ACTUALIZADO CON LAS GALERIAS AL FINAL DEL ARTICULO

El domingo día 3 de abril se cerró la quinta edición del Rally Internacional Hospederías de Aragón para Clásicos Deportivos, un evento organizado por la Asociación Aragonesa de Clásicos Deportivos -con la colaboración de Turismo Aragón- que ya es conocido por la mayoría de los aficionados españoles a los automóviles de época. De hecho, según nos desvelaba el impulsor del rally, José Manuel Bernad, la AACD recibió alrededor de 400 solicitudes para participar en esta prestigiosa cita, la cual en sólo cinco años ha logrado labrarse un nombre entre las mejores concentraciones de clásicos de Europa.

Fueron cuatro días -del 31 de marzo al 3 de abril, con dos días de ruta y cuatro etapas- durante los cuales una treintena de vehículos deportivos fabricados entre 1928 y 1980 despertaron la admiración a su paso en diversos lugares de la geografía aragonesa. La céntrica plaza Santa Engracia zaragozana fue este año el centro neurálgico y el lugar en el que más tiempo permanecieron los coches aparcados, ya que por primera vez en este Rally Hospederías tanto el principio como el final del mismo se programó en Zaragoza capital.



Tras la recepción de los participantes del jueves y la posterior cena de bienvenida, la mañana del viernes comenzó con una climatología de lo más favorable, incluso inusual para esta época del año. La primera parte del día discurrió entre Zaragoza y Motorland (Alcañiz, Teruel), circuito en el que los participantes pudieron comprobar las magníficas instalaciones del trazado de

velocidad homologado para Gran Premio. Todos se animaron a salir a la pista, aunque mientras algunos se lo tomaron como un paseo para conocer el circuito en dos o tres vueltas, los más osados exprimieron su mecánica al máximo y apuraron la media hora de exhibición. Tanto es así, que debido a la rapidez de algunas zonas del trazado, algunos participantes confesaron en boxes que su aguja del velocímetro había rozado los 200 km/h.



"Algunos exprimieron sus mecánicas en Motorland"

Destacaron en la pista por sus acertadas trazadas y su considerable rapidez el Ferrari 275 GTB/4 del italiano Pietro Navone, el Porsche 356 del catalán Marc Onandía y el Jaguar XK120 Le Mans del zaragozano José Luis Muñoz; aunque lo cierto es que la grandeza de esta tanda fue la poder contemplar semejante variedad de deportivos tan diferentes entre sí y circulando conjuntamente. Los pilotos y sus respectivas máquinas se portaron muy bien, y salvo alguna derrapada más acusada que otra y algún "calentón" mecánico, ni se registraron salidas de pista ni averías mecánicas.



La primera de las hospederías a visitar fue la del Monasterio de Rueda (Sástago, Zaragoza), donde se paró para el almuerzo. Tras reponer fuerzas llegaba la etapa más larga y dura, con 213 kilómetros y ascensiones importantes como la del puerto de Monrepós. El destino final no era otro que la espectacular Hospedería de San Juan de la Peña (Jaca, Huesca), donde los

participantes iban a pernoctar.



El segundo día de ruta ya transcurrió de forma mucho más tranquila, pues la etapa matutina recorría unas tranquilas carreteras prepirenaicas y atravesaba bellas localidades, como Ayerbe.



Fueron poco más de 70 kilómetros hasta el lugar programado para la comida, en las afueras de Huesca, y para el lugar reservado para tomar café, Walqa, donde los responsables del parque tecnológico explicaron a los participantes algunas particularidades de este innovador proyecto. Finalmente, el último tramo tampoco tuvo mayores complicaciones, pues este se realizó por la autovía que une Huesca con Zaragoza, de modo que en torno a las 19.00 horas todos los equipos estaban ya en el parque cerrado de plaza Santa Engracia, donde, tras casi 600 kilómetros de recorrido total, descansarían sus máquinas hasta la mañana dominical.



"La AACD entregó diversos premios y distinciones"

El último acto programado fue la cena de gala y entrega de premios, a la que asistieron representantes del Gobierno de Aragón. Entre los comentarios más comunes escuchamos las alabanzas al servicio mecánico de la AACD, que solventó numerosas problemas técnicos en diversos vehículos. Sólo uno de ellos tuvo que recurrir a la grúa, pues el resto de las averías se pudieron arreglar sobre la marcha. Como en años anteriores tampoco se registraron incidentes ni accidentes, en buena medida gracias al excelente trabajo de la Guardia Civil de Tráfico, que durante todo el recorrido acompañó a la caravana para guiarla en los cruces o puntos más peligrosos. Entre los premios que más se aplaudieron podemos citar el de "mejor trazada en circuito", que recayó en Marc Onandía al volante de un Porsche 356; el de vehículo "más exclusivo", que fue a parar al Jaguar D-Type de Francisco Solé; o el de vehículo "más racing", entregado a Joan Andrés Berenguer por su Bugatti T-37.

Distinciones:
• Al más emblemático: Lagonda Rapide (1937) de Ramón Montero
• Al más "racing": Bugatti T-37 (1928) de Joan Andrés Berenguer
• Al más bonito: Ferrari 275 GTB/4 (1969) de Pietro Navone
• Al mejor restaurado: Bristol 401 (1950) de Sarah Gibson
• Al mejor conservado: MGA 1500 (1959) de José Ramón Gortazar
• Al más espectacular: Osca Maserati (1957) de Franco Adamoli
• Al más exclusivo: Jaguar D-Type (1954) de Francisco Solé
• Al más elegante: Lancia Flaminia (1962) de Dameno Franco
• A los tripulantes más simpáticos: Harry Van Malder e Ingeborg de Metsenaere en su MG TA (1936)
• A la mejor trazada en circuito: Marc Onandía con su Porsche 356 (1957)

Premios especiales:
• Trofeo piloto femenina: Marta Ariza con su AC Cobra (1980)
• Al vehículo más glamouroso: Alexis Llavería y su Bugatti T-57 Ventoux (1934)

Texto: Enrique Marco - WWW.AUTOCITY.COM

ACTUALIZADO CON LAS GALERIAS DEL EVENTO:

Jueves: http://www.motoraddicted.com/cpgs/clasicos/thumbnails.php?album=27

Viernes: http://www.motoraddicted.com/cpgs/clasicos/thumbnails.php?album=28

Sabado: http://www.motoraddicted.com/cpgs/clasicos/thumbnails.php?album=29