

98 OCTANOS

Raymond
Blancafort



Selex, la historia de un milagro español

➔ **Miquel Molons fue el gran pionero de los monoplazas de construcción nacional, desde los F-4 a la F-3 pasando por las Fórmula 1430 y 1800**

Entre los personajes claves del automovilismo nacional, un tanto olvidados o lejos de la popularidad, **Miquel Molons** debe contar un espacio propio: fue el impulsor de los monoplazas en España y el más famoso y prolífico constructor nacional de este tipo de vehículos en los 70, cuando Seat se lanzó a los circuitos –Jarama, Calafat y Montjuïc– creando la F-1430 y después la F-1600/F-1800 con prestaciones no lejanas a las de los F-3 de la época. Fueron los mejores años del automovilismo de velocidad nacional y por el volante de los Selex desfilaron pilotos del calibre de **Salvador Cañellas, Paco Josa, Javier Juncadella, Jean Claude, Kuru Villaceros**, los hermanos **Jorge y Hansi Babler, Federico Van der Hoeven, Niki Bosch, José Luis Ferrer, Ricardo García Galiano, Fermín Vélez, Juan Alonso Celada, Miquel Valls o Adrián Campos**, así como **Miquel Molons**, su hijo.

Molons, de 85 años, recibió en AutoRetro un merecido homenaje a su trayectoria iniciada hace 50 años cuando puso en marcha Amortiguadores Selex.

Aficionado a la mecánica, se había construido un midget y tomaba parte en las pruebas que se disputaban en el Estadio Metropolitano



De los Guepardo de F4, con motor de moto de 250 cc, al Avidesa de Adrián Campos en el Europeo F3, casi 20 años de historia de los monoplazas



Javier Forcano, Miquel Molons y Jaume Xifré



Miquel Molons, pasión por la competición

no de Madrid y en Barcelona, (Cánodromo Sol de Baix, Velódromo Mostajo o La Maquinista). También impulsó el karting.

Pero la gran aventura de constructor de monoplazas comenzó en 1965 cuando Molons entra en contacto con el joven ingeniero **Jaime Xifré**. Miquel quería que su Escudería Selex de karting diera un paso más y crearon el Selex ST1, el primer Fórmula IV de la historia del automovilismo español, un coche de apenas de 250 kg. de peso y con un motor de Ducati

24 Horas de 28 CV. Este primer ejemplar dejó paso a una corta serie de coches bautizados con el nombre de Guepardo ya que así lo quiso **José Artés de Arcos**, que apoyó financieramente el proyecto.

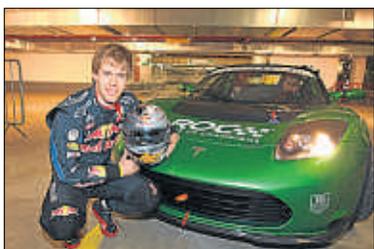
En 1968, Molons decidió dar un nuevo salto: el ST2, ¡un F-3!. Xifré hizo un chasis innovador por ser muy corto de distancia entre ejes. Salvador Cañellas disputó con este coche algunas carreras internacionales de F-3.

En 1971, Selex acude a la llamada de Seat, que convoca la F-1430

con su ST3 y dos años después realiza el ST4 de la F-1600 (que después fue F-1800) también organizada por Seat. Algunos ST4 fueron reconvertidos en F-Renault y disputaron el Campeonato de Europa de F-Renault. Para estas categorías se sucedieron los ST5, ST6 y ST7 y el ST8. Éstos dos últimos nacieron como F3, pero las dificultades para disputar el Europeo hicieron que fueran reconvertidos en coches de F-1430 y vendidos a clientes. Selex, donde se habían incorporado **Paco Guitart y Javier**

Forcano, cerró sus puertas en 1980 pero en 1982 **Manuel Valls**, el último campeón de F-1430, financió la construcción del ST9, un F-3 avanzado, con efecto suelo incluido. El coche fue rebautizado con el nombre de Avidesa, el patrocinador. Como Avidesa 383 y en manos de Adrián Campos disputará el Europeo de F3 de 1983.

La aventura de los coches concluyó aquí. La de los amortiguadores aún continúa. Y Miquel Molons, a sus 85 años, todavía la supervisa ●



Vettel corre con un coche eléctrico

Los pilotos de F1 que tomaron parte en la Carrera de Campeones en Dusseldorf quedaron sorprendidos por el Tesla Roadster y las posibilidades deportivas de este coche eléctrico. Fue el vehículo que utilizaron para los reconocimientos de la pista. Éste era el primer Tesla preparado para competición, aunque la preparación se limitaba la seguridad. Pilotos y público gustaron de sus prestaciones pero echaron en falta el sonido de un motor ya que los eléctricos son silenciosos ●



Adiós a la Supercopa León, hola Euro CER

Las Supercopas Seat León y Eurocup Seat León no se celebrarán en 2011. Lamentablemente la marca española ha decidido cambiar de política y dejar de apoyar estas dos categorías, la mejor competición de circuito a nivel nacional y una de las mejores en el marco europeo. Francesc Gutiérrez (Vlineorg) está intentando darles salida y podría ampliar el CER (Nacional de Resistencia) con la organización de un CER a nivel europeo, acompañando al Mundial de Turismos, mientras que Jesús Pareja estudia, a nivel nacional, una serie de carreras sprint para estos coches, junto con el Open GT ●

Los mototaxi limeños también saben volar

Si no hay otra cosa, cualquier medio vale para correr. Esto es lo que piensan los conductores de los mototaxi de Lima, tricidos especialmente acondicionados, que se dieron cita en la azotea de un centro comercial para elegir 'el más charly' (aquel que tiene su vehículo mejor decorado), y también el 'más bravazo', es decir el más rápido. José Carlos Travezaño ganó el primer título gracias a un equipo de música excepcional. Luis Alberto Tunque fue el más rápido en la carrera reina de la velocidad, los 'Torito 150' (motores de 150 cc preparados), aunque había otras dos categorías de 125 y 150 de serie ●

