

Siete años a la carrera



Ángel Elberdin



El fútbol ha sido considerado como el fenómeno deportivo más atractivo del pasado siglo en cualquiera de sus décadas, sorteando los diferentes regímenes políticos y sin exclusividad geográfica.

El virus balompédico también recaló en Errenteria e incubó sin piedad en sus habitantes.

La memoria apenas permite recordar que en las campas de Patxiku y Larzabal se alinearon equipos como el Gimnástica, Lagun-Artea, Euskalduna, On-Bide, Rapid, Trinchera o el Tortuga que, con el paso del tiempo, antes o después se extinguieron.

En 1923, un grupo de jóvenes decididos, alumnos y ex-alumnos de las escuelas Las Rosas crearon un nuevo equipo. Contaban con una buena alineación, estaba acordada la junta directiva y conocían el calendario de torneos a disputar. Sin embargo, quedaba pendiente el nombre de la nueva formación. No había consenso ante las diferentes propuestas.

En aquella época, en el mundo del fútbol gustaban mucho los términos anglosajones, por lo que alguien propuso denominarlo Touring, inclinado por su agradable carga fonética. Aquí surgen dos versiones. Hay quien defiende que proviene del Touring de Budapest, un equipo que disputó en Atotxa un torneo, mientras que otros se inclinan por la teoría de que vieron pasar un autocar por la Alameda con un gran cartel del International Touring Club. Sea cual fuere la versión, la realidad es que el 22 de junio de 1923 se fundó el Club Deportivo Touring.

A mediados de los setenta, otro grupo de intrépidos y valientes jóvenes, procedentes en su mayoría de los frailes, apostamos también por el deporte, pero elegimos otra modalidad: el automovilismo de competición.

El coche había alcanzado un grado desorbitado de popularidad gracias a la creciente prosperidad de las clases medias, por lo que las carreras automovilistas dejaron de ser privilegios de la alta sociedad. Las disputas congregan multitudes. Las máquinas, con un carácter mitológico, se hacían cada vez más visibles en el deporte. La competición ya no era monopolio de los atletas: también entre motores. En esa década, las carreras sobre las cuatro ruedas se abrieron paso en todas las capas sociales y se dejó de correr exclusivamente a golpe de talonario, incorporando la participación popular.

Por otro lado, al ocupar Emilio de Villota un pequeño espacio en el circo de la Fórmula 1, el interés por parte de los medios se vio multiplicado, creando gran repercusión. También existía un tercer ingrediente, posiblemente el más tentador, y es que teníamos la oportunidad de realizar una labor fuera del contexto de nuestros jóvenes años.

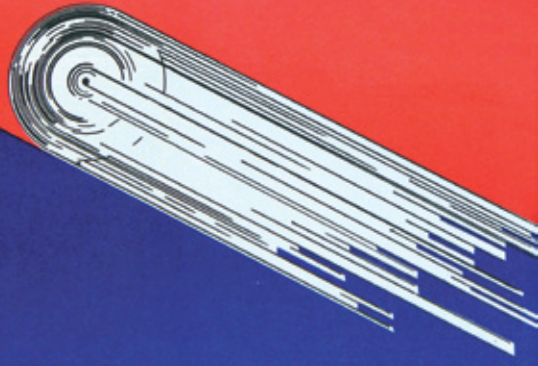
La idea ya estaba en marcha. Convencimos a poco más de medio centenar de apasionados por la velocidad para que se asociaran; persuadimos a unos cuantos pilotos para que nos representaran en las carreras locales, pero tropezamos en el mismo problema de aquellos futboleros de los años veinte: ¿cómo nos llamaríamos?

IV SUBIDA AUTOMOVILISTICA A ARITXULEGI

Organiza: Escudería Touring
Colaboran: Egin
Rte. Gurutze-Berri
Cruz Roja de Rentería

22 y 23 de Septiembre de 1979

Entrenamientos: Sábado 22, 4,30
CARRERA: Domingo 23, 10,30



EROSKI
Euskalherriko Kontsumatzaileen Kooperatiba

El cartel anunciador se convirtió en el principal elemento de promoción para los organizadores, especialmente para las escuderías modestas.

A pesar de las penurias económicas, siempre se reservaba una parte del presupuesto para la impresión de estos murales y su distribución por bares y comercios.

Sin embargo, nosotros lo tuvimos más fácil. Touring es una palabra inglesa que significa turismo. *Touring car racing* o carreras de turismos, es un término muy familiar en el ambiente automovilístico y corresponde a diferentes carreras cuyos protagonistas, además de los pilotos, son los vehículos de calle que han sido modificados en la parte aerodinámica y, especialmente, en las prestaciones y rendimiento del motor. Además, el Club Deportivo Touring se había convertido en sinónimo de Erreterria, por lo que decidimos llamarnos Escudería Touring.

“Con el fin de fomentar el deporte automovilista, organizando pruebas, campeonatos y asistiendo a los mismos como participantes”, según lo estipula el artículo 1º, el 25 de junio de 1975 la federación aprobó los estatutos de la nueva entidad con Agustín García, Tato Otegi, Pepi Macazaga del Bar Gaspar, incondicional, como siempre, Charly Labaca, Satur Babón, Antonio Puga, Vicen Novella, Esteban Andueza, Amador Lojo, Javi Zulet y Ángel Elberdin como presidente.

Buscamos y probamos infinitas fórmulas de financiación, desde las tradicionales cuotas de socio, pasando por boletos premiados coincidiendo con el sorteo semanal del cupón Pro Ciegos, hasta organizar un ciclo de cine de automovilismo deportivo. Fiat, Renault, Talbot, Seat, Shell, Opel y otros tantos, aportaron horas y horas de fotogramas con aroma racing. Los Marianistas de Donostia, el Pilar de Irún y Don Bosco cedieron sus salas de proyecciones. Pudimos ver a Fittipaldi, Lauda y Andretti entre otros grandes mitos de la Fórmula 1, además de espectaculares tomas del mundial de rallyes y magníficas escenas de las 24 Horas de Le Mans.

Mientras que el Concorde echó a volar el 21 de enero del 76, la Touring se bautizó deportivamente un mes más tarde. El equipo formado por Patxi Hoyos y Pedro Maté, a los mandos de un Seat 1.430, fueron los primeros representantes de la escudería. Esto tuvo lugar en el Rallye Internacional Vasco Navarro; lástima que se vieran obligados a retirarse por culpa de un accidente sufrido durante la carrera, sin consecuencias personales.

Apenas pasaron tres años, en una subida al Jaizkibel que organizamos a beneficio de la Cruz Roja de Erreterria, se inscribieron más de treinta pilotos representando a la escudería. Cabe señalar que el motivo de la carrera era el reconocimiento a la colaboración desinteresada de decenas de voluntarios que acudían con sus equipos médicos, ambulancias, unidades de rescate, incluso con sus coches particulares, a velar por la seguridad en todos los eventos que organizamos.

La primera carrera de la Escudería Touring se materializó el 29 de agosto de 1976. A pesar de ser unos párvulos, ingenuos, inconscientes, primerizos, inexpertos, pero atrevidos, conseguimos reunir ese domingo una cuarentena de bólidos en la I Subida Automovilística a Aritxulegi. Junto a lo más selecto de nuestro entorno, tomaron la salida el valenciano Francisco Palomero, un puñado de franceses y el madrileño Jaime Lazcano quien, a los mandos de su immaculado Osella Fórmula 2, se proclamó vencedor de la prueba recorriendo los casi cinco kilómetro de estrecha carretera repleta de curvas y con algún bache más de los esperados, a una media de 95 km/h. El podio lo compartió con Etchebers, pilotando el Porsche 911 Carrera de la Escudería Palmera, y el Fórmula Martini 1.800 de Palomero.

El estreno no pudo ser más halagüeño, caracterizado por un espléndido día de verano cargado del espectacular colorido de los bólidos y con gran abundancia de público. Lamentablemente, resultó muy escaso el número de aficionados que pasaron por taquilla, porque todavía no éramos



Archivo fotográfico de Patxi Hoyos, familia Sunsundegui, Paco García, Joaquín Goiburu, Rafael Egaña y Ángel Elberdin.



Patxi Hoyos, el mejor todo terreno de la Escudería Touring. Se atrevió con las subidas y rallyes, ya fueran regionales o internacionales; probó su habilidad en el autocross de Pasajes con un 4L, y en cada carrera haciendo un papel más que digno. Sobre asfalto, decir Patxi Hoyos era decir Seat 1.430, FL o FU, pero Seat.

Una subida automovilística es una carrera en puertos de montaña, con pendientes elevadas y de corto recorrido, entre 3 y 6 kilómetros, generalmente. Los vehículos, carrozados o monoplazas (fórmulas, barquetas y prototipos), van ocupados exclusivamente por el piloto que se enfrenta en solitario al cronómetro y los participantes salen de minuto en minuto para evitar adelantamientos. Xabi Goiburu, excepcional piloto y mejor preparador de coches era la fiel representación de un especialista de esta modalidad.

conscientes de que es muy difícil, por no decir imposible, poner puertas al campo, en el sentido más literal de la expresión.

La fogosidad de nuestro reducido equipo provocó que la siguiente temporada organizáramos una primera edición de la subida al Bianditz y una segunda de Aritxulegi y así sucesivamente hasta 1980, año en que la crisis hizo mella en nuestra tierra, ya que las angustias económicas no son patrimonio de la etapa que vivimos actualmente.

Un par de años más tarde nos atrevimos con una nueva edición de la Subida al Bianditz, la quinta que, a la postre, provocaría la disolución de la Escudería Touring.

Derrochábamos entusiasmo tanto como desconocimiento para vender las excelencias publicitarias que ofrecen este tipo de eventos deportivos, achacable a nuestra juventud y, por lo tanto, inexperiencia. También el cansancio restó capacidad en

el reducido equipo de trabajo de dos-tres personas. Y por último, la diosa Fortuna esquivaba nuestras plegarias año tras año por el aplastante dominio de Zeus (dios de la lluvia) sobre Febo (dios del sol) en las carreras de la Escudería Touring precipitando en ocasiones hasta la desesperación.

De las cuatro ediciones que organizamos en Aritxulegi; salvo la primera, el resto con agua o muy cubierto, mientras que en Bianditz llovió las cinco ediciones y alguna torrencialmente, lo que provocó una tremenda agonía a la hora de contabilizar los ingresos realizados en taquilla. Y si a esto sumamos la zancadilla que supuso la crisis de los 80, mencionada anteriormente, nos lleva a que en agosto del '82, una vez cerradas las cuentas de la última edición de Bianditz, se volatilizaran todas las esperanzas de continuidad de la Escudería Touring dejándonos un grato e imborrable recuerdo en la memoria de quienes participamos en esta singular aventura.



Un rallye es una competición que se desarrolla por etapas, con salida individual y en vías públicas cerradas temporalmente al tráfico rodado. Los equipos participantes compuestos por piloto y copiloto compiten con vehículos turismo debidamente modificados en potencia y con extremas medidas de seguridad para sus ocupantes. Al igual que en las carreras de montaña, los participantes compiten individualmente contra el cronómetro.



La recíproca colaboración entre las Escuderías Igeldo y Touring se materializó desde los inicios. Recibimos el apoyo incondicional en la organización de Bianditz y Aritxulegi y, a su vez, aportamos nuestros efectivos en la Subida a Jaizkibel Txiki y el Rallye Ciudad de San Sebastián. Pepe Marí y Ángel Elberdin, presidentes de ambas escuderías.

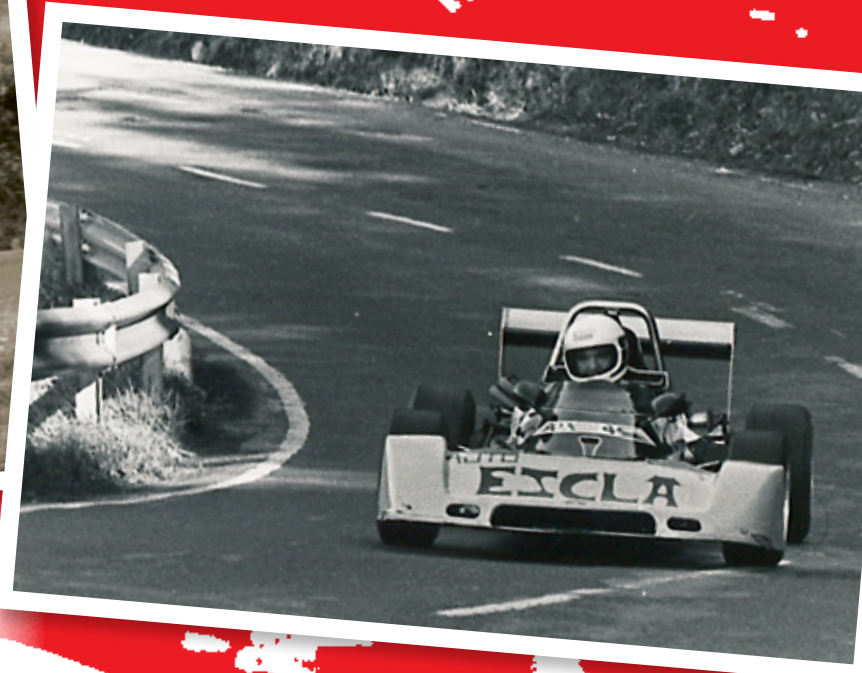


Llegó, vio, venció y no volvimos a ver por estas tierras en competiciones regionales el Fórmula 2 de Jaime Lazcano. El madrileño inauguró el listado de vencedores de las carreras organizadas por la Escudería Touring.





Los entendidos dicen que con lluvia los monoplazas se ven seriamente perjudicados con respecto a los turismos. Rafa Alonso rompió todas las estadísticas con su Fórmula Etco 1.800 venciendo en las tres primeras ediciones de Bianditz y la segunda de Aritxulegi, todas ellas con asfalto muy mojado y en algún caso rodando sobre verdaderos ríos de agua y dejando sonrojados a los carrozados.



Paco García, piloto de la Escudería Igeldo, amigo y colaborador de la Touring. Hombre querido y admirado por sus colegas racing conseguía importantes inscripciones en nuestras carreras. Comenzó su vida deportiva montado en un R-8, pasando a un Renault Alpine y finalizando con un monoplaza Fórmula Martini 1.800.



Sólo existía una familia con capacidad de omnipresencia en el mundo del motor. Además del apellido les identificaba una misma pasión a José Luis, Jesús (Txiki), Xabi, Iñaki y Joaquín, los hermanos Goiburu. De envergadura menuda, pero posiblemente el más audaz, Joaquín defendió los colores de la Escudería Touring con su Simca Rallye.



Pocos deportes se permiten el privilegio de contar con auténticos caballeros entre sus correligionarios. El automovilismo tuvo la fortuna de contar en sus filas con un hombre de altura en el sentido más amplio de la expresión. Pese a su metro noventa, Ignacio Sunsundegui inició sus pasos en un pequeño Mini, pasando posteriormente a un Renault Alpine, también escaso de talla, y finalizando las carreras de velocidad sobre un Porsche Carrera.



No hay espacio suficiente para relacionar el magnífico palmarés de Marc Etchebers, quien también conoció el triunfo en Aritxulegi. Copilotado en los rallyes por su esposa Christine y conduciendo en solitario en las subidas de montaña, el farmacéutico de St. Jean de Pied de Port era de los más deseados por toda organización por sus maneras dentro y fuera de su Porche 911 Carrera.

ETCHEBERS



Alfa Romeo, BMW, Porsche, Simca Rallye de los franceses Chambres, Scarlami, Iraola, Toffolo, Coursan... formaban una parte muy importante de las listas de participantes. La categoría de sus autos iba un paso por delante de los de este lado de la frontera, pero no podían con la destreza, arrojo y valentía de nuestros pilotos. Christian Morisson sobre Triumph Dolomite.

No sólo las grandes figuras componían las amplias listas de participantes. Decenas de aficionados anónimos se sumaron a estas carreras dando un gran colorido con sus coches de calle algo "tocados" en el motor, pero de calle. Rodaron sobre asfalto racing Seat 850, 124, 127 y hasta 600, los R-5 y los R-11, los Simca Rallye, Opel Kadet, Talbot pilotados por Paco Pavón, Martín Picabea, José Ramón Irazu o Rezola que nunca llegaron a un podio, pero que sin estos desconocidos del papel prensa hubieran desaparecido éste y cualquier deporte.
Rafa Egaña sobre Seat 600.

S-7060-K 



Escudería Touring