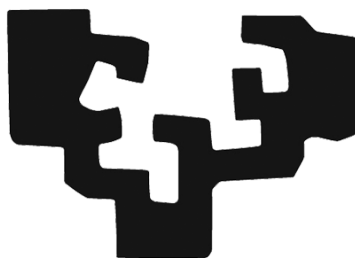


eman ta zabal zazu



Universidad  
del País Vasco

Euskal Herriko  
Unibertsitatea

## **TRABAJO FIN DE GRADO**

### **Camino a Le Mans**

Autor:

Alexander Segade Fidalgo

Tutor:

César Coca García

Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación

Grado en Periodismo

Curso académico 2020-2021

# Camino a Le Mans

*Epsilon Euskadi fue en 2008 el primer equipo español en correr las míticas 24 horas de Le Mans*

“Me acuerdo que cuando estábamos a punto de arrancar el motor, estaban los ingenieros de Judd que habían venido desde Inglaterra y eran las tres de la madrugada o una cosa así, lo arrancamos y... ¡El motor giraba al revés! Tuvimos que quitar el motor de arranque, volverlo a meter, hacer un soporte y un empalme para poder arrancarlo como dios manda y al final lo conseguimos. Después, a las siete u ocho de la mañana salíamos del taller y nos íbamos al aeropuerto de Foronda en Vitoria para probarlo por primera vez. Vino también el presidente de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) a verlo. Aquellas semanas, hasta la carrera en Barcelona, fueron absolutamente de locos. Iban llegando las piezas, las íbamos montando... todo era complicado”, recuerda con ilusión Joan Villadelprat.

Epsilon Euskadi fue un equipo de automovilismo vasco fundado en 2004 por Joan Villadelprat, quien estuvo en escuderías de Fórmula 1 tan laureadas como Ferrari, McLaren o Benetton. Villadelprat estableció la sede del equipo en la localidad guipuzcoana de Azcoitia después de que el PNV le convenciera para establecerse en Euskadi. Desde allí el equipo comenzó su andadura en diferentes campeonatos europeos.

En 2004 Epsilon empezó a participar en las World Series, un campeonato de monoplasas europeo que estuvo activo desde 1998 hasta 2017, con el piloto vasco Ander Vilariño. Este campeonato fue muy prestigioso y sirvió a varios pilotos para dar el salto a la Fórmula 1. Por ejemplo, el actual piloto español de Ferrari Carlos Sainz lo ganó en el año 2014 y al año siguiente, en 2015, entró en el gran circo.

En 2005, el equipo continuó en las World Series y entró en las categorías Fórmula Renault 2.0 y Megane Trophy. Estos eran campeonatos soporte que corrían los mismos fines de semana que las World Series. “Ese año íbamos con tres equipos. Lo cual

significó que pasamos de un personal cuando llegué a Azcoitia de seis personas, además de los tres propietarios del equipo y de mí, a tener que montar una estructura para llevar seis coches en tres categorías diferentes”, explica Santiago García, que fue el team mánager de Epsilon Euskadi. “Yo hacía de todo”, cuenta, “poner la piruleta de las paradas en boxes, firmar contratos con los pilotos, llevar el mantenimiento de la empresa, seleccionar personal, era el team manager de los equipos... absolutamente de todo”.

Esa temporada de 2005 Epsilon contó en las World Series con el piloto polaco Robert Kubica, quien al año siguiente debutaría en la Fórmula 1 de la mano de BMW Sauber. “En un test de post-temporada del año 2004 en el circuito francés de Paul Ricard”, recuerda Santiago García, “un mánager que Joan conocía dijo: *‘Mira tengo un piloto con pasta pero que no anda. Y tengo un piloto sin un duro que va como un avión. Tú verás lo que haces’*. Efectivamente Kubica iba como un avión. Joan se tiró a la piscina y se quedó con él y con Félix Porteiro, que era otro crack”. Así, con esos dos pilotos, en 2005 Epsilon ganó el campeonato de constructores de la categoría y Robert Kubica conquistó el de pilotos. En la Fórmula Renault y la Megane Trophy la escudería participó con el guipuzcoano Antonio Aristi.

### **Empieza el diseño del coche**

Ese mismo año, además, Epsilon Euskadi puso en marcha un máster en la Universidad de Mondragón con el que generar nuevos talentos y gente cualificada para el equipo. Los dos o tres mejores alumnos de cada curso entraban a la escudería. Fue con tres alumnos del máster de la primera promoción y John Travis, que había trabajado como ingeniero en el equipo Penske de la Indycar estadounidense, con quienes Epsilon empieza en 2006 a diseñar el coche con el que el equipo participará en la edición de las 24 horas de Le Mans del año 2008. De esta manera, durante los años 2006 y 2007 el equipo continúa compitiendo en las tres categorías mientras, al mismo tiempo, parte de sus recursos los destina a diseñar el prototipo de Le Mans.

A finales del año 2007 hubo varias discusiones y diferencias de opinión entre el equipo y John Travis acerca del proyecto que provocaron la salida abrupta de Epsilon del ingeniero inglés. Esto fue un contratiempo importante para el equipo. Joan Villadelprat encontró su sustituto en el ingeniero argentino Sergio Rinland, a quien conocía previamente de haber trabajado juntos en la Fórmula 1 y con quien guardaba una gran

amistad. Así, Rinland se hizo cargo del proyecto en la última etapa del diseño y montaje del coche.

El objetivo era correr las 24 horas de Le Mans en 2008, que se disputaban entre el 14 y 15 de junio de ese año. Para ello, el equipo debía competir antes de la carrera en algún campeonato que les permitiese llegar a Le Mans lo suficientemente preparados. En aquellos años el campeonato de carreras de resistencia más importante que había a nivel europeo era la European Le Mans Series (ELMS). Epsilon Euskadi participaría en dicho campeonato en la clase LMP1, la más alta, que comenzaba el 6 de abril de 2008 en el circuito de Barcelona-Catalunya. Las otras categorías que corrían en la ELMS eran la LMP2, prototipos similares a los LMP1 pero con menor potencia, la LMGT1 y la LMGT2, coches tipo turismo.

Las 24 horas de Le Mans en 2008, y varios años antes y después, no pertenecían a ningún campeonato. La prueba era una carrera independiente y no puntuable en ninguna competición. Por ello, las inscripciones para Le Mans y la ELMS eran dos diferentes. “Yo, junto con mi secretaria Goizane, hicimos la inscripción y pasamos todos los datos al Automobile Club de l'Ouest (ACO). A principios de 2008 se nos acepta la inscripción de un coche, y el otro como reserva”, explica Santiago García. La ACO es el organismo promotor de las 24 horas de Le Mans.

Llegó finales de 2007 y principios de 2008 pero el prototipo que debía estar en pista el 2 de marzo para el test de la ELMS en el circuito francés de Paul Ricard no estaba aún montado. Por esas fechas, gracias a que entró un nuevo socio en Epsilon y compró el 10% del equipo por seis millones de euros, se pudo terminar el proyecto y empezar a montar el LMP1. En la sede de Azcoitia el equipo no tenía aún la capacidad de fabricar la mayoría de sus propias piezas, algo que sí pudo hacer posteriormente con la nueva nave de Vitoria, pero lo que sí podía hacer era diseñarlas. De este modo, se enviaban los diseños a proveedores externos que producían las piezas del coche y estos las enviaban de vuelta a Epsilon. Poco a poco las piezas iban llegando y se iban montando. Los meses previos al test de Paul Ricard el personal de Epsilon trabajó día y noche para tener listo el coche, incluidos los días festivos.

El motor Judd V10 de 5.500 centímetros cúbicos que montaba el prototipo de Epsilon Euskadi rugió por primera vez la noche anterior a realizar un *shakedown* en el aeropuerto de Foronda, en Vitoria. “Un *shakedown* fundamentalmente es probar que

funciona todo. Simplemente es rodar y ver que cuando frenas el coche realmente frena y no se va hacia un lado, que entran todas las marchas, que estén bien puestas... todo eso”, explica José Santos, ingeniero de pista del coche número 20 de Epsilon. Cuando el equipo arrancó el motor en la nave de Azcoitia giraba al revés. El motor de arranque se había montado de tal manera que hacía que girase al sentido contrario del que debería. Esto provocó que el personal tuviera que trabajar toda la noche para solucionar el problema y tener listo el coche a la mañana siguiente.

“Nos tocó pringar todo el martes por la noche en el taller. Yo me fui el lunes y cuando volví el martes me llevé unos cereales para desayunar y unos calcetines de repuesto. Pensé: Esto mañana no lo acabamos ni de coña, porque faltaba muchísimo. Digo: Mañana pringamos fijo”, recuerda Santos.

### **Problemas**

En el *shakedown* de Foronda el equipo detectó un problema con la geometría de las suspensiones del coche. Estaban mal alineadas, lo que provocaba que el volante estuviese un poco torcido y costara mantener el coche en línea recta. Este problema se consiguió solucionar sin mayor contratiempo. En el test oficial de la ELMS que tuvo lugar en el trazado francés de Paul Ricard los días 2 y 3 de marzo de 2008 Epsilon se encontró con un problema aún mayor. El motor de arranque del coche estaba situado en un lugar en el que se sometía a temperaturas muy altas, lo que provocaba que se sobrecalentara. Cuando se apagaba y se volvía a encender el motor de arranque no funcionaba. A veces sí arrancaba, otras le costaba un poco y otras directamente había que sustituirlo por uno nuevo. Esto era un inconveniente importante pues por reglamento los repostajes y cambios de rueda debían hacerse con el motor apagado.

En el test de Paul Ricard Epsilon apenas pudo rodar. Se quedaron sin motores de arranque y tuvieron que comprárselos al equipo de Porsche de la clase LMP2, que llevaba el mismo. Porsche se los vendió a 3.000€ cada uno. “Virgen santa, los motores de arranque más caros de la historia”, se ríe Daniel Alfonso, mecánico de Epsilon y encargado de controlar la manguera de gasolina en los *pit-stop*, quien cree recordar haber comprado dos o tres.

Después del test oficial y antes de la primera carrera de la temporada en Barcelona la escudería hizo un test privado en el circuito de Alcarrás, en Lérida. Allí, los problemas

con el motor de arranque continuaron y apenas rodó el coche en pista. “En Alcarrás estuvimos dos días empujando el coche porque no arrancaba, y una noche también con un problema con el depósito de gasolina... hasta las cuatro o cinco de la mañana allí en el box. Me acuerdo de haberme ido al hotel apestando a gasolina y al día siguiente ya llegas hecho polvo porque has dormido una hora”, recuerda amargamente José Santos.

Tras el *shakedown* y los test posteriores llegó la primera carrera de la temporada de la Le Mans Series en el circuito de Barcelona-Catalunya, el 6 de abril de 2008. Las carreras del certamen, cinco en total, consistían en hacer 1.000km a cada circuito, lo que suponían entre cinco y seis horas de carrera aproximadamente. “Hay una foto por ahí que no sé quién la hizo, ¡con una cara que tengo! Teníamos ya un sueño atrasado... de infierno”, cuenta Santos.

En el campeonato Epsilon corrió con el coche número 20 pilotado por los españoles Ángel Burgueño y Miguel Ángel de Castro. Burgueño fue el piloto que participó desde el principio en el desarrollo del coche e hizo los test previos a empezar la temporada. En Barcelona clasificaron a cinco segundos del coche número 8 de Peugeot, que había logrado la *pole position*. Durante la carrera se rompió la caja de cambios pero lograron repararla y acabarla en la 32ª posición y 10ª en su categoría, la LMP1.

### **Defecto crónico**

En aquella primera carrera el equipo descubrió otro problema importante que tenía que ver con la caja de cambios, de la marca Ricardo. Resultó que esta tenía un defecto crónico de diseño. “Tenía un problema en el rodamiento del eje secundario. El soporte no estaba bien centrado. Lo que ocurría con el paso de las horas era que el rodamiento sufría y los engranajes se partían por el lado derecho porque el rodamiento no funcionaba como debía funcionar. Todo eso provocaba vibraciones y a veces afectaba también a los piñones de la corona”, explica el italiano Claudio Corradini, jefe de mecánicos de la caja de cambios en Epsilon. Básicamente, el problema provocaba que cada cierto tiempo el cambio se rompiera y hubiera que repararlo.

Los reglamentos de la ELMS y de Le Mans no permitían cambiar la caja de cambios entera ni tampoco la carcasa, que es lo que cubre el interior de la caja. Lo que sí estaba permitido era sustituir las piezas que se rompían en el interior del cambio. Esto era lo que debía hacer el equipo cada vez que partía la caja de cambios. “Es un trabajo aun

más largo. Sustituir el cambio entero es muy fácil, es sacar uno y poner otro. Pero de la otra forma no, claro”, dice Claudio.

“El problema del cambio significaba gastarnos unos 700.000€, que no los tenía más, para sacar el cambio Ricardo y montar el Xtrac con su motor de arranque correspondiente. Así se hubiera solucionado el problema, pero no teníamos el presupuesto para hacerlo”, comenta Joan Villadelprat, jefe de equipo y propietario de Epsilon.

La siguiente carrera fue en el trazado italiano de Monza el 27 de abril de 2008. En esta ocasión, volvió a romperse la caja de cambios cuando el coche rodaba en la quinta posición de su clase. Esta vez, Miguel Ángel de Castro, que pilotaba el coche en ese momento, no pudo llevar el coche a boxes y Epsilon tuvo que retirarse a las dos horas y cuarto de carrera. “La clasificación final que teníamos en las carreras no era el espejo de las prestaciones del coche. Siempre en los primeros stints, que los solía hacer yo, estábamos entre el 6º y el 10º puesto. Sin embargo, acabábamos más atrás porque en todas las paradas perdíamos mucho más tiempo que el resto de rivales”, recuerda Ángel Burgueño, piloto del coche junto a Castro. Burgueño se refiere al problema con el sobrecalentamiento del motor de arranque, que les hacía perder tiempo en cada parada de boxes. “Había que tratar de enfriarlo echándole agua, espráis de nitrógeno y demás. Los motores de arranque si se recalientan se quedan agarrados y dejan de funcionar”, explica Daniel Alfonso.

Después de Monza el equipo llegó a Spa-Francorchamps, en Bélgica, para disputar la tercera carrera del campeonato el 11 de mayo. En la sesión de entrenamientos libres Ángel Burgueño sufrió un accidente. Al salir de la curva Blanchimont, una curva muy rápida a izquierdas, se rompió el anclaje del trapecio de la suspensión del coche y fue haciendo trompos hasta la siguiente curva. A pesar del golpe contra las barreras Burgueño salió ileso. “Si llega a ser a la entrada de la curva el golpe hubiese sido mucho más fuerte”, asegura el piloto. “Es una curva que se pasa a más de 300 km/h. Entonces, todo el coche soporta mucho estrés”, explica Burgueño.

En la carrera el equipo consiguió un gran resultado. Acabó en la 11ª posición en la clasificación general y 7º en la categoría LMP1. “Esa carrera recuerdo que no fue de las que mejor iba el coche. Se hicieron unas modificaciones aerodinámicas que no funcionaron como se esperaba y tuvimos que volver a la evolución anterior. Aún así,

Spa es un circuito que se disfruta un montón con el LMP1. Fue una carrera entretenida peleándonos todo el rato con Verstappen (piloto del coche de Porsche de la clase LMP2 y padre del actual piloto de Fórmula 1 Max Verstappen). Fue una buena carrera, una pena la pérdida de tiempo en boxes. Pero estuvimos rodando séptimos u octavos con buen ritmo. Llovió algo también, para no variar”, recuerda Ángel. Esta posición final de carrera demostró que el Epsilon eel, nombre que tenía el prototipo, era un coche competitivo a pesar de los problemas del motor de arranque y la caja de cambios.

Tras la carrera de Spa la siguiente cita eran ya las 24 horas de Le Mans, del 14 al 15 de junio, que no era puntuable para el campeonato de la Le Mans Series. El equipo llegó al circuito de la Sarthe habiéndose inscrito con un coche, el 20, mientras que otro quedaba como coche reserva. Esta situación cambiaría repentinamente la misma semana de la carrera. Epsilon se había instalado en un box al lado del equipo Lucchini de la categoría LMP2. A principios de semana, el lunes o martes, este equipo no pasó las verificaciones técnicas previas a la prueba y fue descalificado. La organización de la carrera, la ACO, le preguntó a Joan Villadelprat si quería instalarse en el box de al lado para poder correr con el coche reserva. Villadelprat, sin dudarlo, dijo que sí. Tuvo que ponerse entonces a buscar rápidamente y a contrareloj a tres pilotos que pudieran correr con el otro coche. Villadelprat pudo reunir al japonés Shinji Nakano, al francés Jean-Marc Gounon y al sueco Stefan Johansson. Los tres eran ex-pilotos de Fórmula 1 con los que Joan había trabajado.

También los mecánicos tuvieron que ponerse a toda prisa a montar el coche 21 con las piezas que en un principio servirían como recambios para el coche 20. Tardaron tres días en montarlo, recuerda Daniel Alfonso. “Nos pusimos a trabajar... pero vamos, ya te digo, montar el coche de cero que estaba en cajas en 3 días. Lo que dormimos te lo puedes imaginar, entre poco y nada”, asegura Daniel.

Antes de empezar el evento es tradición en Le Mans hacer un *drivers parade*. Este evento se hace en el propio pueblo de Le Mans y consiste en hacer un desfile de todos los pilotos que participarán en la carrera, con la intención de acercarse a los aficionados. También todos los equipos se hacen una foto de grupo, con sus respectivos coches. “La presentación del equipo en la *drivers parade* la hicimos como locos, sacando la foto en el último minuto y corriendo de vuelta al box para acabar el trabajo”, cuenta Claudio Corradini, que aún no habían terminado de montar el prototipo 21.



Los mecánicos terminaron de montar el segundo coche a tiempo para disputar los entrenamientos libres y la clasificación. Por tanto, la alineación con la que Epsilon Euskadi disputaría las 24 horas de Le Mans era la siguiente. Por un lado, en el coche número 20 Ángel Burgueño y Miguel Ángel de Castro, a quienes se unió Adrián Valles, que en 2008 estaba corriendo las World Series con Epsilon. Por otro lado, en el coche 21 los recién llegados Jean-Marc Gounon, Shinji Nakano y Stefan Johansson.

En la clasificación, disputada el viernes, el 21 logró la 15ª posición en la parrilla de salida con un tiempo de 3:32.939, mientras que el 20 saldría 17º con un 3:34.281. Estos tiempos estaban lejos de los 3:18 que marcaron los Peugeot propulsados con motores diésel. La diferencia de prestaciones entre los motores de gasolina y los diésel era notable. El motor Judd que montaba el Epsilon ee1 daba unos 600CV de potencia. Los diésel de Peugeot y Audi, en cambio, rondaban los 800CV. “Durante el año fuimos mejorando el coche un montón y quizás cuando llegamos a Le Mans no era su mejor momento, lo fue un poquito después”, comenta Ángel Burgueño.

### **Sin patrocinadores**

Epsilon participó en la prueba sin ninguna pegatina de patrocinadores en el coche. El equipo no logró conseguir a ninguna empresa que apoyara y ayudase a financiar el proyecto, lo que hubiese sido de gran ayuda para afrontar la carrera con mayores garantías. El característico color negro del ee1 apenas tenía las pegatinas de la “e” roja de Epsilon en el costado del alerón trasero y encima del habitáculo del piloto, la del motorista Judd en el capó motor y la de Michelin, el proveedor de neumáticos del campeonato, en los laterales del coche. “La parte que más rabia nos da a todos es que en este país si no haces fútbol, pues como que a nadie le interesa. ¡Porque es que se hizo un LMP1! No se hizo un cochecito normal. Era lo más avanzado y en la máxima categoría”, se lamenta Daniel Alfonso.

La 76ª edición de las 24 horas de Le Mans comenzaba el sábado 14 de junio de 2008 a las tres de la tarde. Antes, por la mañana, se disputaba un *warm-up*. El *warm-up* es una sesión corta de entrenamientos que tiene lugar pocas horas antes del inicio de una carrera. Se utiliza para realizar las últimas comprobaciones y pequeños ajustes previos a la carrera. El coche número 21 disputó la sesión sin ningún percance. El 20, en cambio, sufrió una rotura de motor y no registró tiempo alguno. “El motor se cambió en 50

minutos. Estos coches igual que tenían defectos también tenían cosas bien hechas y el cambio de motor se hacía relativamente rápido”, dice Daniel Alfonso.

“Me acuerdo que era el motor de un equipo que lo tenía de repuesto. Entonces no nos lo dejaban hasta que ellos no les quedase claro que no les hacía falta”, recuerda José Santos. “No sé de dónde sacaron el motor. En ese momento a nosotros nos dicen que cambiemos el motor. Pues tú te pones a cambiar el motor. Aparece, lo traen en una caja que pone Judd, lo abres, ves el que es el mismo motor que llevas y lo montas. Yo no pregunto de donde viene el motor”, admite Daniel Alfonso.

“No tuvimos tiempo de disfrutar nada. El único momento de verdadera calma fue la hora antes de la carrera, cuando vas empujando el coche hasta la parrilla de salida. Entonces puedes disfrutar de todo lo de alrededor, de toda la gente y de asimilar la carrera. El resto fue todo sin parar ni un minuto”, recuerda Claudio Corradini.

Después del *warm-up* finalmente comienza la carrera a las 15.00 del sábado 14 de junio. El coche 21, de los ex-pilotos de Fórmula 1, empezaba la carrera en la 15ª posición y el 20, de los españoles, empezaba en la 17ª. En las primeras horas de carrera ambos coches rodaban entre los 15 primeros de la general, a buen ritmo. Transcurridas tres horas de carrera los Epsilon perdían tres vueltas respecto al líder de carrera. En las paradas de boxes el equipo continuaba con los problemas de sobrecalentamiento del motor de arranque. “El motor de arranque no estaba en el motor, estaba en la caja de cambios en la otra punta atrás del todo del coche, y con un reenvío muy largo ponía en marcha el motor”, explica Ángel Burgueño. “Directamente cuando paraba el coche en boxes ya le empezábamos a tirar por ahí botellas de agua, espráis de nitrógeno y de todo para enfriarlo, por las propias tomas de aire del envolvente del cambio. Ya a la desesperada”, cuenta Daniel Alfonso.

Alrededor de las tres horas y 40 minutos de carrera, antes de las siete de la tarde, el prototipo 21 sufrió una rotura en la caja de cambios que le obligó a entrar en boxes para repararla. El equipo se pasó reparando el cambio más o menos seis horas, hasta que el 21 volvió a pista a la una de la madrugada ya con el único objetivo de acabar la carrera. “Te tiras al coche y como llevas ya un acumulado de horas y días de trabajo llega un momento que ya no sabes ni dónde estás, ni qué horas estás metiendo. Tienes una pérdida de noción del tiempo brutal”, asegura Daniel Alfonso. “Para poder correr con

dos coches teníamos pocos repuestos. Por eso teníamos que reparar siempre las piezas”, explica Claudio Corradini.

El Epsilon número 20 estuvo rodando en carrera a ritmo constante en la 15ª posición varias horas, hasta las 11 de la noche. A esa hora, a las 23.15 aproximadamente, el coche empezó a tener una fuga de gasolina del depósito de combustible y tuvo que entrar en boxes. “El tanque de combustible va dentro del monocasco, que es la célula de supervivencia y se accede desde el *cockpit* (cabina del piloto), para que en caso de accidente no se rompa y no haya un problema de pérdida de combustible”, explica Daniel Alfonso. “Ya que tenemos el coche parado pues te pones a revisar el resto de cosas. Por eso, también se estaba en ese momento trabajando en la parte trasera del coche. Mirando a ver cómo iba el cambio y haciendo mantenimiento, cambiando cosas para evitar paradas. Si el coche entra a box para cualquier cosa se revisa siempre todo, si tienes tiempo”, cuenta Daniel.

“Yo estaba allí al lado del coche, hablando al principio con los pilotos cuando se bajan a ver cómo iba el coche y tal”, recuerda José Santos, que era el ingeniero de pista del coche 20. “Como ya tienes tiempo te planteas cambiar algo del *set-up* (configuración). Me acuerdo que hablé con Sergio Rinland y me dijo que cambiara la configuración del ala del coche. Le dije a un mecánico francés: *‘Perdona, me ha dicho Sergio que hagamos esto’*. ¡Y me sacó el dedo! Me sentó fatal y no le di un tortazo porque no era el momento”, relata Santos. “Estas pendiente también del horno de las ruedas, que no se te calienten demasiado, si, por ejemplo, deja de llover hay que pensar qué neumáticos montas al salir a pista... siempre hay lío, vamos”, dice.

### **Toda la noche trabajando**

Los mecánicos estuvieron solucionando el problema con la fuga de combustible toda la noche, hasta las 5.30, cuando el Epsilon número 20 salió de nuevo a pista. “Llevábamos encima una... llega un momento que no sabes ni quién eres”, asegura Daniel Alfonso. Desde que entró el 20 en boxes a las 11 de la noche hasta que el 21 volvió a pista después de arreglar la caja de cambios sobre la una de la madrugada, hubo dos horas en las que ambos coches coincidieron en boxes al mismo tiempo. “Para los coches hay asignados un grupo de mecánicos. El primero, segundo y tercero. Muchas veces si solo entra un coche a boxes nos tiramos todos encima para sacarlo cuanto antes. Pero cuando entran los dos pues cada uno al suyo”, explica Alfonso.

Hacia las cuatro de la madrugada comenzó a llover en el circuito y el prototipo 21, que rodaba en el puesto 45º, entró en boxes a hacer un pequeño cambio de configuración para adaptarlo a las nuevas condiciones meteorológicas. “Por lo general cuando llueve la barra estabilizadora trasera se afloja. Para que el coche no vaya tan duro y no deslice tanto, porque si se lleva muy dura cuando cae agua el coche se vuelve muy nervioso”, detalla Daniel Alfonso.

A las seis de la mañana, tras 15 horas de carrera ya con los dos coches en pista, Epsilon peleaba por acabar las 24 horas de Le Mans. Los dos ee1 rodaban más allá del 40º puesto sin luchar en pista con ningún otro coche y con más de 100 vueltas por detrás del líder de carrera. Sin embargo, Adrián Vallés, a bordo del coche 20, estaba marcando los mejores tiempos de la carrera en aquel momento. “Una curiosidad fue que nuestro coche gasto muchísimo más los frenos que el otro, pero una exageración. Fue porque como el coche era un poco nervioso de atrás Vallés iba frenando un poquito, tocando el freno, para estabilizar el coche”, explica José Santos.

“Le Mans es un circuito con muchas trampas y te puedes equivocar en cualquier momento. Si a eso le añades la lluvia y la noche pues son relevos tensos”, admite Ángel Burgueño. “Las curvas Porsche con el LMP1 son muy rápidas y quizás sea una de las zonas más difíciles del circuito. Indianápolis y las Porsche son las más rápidas y complicadas”, añade.

“A Le Mans se lleva un kit de baja carga aerodinámica porque hay cuatro rectas muy largas”, dice José Santos. “Me acuerdo de un comentario de Ángel Burgueño que dijo: *‘Venimos a un circuito de baja carga y Audi trae un ala extra’*. La eficiencia óptima es según la potencia que tienes. Si tienes mucha más potencia te puedes permitir mas carga aerodinámica. Entonces los Audi y los Peugeot iban a una velocidad por las curvas Porsche altísima”, recuerda José. Las curvas Porsche son curvas en forma de “s” que están hacia el final del trazado de Le Mans. Son curvas en las que una alta carga aerodinámica ayuda a pasar por ellas a gran velocidad. Una baja carga en el coche permite alcanzar una mayor velocidad punta. En cambio, en las curvas el coche es más lento al perder apoyo y ser más inestable la parte trasera. Una mayor carga aerodinámica hace perder velocidad punta pero ganar velocidad en las curvas. Por ello, es clave una alta carga en las curvas Porsche para ir rápido por ellas.

## Malas noticias

Los dos coches continuaban rodando en pista luchando por acabar la carrera cuando alrededor de las 9 de la mañana ocurrió el peor desenlace posible. El Epsilon eel número 21 rompió el envolvente de la caja de cambios, pieza que el reglamento no permitía sustituir, y se retiraba a las 9.08, tras 18 horas de carrera. Al poco tiempo, a las 9.36 al coche 20 le ocurría lo mismo. Partió el envolvente del cambio, que es la carcasa que cubre la propia caja de cambios, y abandonó. En menos de media hora ambos coches se quedaron fuera de carrera, el sueño de todo un equipo de acabar las 24 horas de Le Mans se desvaneció.

“Yo desmonté la tapa y me fui adonde tenía montada mi zona de reparaciones y fabricación a ver si podía soldar en la tapa algo para cerrar el agujero que había en el envolvente”, cuenta Daniel Alfonso. “Según estaba ahí con eso, ya me avisaron que se había jodido en el otro y vino Joan (Villadelprat). Me agarró del brazo y me dijo: *‘Dani déjalo. Voy a firmar ahora que ya abandonamos. Déjalo’*. Además era magnesio, una soldadura bastante complicada que tampoco sabíamos cuánto iba a aguantar”, explica.

“El jefe de mecánicos, Claudio Corradini, me dijo: *‘Si quieres metemos solamente dos marchas y hacemos la última vuelta para que al menos los coches acaben la carrera’*. Y dije que no. Cerramos y paramos porque estaban todos destrozados de estar toda la noche trabajando”, recuerda Joan Villadelprat. “Era una idea de esperar hasta la última media hora o 40 minutos de carrera y acabar lentamente. Fue una cosa que se me ocurrió entonces porque de verdad con todo lo que nos esforzamos y trabajamos queríamos acabar la carrera de una forma u otra, y cruzar la bandera a cuadros”, dice Claudio Corradini. “Muchos estábamos llorando. De la intensidad, del trabajo y de la ilusión que teníamos por acabar. No sé qué adjetivo usar, como explicarlo, fue como que se cayó todo ¿sabes?”, describe con amargura. “Para mí no son 24 horas, yo las llamaba las 24.000 horas”.

“Yo estaba con una llorera, con una impotencia... porque lo has dado todo. Y lo quieres reparar para seguir en carrera”, dice Daniel Alfonso. “Estábamos llorando como magdalenas. De que hemos llegado hasta aquí y no podemos seguir. Cuando habíamos pasado lo peor: la noche, la lluvia, problemas... y ves que se te escapa. Es que... se te cae el alma a los pies”, admite.

“Una frustración muy grande. Habíamos puesto muchas ganas”, dice José Santos. “Esa sensación de... te fastidia porque fueron muchos meses de preparación y Le Mans es como la joya de la corona. Por un lado dices bueno ha ido todo bien y se ha roto. Pero también dices que cagada que por esto estemos siempre comprometidos, te desmotiva un poco”, reconoce.

“Ese día al margen de lo que llevábamos encima fueron 36 horas sin dormir, y dos semanas antes ya estábamos durmiendo unas 2-3 horas al día, no más”, cuenta Daniel Alfonso. “Yo en concreto me fui a dormir directamente, ni comí antes, que tenía más sueño que hambre. Al día siguiente a desmontar todo y de vuelta para casa”, recuerda.

Después de Le Mans aún quedaban dos carreras más de la European Le Mans Series en Nürburgring (Alemania) y en Silverstone (Inglaterra). Estas dos últimas carreras del campeonato Epsilon las corrió ya con los dos coches. A Ángel Burgueño y Miguel Ángel de Castro en el coche 20 se les unieron Adrián Vallés y Shinji Nakano en el 21. Al haber montado el 21 para correr Le Mans Epsilon podía afrontar el resto del campeonato con dos coches, algo que no pudo hacer antes por no tener las suficientes piezas para montar el segundo prototipo.

Antes de ir a la prueba de Nürburgring el equipo realizó un aero test en el aeródromo de Lurcy-Lévis, en Francia. “Es ir a una recta y hacerla en las dos direcciones. Se prueban diferentes configuraciones de carga aerodinámica y se miden en línea recta y a velocidad constante”, explica José Santos. “Una prueba que hicimos que luego nos funcionó fue intentar que el difusor trasero entrase en pérdidas. Cuando lo bajas mucho le entra muy poco aire al difusor, llega un momento que entra en pérdidas y da poca carga pero también ganas velocidad punta”.

En la carrera de Nürburgring disputada el 17 de agosto de 2008 el Epsilon ee1 número 20 acabó en la 33ª posición y el 12º en la clase LMP1, después de tener problemas. El prototipo 21 se retiró de la prueba a menos de 10 minutos de terminar la carrera.

Llegó la última carrera de la temporada en Silverstone, Inglaterra, el 14 de septiembre. En la sesión de clasificación Miguel Ángel de Castro tuvo un fuerte accidente y no marcó un tiempo. Los mecánicos se pasaron toda la noche reparando el coche. “Me acuerdo que se marchó todo el personal no esencial al hotel. A la mañana siguiente viene Joan. Era muy característico porque usaba un perfume muy peculiar y ya le olías

cuando estaba por ahí. Estábamos trabajando debajo del coche poniendo el fondo plano, y dijo: *‘A ver como se da esto, a ver si va bien y por lo menos durante la carrera podéis dormir un poco. Digo: ‘Dios te oiga’. Dios te oiga... zapatazo que te crió’*”, recuerda Daniel Alfonso. En la carrera Miguel Ángel de Castro volvió a tener un gran accidente y el coche volvió a quedar destrozado. El otro Epsilon, el 21, acabó la carrera el 25º y 12º en su categoría.

“En Silverstone estábamos en los tiempos de los Audi y los Peugeot oficiales. Ya la gente se estaba poniendo nerviosa con nosotros”, dice Alfonso orgulloso. “Porque al final piensa que éramos un equipo muy modesto y les estábamos mojando la oreja”, dice. “Estábamos en trabajo continuo. Hicimos mejoras sobre todo a nivel aerodinámico. Se incorporó otro frontal, otro capó motor y otro alerón trasero. A pesar de que había poco dinero, con los recursos que se contaba se iba mejorando el coche continuamente”, cuenta Ángel Burgueño. “El coche prometía mucho. Si llegamos a estar otro año más y con un poco de apoyo estoy seguro de que hubiese funcionado muy bien”, asegura.

### **La evolución del ee1**

Durante el año 2008 Epsilon fue desarrollando el prototipo de la siguiente temporada ya en la sede de Vitoria, en el parque tecnológico de Miñano. La evolución del ee1 se hizo en el túnel de viento, y los errores de diseño de la caja de cambios y del motor de arranque se solucionaron. Aún así, en 2009 Epsilon Euskadi empezó a tener problemas financieros y el proyecto se paralizó.

En 2010 Epsilon intentó entrar en la Fórmula 1. Aquel año la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) concedía tres licencias para entrar en el gran circo. Epsilon aspiraba a conseguir una, y había diseñado y producido una maqueta a escala de un monoplace de Fórmula 1. El equipo no consiguió la licencia y se quedó fuera de la F1. Joan Villadelprat le propuso a José Ramón Carabante, propietario del equipo HRT que sí obtuvo la licencia, fusionar los dos equipos pero este no aceptó la propuesta. En 2011, Epsilon Euskadi entró en quiebra por falta de presupuesto y Joan Villadelprat fue juzgado y condenado por ello en la vía mercantil.

“Todo lo que pasó después con Epsilon lo he intentado borrar. Me han hecho sufrir tanto con juicios... y todo lo que me han hecho pasar que al final intentas borrarlo. Te

queda solamente la ilusión de haber hecho algo único en España”, dice Joan Villadelprat. “En mi vida nunca he disfrutado tanto como lo que disfruté en Le Mans. Es de lo que me siento más orgulloso de haber hecho. Y he ganado ocho títulos mundiales en Fórmula 1. Pero esto era mi proyecto, mi coche, mi equipo, mi fábrica y mi país”.



## **Joan Villadelprat: “Intentamos hacer algo para este país”**

*El jefe de equipo y propietario de Epsilon Euskadi, Joan Villadelprat, defiende el legado que dejó su escudería*

Después de su paso por la Fórmula 1 en equipos como Tyrrell, McLaren, Ferrari, Benetton, Prost Grand Prix y ocho títulos mundiales en su haber, Joan Villadelprat fundó su propio equipo, Epsilon Euskadi. De aquella etapa Villadelprat conserva muchos y buenos recuerdos, “los malos los intentas olvidar”, asegura. El mayor logro del equipo fue su participación en la 76ª edición de las 24 horas de Le Mans en el año 2008. Ninguno de los dos coches del equipo consiguió acabar la carrera, pues ambos se retiraron tras 18 horas. Aun así, para Joan fue todo un éxito. “Con el presupuesto que teníamos que era mínimo y hacer lo que hicimos”, dice orgulloso. Epsilon Euskadi se convirtió en el primer equipo español en participar en las míticas 24 horas de Le Mans. El hito de ser el primero en acabarlas está aún por llegar.

### **¿Qué sensación tenía cuando se retiraron de la carrera?**

Pena por no acabar pero agradecido de todo el esfuerzo de toda la gente que ayudó a llegar hasta allí. Agradecido a todos. A cada mecánico, cada ingeniero, a todo el mundo de Epsilon que trabajó como un condenado durante días y noches para hacer lo que intentamos hacer. No nos salió bien pero lo que aquello nos decía a nosotros era que la próxima sería mejor. Si hubiéramos estado el siguiente año y hubiésemos tenido un poco de dinero para poder seguir haciendo las modificaciones y los cambios en el coche pues seguramente hubiéramos tenido muchísimo más éxito.

### **A pesar de no haber acabado la carrera, ¿lo considera todo un logro?**

Para mí un éxito, sí. Para mí y para todos. Con el presupuesto que teníamos que era mínimo y hacer lo que hicimos. Tener dos coches en las 24h de Le Mans y durar 18 horas pues no está nada mal. En el primer año, con todo nuestro y con todo de casa. La gente obviamente puede pensar lo que quiera, pero para mí fue un éxito. Estoy

agradecido a todos del gran esfuerzo que hicieron, y creo que para los chavales fue un éxito también.

**Antes de establecer la nueva sede del equipo en Vitoria les ofrecieron ir a Motorland, en Aragón. ¿Qué fue lo que le convenció para quedarse aquí?**

Pues que el equipo se llamaba Epsilon Euskadi, que la Diputación de Álava quería hacerlo y que teníamos al Gobierno vasco, que también quería hacerlo. Había unas simpatías muy grandes para hacer el proyecto en Euskadi, y nos convencieron de hacerlo. Pero sí, es verdad que tuvimos la posibilidad de hacerlo con Motorland y con el Gobierno de Aragón que también estaba interesado.

**¿Cree que el devenir del equipo hubiese sido diferente de haberse ido a Motorland?**

Seguro que sí.

**¿Se arrepiente de no haber ido allí?**

Arrepentirme no pero visto lo visto... Es verdad que el Gobierno Vasco después no se portó bien por diferentes circunstancias. Porque había cambiado, porque estaba el PSOE, etc., por lo que quieras, pero no nos salió bien. Y es más, era difícil encontrar dinero por el nombre que teníamos, Epsilon Euskadi. O te ayudaba gente de Euskadi o no te ayudaba nadie de España. Obviamente, no nos ayudó nadie en España y encima en Euskadi tampoco.

**Estuvieron buscando el apoyo económico de Repsol, ¿habló usted con ellos directamente?**

Sí, fui a verlos personalmente. Aún no estaba Josu Jon Imaz que fue quien me convenció para iniciar el proyecto de Epsilon Euskadi en Euskadi.

**Finalmente, Repsol no les apoyó.**

Nada, cero. Ni Repsol, Santander, fuimos a ver a todo el mundo pero nada. Nadie nos echó un cable. Posiblemente porque nos llamábamos como nos llamábamos. Me acuerdo una vez que ganamos una carrera y pusimos la Ikurriña en el pódium. Al día siguiente tenía una llamada de un sponsor diciendo que eso de la Ikurriña no les gustaba. La bandera española sí pero la Ikurriña no.

**¿Si, cuando empieza el proyecto de Epsilon viene alguien y le dice: mire Joan, van a conseguir todo esto pero va a acabar de esta manera, seguiría adelante con todo?**

Hombre si es alguien que tiene una bola de cristal y ve el futuro obviamente no porque al final he perdido mucho dinero, que era mi pensión. Quizá sí hubiera hecho las cosas de una manera diferente, ¿no? Pero arrepentirme del proyecto no, en absoluto. Creo que fue un proyecto enorme, fantástico, bueno para Euskadi, bueno para el país y bueno para todos. La poca imaginación y la falta de, no sé cómo decirlo, cura de un proyecto nuevo, novedoso, investigador y técnico, que es lo que se necesita en el país, quizá fue demasiado avanzado para la mentalidad que había en Euskadi y en España. Es así de simple.

**¿Qué momentos se lleva para el recuerdo de Epsilon Euskadi?**

Recuerdos buenísimos de la gente, de lo que hicimos, de lo que llegamos a conseguir en 10 años, que ganamos más de 11 títulos internacionales. También hicimos un máster y hay más de 350 chavales que están por ahí trabajando y algunos en Fórmula 1. Hay muchos mecánicos e ingenieros que están en Fórmula 1 gracias a Epsilon. Todo esto es una satisfacción enorme por mi parte. Intentamos hacer algo para este país. Si no lo entendieron o no lo asimilaron pues mira, mala suerte. Al final quienes perdimos fuimos yo y mi socio, y ya está. Recuerdos muchos y buenos. Los malos los intentas olvidar.

**A pesar de lo que pasó con el equipo, de todas las dificultades y el juicio posterior, ¿mereció la pena todo?**

Económicamente no, pero me mereció la pena al nivel de lo que yo quería y el sueño que yo tenía, que lo cumplí y lo hice. Esto no todo el mundo lo puede decir. Mucha gente tiene sueños pero nunca hace nada y yo lo cumplí, hasta el final. Pasó lo que pasó por circunstancias que están fuera de tu alcance pero en esto no me arrepiento en absoluto. Me arrepiento en el sentido de que, joder, cuando terminé en Fórmula 1 tenía la vida asegurada y ahora no la tengo.

## **El precedente de Pegaso**

Epsilon Euskadi no fue el primer equipo español en intentar correr las 24 horas de Le Mans. En la década de los 50, en 1953, el equipo Pegaso, liderado por el ingeniero catalán Wifredo Ricart, intentó correr la carrera. Ricart era el máximo dirigente del fabricante Pegaso y el ingeniero al frente del desarrollo de todos los coches de la marca.

En la edición de 1952 de la carrera se inscribieron cuatro Pegasos Z-102 de forma privada, no como equipo oficial de Pegaso, pero ninguno llegó a participar en aquella edición. En unos test previos a la prueba uno de los coches rompió el motor y Wifredo Ricart prohibió participar al resto.

El equipo afrontó las 24 horas de Le Mans de 1953, esta vez como equipo oficial de la marca, también con dos Pegaso Z-102. Los encargados de pilotar los coches fueron Juan Jover y el alemán Paul Metternich en uno, y Joaquín Palacio y Pablo Julio Cardona en el otro. Celso Fernández era el piloto reserva para ambos coches.

El coche era competitivo. En los entrenamientos previos a la carrera Juan Jover estaba marcando tiempos similares a los Ferrari y los Jaguar de la época. Jover, además, tenía experiencia previa en Le Mans. Había logrado la segunda posición con un Delage en la edición de 1949.

En la sesión de entrenamientos Juan Jover sufrió un accidente, del que hay dos versiones diferentes. Una versión dice que Juan Jover tuvo una salida de pista en la curva Tertre Rouge por un problema en los frenos e impactó contra la valla a más de 200 kilómetros por hora. La otra cuenta que sorteando coches más lentos en la entrada a la curva Dunlop el coche derrapó y Jover chocó contra ambos lados de la pista. En lo que sí coinciden ambas versiones es en que, a causa del accidente, el piloto se fracturó la pierna izquierda y sufrió un golpe en la cabeza que lo dejó inconsciente. El doctor Soler Roig viajó desde Barcelona hasta el circuito para atender la fractura y evitó la amputación de la pierna de Juan Jover.

El Pegaso tenía problemas en los frenos que lo convertía en poco seguro para afrontar una carrera de 24 horas. Por ello, Wifredo Ricart decidió retirar de la carrera al segundo coche incluso antes de tomar la salida, por motivos de seguridad.

## Final en los tribunales

En 2011, tres años después de correr en Le Mans y tras el intento de entrar en la Fórmula 1, Epsilon Euskadi entró en quiebra. La sociedad no logró ningún patrocinador que apoyara sus proyectos y el dinero prometido por el Gobierno vasco no llegaba. Además, el PSOE entró en el Ejecutivo y no avaló el crédito que Epsilon había contraído con los bancos, algo que sí hizo el anterior gobierno del PNV.

Joan Villadelprat fue juzgado en la Audiencia Provincial de Álava acusado de quiebra fraudulenta, y fue condenado en noviembre de 2013 por la vía mercantil a tres años de inhabilitación y obligado a pagar 900.000 euros de indemnización. Los motivos por los que fue condenado fueron dos. El primero porque la jueza dictaminó que en 2010 Joan Villadelprat acumuló nuevas deudas cuando en 2009 el equipo ya empezó a tener pérdidas. El segundo porque en abril de 2011, cuando el equipo ya se había declarado insolvente, vendió la parte deportiva a trabajadores del equipo.

Villadelprat a este respecto dice: “La misma gente del equipo vino y me dijo: Te compramos el proyecto deportivo, lo sacamos de aquí, y nosotros podemos seguir nuestra vida. Yo me ahorraaba tener que pagar a quienes tendría que despedir y daba continuidad a una serie de gente para que pudiera trabajar. Ellos compraron el proyecto, lo llamaron EPIC y se fueron a una nave industrial en Vitoria”.

Por los mismos hechos Villadelprat fue acusado vía penal, también en la Audiencia Provincial de Álava, de administración desleal, insolvencia punible y alzamiento de bienes a ocho años de cárcel. En julio de 2016 fue absuelto.

Este hecho, que Villadelprat fuese condenado en la vía mercantil pero no en la penal, sorprendió a todos los periodistas que cubrieron el caso. No entendían cómo era posible que el mismo tribunal lo condenara primero y lo absolviera después cuando se juzgaban los mismos hechos en uno y otro juicio. Por su parte, Joan Villadelprat tampoco lo entendió.

En 2016 Villadelprat recurrió la sentencia del Juzgado de lo Mercantil número 1 de Vitoria ante el Tribunal Supremo. Este rechazó su recurso y en octubre de ese año confirmó la sentencia impuesta por la Audiencia Provincial de Álava.