madrid, Albacete ha charlado con Octanaje Magazine y ha explicado minuciosamente la competición, que tiene en el circuito del Jarama uno de sus grandes “templos” (“siempre es una fiesta y es la única prueba que llena el circuito”, confiesa), y asegura que la categoría de camiones es en la que el piloto influye más en el resultado. Pero no tiene inconveniente en reconocer que en su primera temporada en los camiones tuvo serias dudas si era lo suyo, aunque fue elegido “rookie” del año. Luego, cuando empezó a ser habitual del podio, “el único objetivo de Cepsa y mío es conseguir el título”



Acaba de volver de Alemania, de la sede de la marca Man, el camión que pilota y con el que ha conseguido tres campeonatos de Europa y tres subcampeonatos, y Antonio Albacete acude a la cita con el periodista puntualmente, acompañado del responsable del Equipo de Competición Cepsa, David Rodríguez, en la misma sede central de la petrolera, frente a Ifema. Durante sesenta minutos ha repasado su trayectoria y ha explicado pacientemente al periodista las características de una competición en la que él es líder indiscutible a nivel europeo. Y probablemente esta de los camiones es la última categoría en la que se le hubiera ocurrido pensar cuando pilotaba un kart o cualquiera de los “fórmula” en que participó y en los que consiguió varios entorchados, como el de ser el piloto español más joven en conquistar un título, el Campeonato Ibérico de Fórmula Fiesta, con 17 años. Pero es que en realidad, a Antonio Albacete, que hoy tiene 46 años, le salieron los dientes ya en competiciones automovilísticas. Sobre ello precisamente iniciamos la conversación.

En alguna biografía suya he leído que desde pequeño respiraba ese olor característico que desprende la mezcla de goma, gasolina y aceite. ¿Qué quiere decir?

Pues mire, precisamente el otro día estaba recopilando fotografías que tenía de mi padre, de las carreras y hay algunas fotos en las que estoy yo con un año o dos, que estoy con él. Mi

subidas en cuestras que hacíamos... Y de ahí viene mi afición a la gasolina y a la rueda...

¿Su padre le ha visto campeón?

De camiones no. Desgraciadamente murió poco antes de mi primer título europeo. Pero sí siguió toda mi carrera hasta entonces. Es más, si

“ **Está prohibidos la ayuda electrónica,** los controles de tracción y estabilidad **y el abs”**

padre montó un tallercito en Madrid en los años 60 y empezó preparando los seiscientos, luego corrió con los seiscientos, después empezó con los minis, y a finales de los años sesenta o principios de los setenta era muy famoso preparando minis, corría con ellos y llegó a ganar varios campeonatos de España de montaña y de circuitos; y yo nací en ese ambiente, y de recién nacido ya me llevaba mi madre a las carreras, al circuito del Jarama, al circuito de Alcañiz, a las

no hubiera sido por su apoyo no hubiésemos podido hacer lo que se hizo. Muchas de las temporadas, como la Fórmula Fiesta o Ford o Renault, las pudimos hacer porque el equipo y la preparación de los coches eran de él, era el que me ayudaba. Sin ello, económicamente no hubiéramos podido ir a los campeonatos.

Entiendo que estudios, pocos...

Hice hasta tercero de BUP y luego lo dejé porque ya me fui a Inglaterra a

EN PRIMERA PERSONA

ANTONIO ALBACETE



MAN TGA 18.480

El comienzo del final en Le Mans. El camión del campeón está visiblemente dañado

continuar con mi carrera deportiva y estuve allí un año entero; y después estuve yendo y viniendo y ya fue cuando empecé a nivel profesional.

Sus comienzos, como los de muchos pilotos fue en kart, ¿pero qué tiene que ver el kart con un camión de cinco toneladas y media?

En lo único que se parecen es que los dos son vehículos de competición, pero nada más; bueno, y que los dos tienen volante, acelerador, freno y el camión tiene embrague. El camión es un vehículo desarrollado y construido para la competición. Se parte de una base de un chasis de serie, de una cabina de serie, de un motor de serie, y llevamos algunos componentes de camiones de serie, como el cambio, pero se hacen modificaciones para que el camión tenga las prestaciones que tiene a la hora de estar en pista y sacarle el máximo partido. El kart y el camión se parecen en que son dos vehículos de competición, pero la conducción es totalmente diferente. El kart tiene unas reacciones muy

directas; con un kart tocas el volante y en seguida te mete a la curva, son movimientos muy rápidos y reacciones muy rápidas, y el camión es algo más lento. Tenga en cuenta que un kart con piloto y todo no llega a 200 kilos y el camión estamos hablando de cinco toneladas y media. Y le cuesta un poco más reaccionar, porque tiene que desplazar toda esa masa. Es con lo que tienes que contar. Te tienes que acostumbrar a esas inercias y a que los movimientos les cueste más, tienes que anticiparte mucho a hacer cualquier movimiento.

¿Y en qué se parece el camión a un Fórmula 3000, categoría en la que usted compitió en Inglaterra?

En un monoplaza también las reacciones son mucho más directas que en el camión. Sientes mucho más el contacto del coche con la pista. El camión eso te lo filtra un poco. Con un monoplaza llegas a la curva, tocas el volante, te metes y si te pasas un poquito de frenada o de la entrada en

curva, pierdes el vértice por medio metro; con el camión, si te pasa lo mismo, pierdes el vértice por dos metros y por tanto pierdes un montón de tiempo... Es la diferencia.

Usted corrió en muchas categorías de monoplazas y con cierto éxito. Y con 32 años en vez de ir, por ejemplo, a rallies se monta usted en un camión de carreras...

Siempre me han gustado los rallies, y de vez en cuando he hecho alguna cosita; precisamente ahora estoy preparando un mini para hacer rallies de regularidad y clásicos, pero mi vida siempre ha estado ligada a los circuitos. ¿Por qué llegué a los camiones? La verdad es que fue casi una casualidad. Yo estaba corriendo el campeonato de España de turismo y superturismos y desgraciadamente ese campeonato se acabó. Estábamos ahí unos cuantos pilotos que habíamos dirigido nuestras carreras profesionales a la competición, a los circuitos, y yo quería seguir ganándome la vida con las carreras. Entonces, a través de

Julián Piedrafita, un preparador que en ese momento estaba relacionado con Man, que estaba llevando todo el tema de adquisición de datos de Man, me vino la noticia de que Cepsa estaba buscando un piloto para su camión. Julián me habló muy bien del campeonato, me dijo que era un campeonato profesional que estaba en auge, que las marcas y patrocinadores estaban muy interesados, y que podía tener una salida profesional bastante digna. Y así fue como entré en contacto con Cepsa. Esto fue a finales del 96 e iniciamos este matrimonio que mantenemos desde entonces. Y eso que yo no lo tenía muy claro, aunque había visto las carreras de camiones en televisión y en el Jarama, porque cuando venían a Madrid siempre íbamos a las carreras de camiones; no lo tenía muy claro como le digo, aunque sí me pareció interesante.

¿Y cómo fue el flechazo con Cepsa?

Yo había estado en el circuito del Jarama viendo la primera carrera de camiones que se celebró en España,

EL CAMIÓN*

MODELO:	MAN TGA 18.480
Motor:	MAN D 2676 RT
Cilindrada:	12.419 cc
Potencia:	Más de 1.100 cv
Par motor:	Más de 5.000 Nm
Peso:	5.500 kg (60% eje delantero y 40%en eje trasero)
Cambio:	Manual
Frenos:	De disco HALDEX
Aceleración:	30 a 160 km/h en menos de 6 segundos
Lubricante:	Motor: CEPSA Eurotrans SHPD 5W30 Caja de Cambios: CEPSA Transmisiones FE+LD 75W80

*El camión tiene su base en la nave/taller de Antonio Albacete, en Colmenar Viejo. Allí están tanto el camión de competición como el de transporte

“**Mi padre tenía un taller** donde preparaba seiscientos y minis, corría carreras **y mi madre me llevaba de recién nacido a los circuitos**”

pero nunca había tenido nada que ver con Cepsa. De hecho, yo recuerdo que en el 88 o el 89, cuando corría en la fórmula 3000 estuve buscando patrocinadores y una de las empresas con las que contacté fue Cepsa... Pero nunca tuvimos relación hasta lo de los camiones... Entonces, cuando hablamos, yo dije mira, vamos a ver qué pasa, porque no sé si me voy a adaptar a las carreras de camiones, si me van a gustar o no, si voy a ser capaz de llevar un camión y ser competitivo; yo nunca había cogido un camión de carreras, y el primer año no salió mal; tuvimos algún resultado bueno, el tercer puesto en Suecia y en Francia, y decidimos continuar un año más; en la segunda temporada empezaron a venir mejores resultados, comencé a sentirme más a gusto, pero en el primer año hubo momentos en que yo no me veía integrado en el campeonato ni con el camión, aunque me eligieron “rookie”

del año... Y ya al año siguiente fue mejor...

Y hasta hoy, siempre en el equipo de competición Cepsa...

No es desde luego lo habitual, y precisamente por ello es digno de admiración que un patrocinador lleve tantos años apoyando una misma estrategia; no creo que haya precedentes del caso o habría que remontarse a lo de Marlboro con la Fórmula 1. Le insisto que es admirable, y no creo que haya patrocinadores que lleven 15 o 16 años con el mismo piloto y la misma actividad. Y la verdad es que entre nosotros no ha habido discrepancias; si acaso, algún malentendido que se ha resuelto hablando.

También es verdad que desde aquel comienzo como “rookie” del año usted fue mejorando cada año, hasta que llegó al podio como tercero en 2001.

En ese momento ya el objetivo no solo mío sino de todo el equipo y de Cepsa era optar a más... De hecho algunas temporadas estuvimos liderando el campeonato, pero por unas circunstancias u otras terminaba tercero o cuarto, pero nos dimos cuenta de que teníamos potencial como para poder ganar el campeonato. Y la victoria llegó en 2005, cuando se produjo la unificación de las dos categorías, camiones y supercamiones, y otra vez ganamos en 2006. Y desde entonces siempre el objetivo del equipo Cepsa y el mío ha sido ir a ganar el campeonato; fuimos segundos en 2007 y 2009, terceros en 2008 y ganamos el año pasado, y este año hemos vuelto a ser segundos; pero es muy difícil ganar siempre, aunque somos el único equipo que no nos hemos bajado del podio desde 2005.

Y en el 2007 les birlaron la victoria en los despachos, ¿no?

Fue una mezcla de mala suerte y de una jugada de los señores de la Fia (la Federación Internacional). Llegamos a la última prueba, en el Jarama con 26 puntos de desventaja con Bosiger, que sufrió varias averías en el circuito madrileño, hasta el punto de que

EN PRIMERA PERSONA

ANTONIO ALBACETE



en la última de las cuatro carreras nos valía con acabar terceros para conseguir el campeonato. Pero en la salida tuve la mala suerte de un incidente con el compañero del equipo de Bosiger; nos tocamos, como ocurre muchas veces; el salió a la tierra y volvió a entrar, y a mí me

con todas nuestras pruebas y el comité de apelación de la Federación Española, después de ver todo, dice que ha sido un accidente de carrera sin mala intención, porque el equipo Buggyra, el de Bosiger, mantenían que el alcance había sido intencionado. Pero apelaron a la Fia, donde deciden

curiosamente en el circuito británico de Donington, que supongo le trae recuerdos...

Me hizo mucha ilusión, ves a amigos que tienes de la época, gentes con las que estuviste cuando competías allí. Y aunque ya habíamos estado en 2000 o 2001 con los camiones, te hace mucha ilusión volver.

“

El patrocinio de Cepsa es admirable, porque no creo que haya patrocinadores que **lleven 15 o 16 años con el mismo piloto y la misma actividad**”

Pero el resultado final no fue demasiado bueno, porque después de una jornada fantástica del sábado, en la jornada del domingo se retira en la segunda carrera y termina en la tercera plaza en la general.

No nos importó el mal comienzo; porque también empezamos mal la temporada anterior, con el camión medio destruido en la primera prueba y terminamos campeones después de puntuar en todas las carreras.

pasó lo mismo; nada grave, un toque como hay tantos. Y acabé tercero, mientras Bosiger terminó séptimo u octavo, y entonces el equipo presentó una reclamación. El caso es que en el Jarama no hay muy buen sistema de cámaras o vídeos para ver lo que pasó, pero con lo recogido por nuestra cámara y por la que llevaba el camión del equipo Buggyra, los comisarios deciden sancionarme, me excluyen y Bosiger queda un punto delante de nosotros. Presentamos una apelación

los comisarios internacionales; y cuando llegamos a la sede de París, uno de los comisarios, que es checo y está muy bien relacionado, nos dijo que daba igual los argumentos y las pruebas que lleváramos porque la decisión estaba tomada, y era que la maniobra había sido intencionada, y nos quedamos sin título.

Pues mejor situarnos en esta temporada, en la que partía usted con el dorsal número uno como campeón de 2010 y que empezó

En 2010 ganó en Rusia, y esta temporada ganó la primera carrera y tuvo que retirarse en las dos siguientes...

Fue mala suerte. Teníamos buen ritmo en la segunda carrera, pero había un trozo de hierro en medio de la pista, lo pillamos y me alcanzó en el radiador y tuve que retirarme. En la tercera carrera, el domingo, se rompe un palier y dices bueno, qué le vamos a hacer...



PODIO DEL CAMPEONATO

El podio del campeonato con el subcampeón Antonio Albacete, el campeón Jochen Hahn y el tercero, Adam Lacko

¿No se puede reparar?

Imposible. Lo puedes reparar para la siguiente carrera, pero te condiciona mucho porque sales último; y en este

sabíamos que teníamos muy difícil el título. Y el Jarama es muy cierto que es nuestra casa, que se convierte en una verdadera fiesta de público

llegar a Le Mans y atacar lo más posible. Pero la realidad es que no estuvimos muy competitivos.

¿Por qué?

No lo sé... Ninguno de los Man fue bien... Dentro de lo que cabe estábamos delante de Hahn; incluso el domingo fuimos el primer Man, pero teníamos a los Renault y al equipo Bogyra delante... Pero si tú acabas cuarto y Hahn quinto, ya es un avance; pero luego, en la segunda carrera del sábado cometí un error, y quedé séptimo y Hahn segundo... y ya todo era muy complicado. Y el domingo, ya sabe, el accidente y la decisión de no seguir adelante.

¿Es mejor Hahn que usted?

Ni mejor ni peor. Depende de las temporadas, si eres capaz de tener o poner a punto un camión a tu gusto. Y luego que te salga todo bien, que no tengas averías mecánicas, ni accidentes y puntuar en todas las carreras. Hahn es un buen piloto y lo lleva demostrando muchos años, que siempre ha estado a punto de ganar el campeonato... No, no es ni mejor ni peor piloto que yo...

¿Y el camión suyo no es mejor que el de usted?

Los motores son iguales, pero hay

“

Desde que vimos que teníamos potencial **el único objetivo de Cepsa y mío es ganar el Campeonato de Europa**, que hemos conseguido tres veces”

caso, me di un golpe y fue un desastre. Realmente, ha sido una temporada con muchos altibajos...

Volviendo al campeonato, la realidad es que Hahn tomó el liderato tras las cuatro carreras de Italia, que es el segundo Gran Premio de la temporada, y fue siempre por delante de usted también en Albacete, en el circuito francés de Nogaro, en Alemania, en Rusia y en la República Checa, hasta llegar a Bélgica, donde empezó usted su particular recta final, le recortó 51 puntos a Hahn y salió usted a 27 tan solo... camino del Jarama, que es como su casa...

Es verdad que en Bélgica conseguí dos victorias, y un segundo y un tercer puesto, y que me coloqué a 27 puntos de Hahn, pero también

siempre con las carreras de camiones. Es la única prueba que llena el circuito, con más de 40.000 espectadores, y este año hizo buen tiempo y, a pesar de la crisis, se volvió a llenar.

Recortó usted otros diez puntos y llegó al último Gran Premio, en Le Mans, a 17 puntos de Hahn.

Ya, pero sabíamos que iba a ser difícil, aunque en algunas ocasiones se nos ha dado bien ese circuito... Pero en circunstancias normales superar 17 puntos es muy difícil..., salvo que el contrario tenga alguna avería o accidente. Puedes recortar cuatro o cinco puntos, y además este año Hahn ha estado muy fuerte, pero todo podía pasar. La idea era

EN PRIMERA PERSONA

ANTONIO ALBACETE



diferencias en la construcción, con lo que el mío puede ser mejor para un circuito y el de Hahn para otro. Pasa como en la Fórmula 1, donde de los 24 pilotos que hay, de la mitad de la parrilla para adelante, todos pueden ser campeones. Tú le das un Red Bull a Kovalainen y es campeón; y montas

para encontrarte cómodo. Hay algunas veces que te encuentras cómodo con una serie de reglajes, pero que no son suficientemente rápidos. Pero los camiones es una de las categorías en las que el piloto tiene más influencia en el resultado. No tenemos ayuda electrónica ni

Pero sin duda el piloto tiene mucho que decir...

¿Se comunican ustedes con el muro durante la carrera?

Nos van dando instrucciones o información o yo voy dando también información. Hay veces que en medio de la carrera hablo con el ingeniero y le digo oye que el camión está empezando a virar mucho o él me recuerda cómo utilizar los frenos de delante o de atrás... Tenemos comunicación, pero no constantemente, claro...

¿Y se transmiten datos?

Está prohibida la telemetría. Lo que sí está permitido es que cuando paras el ingeniero descargue todos los datos y los lea. Lo que no se puede hacer es estar recibiendo datos en tiempo real, como en Fórmula 1 en que los ingenieros de motores te cambian los parámetros o te dicen pon el motor a tal porque no llegas al final como estás gastando el combustible.

¿Tiene aerodinámica el camión?

En el camión la aerodinámica está prohibida por el reglamento. Cualquier aditamento aerodinámico o elemento que tenga eficacia aerodinámica

“

Las carreras de camiones en el Jarama

son siempre una fiesta, y es la **única competición que llena de público el circuito**”

a Vettel en el Lotus de Kovalainen y no puede optar al título. En nuestro campeonato hay camiones de primera línea, como el de Hahn y el nuestro, y luego hay camiones que no están tan evolucionados como los nuestros.

¿El piloto puede mejorar el camión?

Claro, no todos conducimos igual. A lo mejor lo que a mí me viene bien o me gusta, a camiones iguales a lo mejor a Hahn no le viene bien o no le gusta. Vas adaptado el camión a tu estilo de conducción y lo evolucionas

controles de tracción ni estabilidad ni abs, todo eso lo tenemos prohibido y, como le digo, el piloto tiene más influencia en los resultados que en otras categorías.

¿Pero ocurre como en otras categorías que hay que buscar una especie de convención con los ingenieros?

Se trata de conciliar los datos que recoja el ingeniero y las que yo le transmito. Entre lo que yo le transmito y lo que se ve con la adquisición de datos, se hace una valoración...



EN EL JARAMA

Iván Cruz, Antonio Albacete y Gabriel Madrid corresponden a la afición del Jarama

está prohibido. Si nos dejaran, por supuesto que tendría influencia. No tenemos ni fondos planos ni alerones ni difusores ni nada que esté prohibido.

Para mayor igualdad aún, este año se ha impuesto lo del sorteo de los neumáticos...

Es muy buena decisión, y se tiene que seguir haciendo y teniendo un control exhaustivo con los seis neumáticos por día. En caso de que tengas un problema, que hayas tenido algún

golpe y se te haya roto algún neumático o hayas estropeado uno, adicionalmente tienes otros seis para todo el año. Antes no había sorteo y cada uno utilizaba los que quería...

Y tienen una velocidad límite...

Sí, a más de 160 kilómetros por hora te sancionan. Llevamos GPS y el control de velocidad es automático. Y el camión tiene que pesar un mínimo de cinco toneladas y media,

ni un gramo menos... Los caballos te los delimita un restrictor que llevamos en el turbo por imposición reglamentaria, y todos utilizamos la misma cilindrada, unos doce litros, y los motores son más o menos iguales, seis cilindros en línea. Los supercamiones eran una categoría mucho más evolucionada. No tenías un chasis de serie... Los caballos no tenían restrictor, y el peso era de 4.800 kilos y llevábamos cambios

EQUIPO CEPSA COMPETICIÓN*

Responsable de Equipo:	David Rodríguez
Piloto:	Antonio Albacete
Manager:	Iván Cruz
Ingeniero:	Justo Álvarez (Piedrafita Sport)
Logística:	Gabriel Madrid
Jefe de Mecánicos:	José Andrés Valiño
Mecánico:	Iván de Castro

*Además de su propio camión de asistencia, el equipo de competición Cepsa cuenta con los dos camiones que Man desplaza a las carreras: uno, con motores de repuesto, piezas del motor, etcétera, con otros dos o tres ingenieros y cuatro mecánicos para tres de los Man que corren en la competición; los de Albacete, Hahn y Nittel. En el otro camión es el de los cuatro ingenieros encargados de la adquisición de datos de Man, del motor y de otros componentes.

EN PRIMERA PERSONA

ANTONIO ALBACETE

secuenciales... Y ahora, como le digo, tienen que tener 5.500 kilos o más, y desde hace dos temporadas solo se permite un turbo, no puede haber dos ni aunque sean paralelos

¿El combustible es la diferencia entonces?

Cepsa experimenta y no solo con los gasóleos sino también con el aceite... Aunque no siempre el combustible que utilizamos en el camión es el mismo que se utiliza en carretera. Pero de hecho nos gustaría hacer más, aunque hay que tener cuidado porque según el reglamento nosotros tenemos que utilizar combustibles convencionales... Nosotros utilizamos el Óptima de Cepsa...

Obviamente, hay parrilla de salida.

Claro. El formato de carreras es de dos días, sábado y domingo; cada día tenemos dos tandas de entrenos libres de 20 minutos, una tanda cronometrada y una superpole de 10 minutos a la que entran los 10 primeros, que decide la parrilla; y según se acaba esa primera carrera para la siguiente se invierten las primeras ocho posiciones; y el domingo, lo mismo

Usted coincidió con Carlos Sainz en sus comienzos e incluso formaron equipo juntos...

Sí, el de España, y fuimos segundos en la Fórmula Ford en Inglaterra en 1983. ¿Qué le voy a decir de él? Ha sido dos veces campeón del mundo de rally, ha ganado el Dakar... Es un pilotazo en su categoría. Estuvimos corriendo la Copa del Mundo, de hecho él ya hizo esa carrera porque fue el premio de Marlboro por haber ganado la Challenge Marlboro en España, pero él lo tenía muy claro. Recuerdo que hablando con él y con Juanjo Lacalle cuando estábamos en Irlanda en un circuito que estábamos con las caravanas y dormíamos en el circuito, y una noche cenando en la nuestra, nos dijo: 'A mi me encantan los monoplasas porque es lo que te da sensación de velocidad y de ir pegado al suelo, pero yo tengo muy claro que tengo que ganar dinero con esto, y ahora mismo la única oferta que tengo para ganar dinero con los coches es hacer el Campeonato de España de Rallys'. La red Renault le había fichado y le pagaba. Y dijo también que donde veía la salida era en los rallies, y al final le fue bien.

EL CAMPEONATO DE EUROPA'2001

Comenzó en el circuito británico de Donnington los días 23 y 24 de abril y finalizó en el francés de Le Mans el 8 y 9 de octubre. Los otros ocho grandes premios se corrieron en Italia, Albacete, Francia (Nogaro), Alemania (Nürburgring), Rusia, República Checa, Bélgica, España (Circuito del Jarama) y Le Mans (Francia).

Cada Gran Premio consta de cuatro carreras, dos el sábado y dos el domingo. Ambas pruebas se denominan "Carreras de Campeonato" y, son carreras "largas" e unas 12 ó 13 vueltas, según el circuito.

Los entrenamientos cronometrados dan lugar a la formación de la parrilla de salida de la primera carrera y el resultado de ésta sirve para formar la parrilla de la segunda. Se mantiene el sistema de parrilla invertida, por el que el orden de los ocho primeros clasificados de la primera carrera queda invertido en la segunda.

La primera carrera de cada jornada puntúa: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 y 1; mientras que la segunda puntúa: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 y 1.



CON EL PIE EN EL ACELERADOR

¿Estado civil?

Casado y con dos hijos: Antonio, que tiene 12 años, y Marta, de 8.

¿Su primer coche?

Lo recuerdo perfectamente. Un Mini; me saqué el carné precisamente para ir a correr a Inglaterra; me fui con 18 años y tenía que llevarme un coche para moverme por allí, y mi padre me preparó un mini.

¿Qué coche tiene ahora?

Tengo varios. Le digo dos: un BMW M3 del año 89 y una Toyota pick up... Los demás coches que tengo son de colección.

¿Cuántos puntos le han quitado?

Me quitaron tres puntos por ir hablando por teléfono, pero ya los he recuperado.

¿Tiene carné de primera especial?

Tengo carné para llevar camiones rígidos, pero no con remolque, y tampoco he tenido necesidad de tener el primera especial.

¿Y quién lleva el camión de circuito en circuito...?

¿El de competición? Nadie, va dentro de otro camión... El camión de competición no puede ir por la carretera. Pero no es un transporte especial. El camión de competición cabe perfectamente dentro del otro...

¿Conduce usted muy rápido?

No, pero cuando me traslado con el equipo ya les he dicho que yo no conduzco. Y con los coches que tengo, que son de colección como le he dicho, no puedo correr demasiado. En Francia me multaron una vez por ir a 170, y además la policía vino detrás de mí y me pararon.

¿Gasolina, gasóleo, híbrido, eléctrico...?

Gasolina.

¿Y para el camión?

Gasóleo Óptima de Cepsa