



Juan Fernández

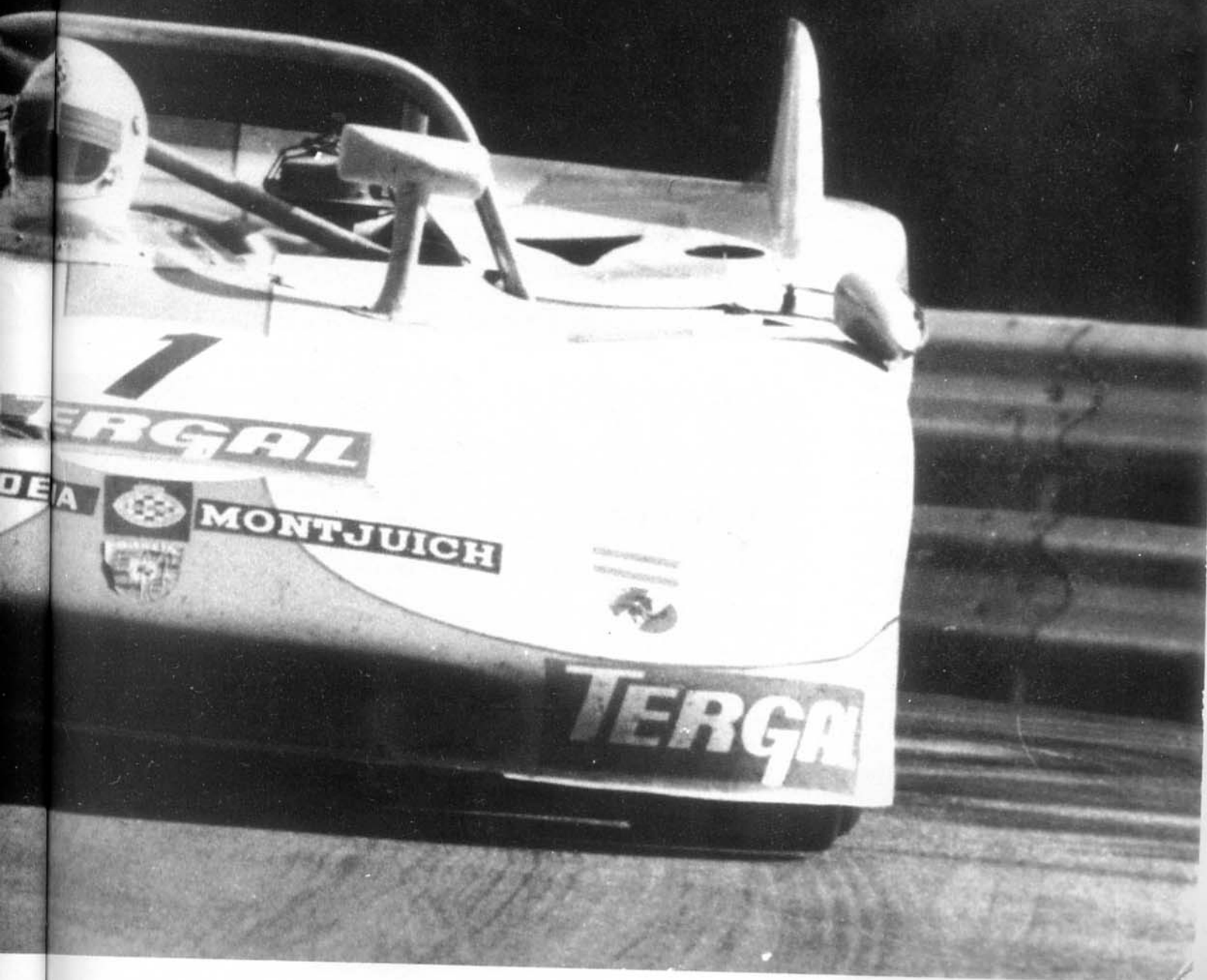
EL PILOTO ESPAÑOL MÁS COMPLETO

El mismo Jacky Ickx lo decía y el palmarés así lo demuestra. Jamás hemos tenido otro piloto como él, capaz de ganar en rallies, circuitos y en la tan arriesgada disciplina de montaña. Nunca ha tenido un Porsche de calle, pero de competición los ha tenido casi todos y lo mejor de todo, ha ganado un sin fin de carreras con ellos. Un gentleman como los que ya no quedan. A sus 78 años y con 310 victorias a sus espaldas quiso compartir con nosotros sus recuerdos en esta entrañable entrevista.

Texto: Alfonso Ortega

Fotos: Archivo Juan Fernández

Agradecimientos: A la gran afición de Juan Fernández





Porsche 908/1

Juan F. JARA

Ante todo, Juan Fernández García es un señor como la copa de un pino, un caballero y un genial piloto de carreras. No hay otro piloto español con un palmarés tan completo como el de Juan. En su dilatada carrera deportiva, que siempre compaginó con el trabajo, tomó parte en 670 carreras, 310 de las cuales ganó y en 197 subió al podio, ganó 38 títulos nacionales, regionales e internacionales ¿De qué hubiera sido capaz si se hubiera convertido en profesional? Porque lo mejor de todo es que no era profesional, él era un industrial que disfrutaba de su pasión por el automovilismo sólo los fines de semana. Una publicación en los setenta entrevistó al belga Jacky Ickx y le preguntaron cual era el mejor piloto español, sin dudarlo ni un momento respondió: "Juan Fernández, porque le he visto ganar carreras en prototipos, sport y turismos, rallies, circuitos, subidas y es por eso creo que es el mejor".

Su primer Campeonato de España sobre ruedas lo logró con tan solo 14 años, fue de Hockey sobre patines. Después,

**CON UN 911 R OFICIAL
COMPETÍ EN MUCHAS
CARRERAS FRENTE A LOS
904 GTS Y A LOS CARRERA
6, Y EN MÁS DE UNA
OCASIÓN LES GANÉ. ¡UN
TURISMO FRENTE A LOS
PROTOTIPOS!**

en cuesta. A partir de 1975 por motivos profesionales decide concentrar su actividad deportiva en las subidas en cuesta, más fáciles de compaginar con su trabajo al frente de una potente empresa textil. Por sus manos han pasado casi todos los Porsche de competición: 356 Carrera 2 GT, 904 GTS, 911 R, Carrera 6, 908/2 y 908/3. Casi nada. Con ellos tomó parte en 170 carreras, donde logró 78 victorias y más de 50 podiums. Un ejemplo de la enorme calidad humana de Juan Fernández es el gran número de homenajes que le han realizado a lo largo de los años en toda la geografía española. Sin ir más lejos el próximo mes de octubre recibirá uno de la Fundación RACE.

siguió practicando deporte, esta vez esquí donde también ganó carreras. Al cumplir los 17 años su padre le regaló una Montesa 125 con la que ganó en su primera participación en una subida en cuesta. En 1954, ganó con una Montesa el Vº Trofeo Motociclista de Mónaco. Entre 1963 y 1974, compite al volante de algunos de los deportivos más espectaculares jamás fabricados en circuitos, rallies y subidas



¿Cuándo empezó su carrera deportiva con Porsche?

El mismo día en el que nació mi hijo, cuando estrené un 356 Carrera 2 GT en la subida a Sant Feliu de Codines, en 1963. Antes había hecho unos 10 rallies de copiloto junto a Antonio Farràs y a José María Iglesias con sus Porsche 356. Esa experiencia y sobre todo el consejo de un gran apasionado a la marca como es Enrique Coma-Cros fueron decisivos para que me decidiera a comprarme uno. De este 356 Carrera 2 GT sólo se fabricaron 8 unidades, contaba con 180 CV y sólo 890 kilos de peso.

¿Qué le gustaba de los Porsche?

Sobre todo la fiabilidad y aquel sonido, antes de comprar el primero recuerdo ver los 356 en Montjuïc y como sonaban. Me encantaba ese sonido. También me gustaba que fuesen coches muy bien equilibrados, con una puesta a punto de chasis ejemplar.

¿Por qué dejó tan rápido el 904 GTS?

Este coche era fantástico, ¡era casi un Ferrari! Aunque me dio muchos disgustos, estaba claramente pensado para circuito, en carretera entraba polvo por debajo al motor y rompíamos. Con él gané un RACE en 1965, puntuable para el Campeonato de Europa. Una de las veces que subí con mi mujer en el 904 GTS a Stuttgart para una de las revisiones rutinarias, Huschke von Hanstein, entonces responsable deportivo de Porsche, me ofreció una oportunidad única que no deje escapar.

¿Con qué lo tentó von Hanstein?

Pues me dejó a muy buen precio un 911 R de los cuatro oficiales para el Rally Monte-Carlo de 1966, los otros pilotos eran Bjorn Waldegard, Vic Elford y Ove Andersson. Con este coche competí en muchas carreras frente a los 904 GTS y a los Carrera 6 y en más de una ocasión les gané, con un turismo frente a los prototipos. Fue una gozada de coche, lo vendí con 70.000 km hechos prácticamente todos en carreras y en todo este tiempo tan solo cambié un embrague y algunas pastillas de freno, nada más.

¿Cómo conseguía contar con los últimos modelos de carreras de la marca?

En la fábrica se quedaban el modelo anterior, pagaba la diferencia y me quedaba uno nuevo. Cuando llegaba allí lo cambiaba y ya está. Sigrid Hagann, la secretaria personal de Ferdinand Piëch era muy aficionada, estaba casada y no tenían hijos. Tanto a su marido como a ella les gustaba mucho Poblet y Santes Creus. Yo entablé buena amistad, les pagaba el hotel y todo cuando venían aquí, siempre se estaban unos ocho días. Cada vez que salía un coche nuevo me llamaba antes que nadie. Fui el primero en saber del 908/3, tuve que ir a comer con Piëch para que me lo vendieran, todavía no habían vendido ninguno, piensa que tras ser presentado en 1970 sólo vendieron el mío. Estos tenían tanto trabajo que la secretaria les hacía todo. Yo siempre he dependido de mí y de mi cabeza, nunca he delegado de esta forma, mira soy diferente.

¿Cómo era su relación con Ferdinand Piëch?

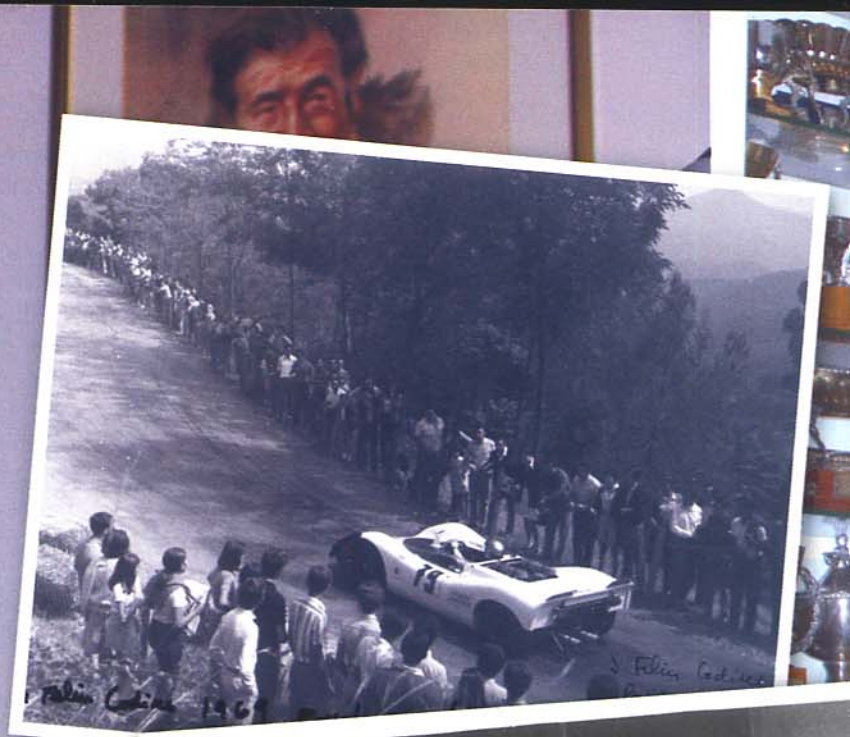
Un año, el equipo Porsche vino a correr en la subida en cuesta del Montseny con los Bergspyder (ó 909), unos prototipos de 430 kilos y de nada menos que 290 CV. Los pilotos oficiales eran Scarfiotti, Mitter y Stommelen. Piëch se presentó en persona porque los acababan de presentar entonces y quería seguir de cerca el desarrollo. Una vez allí se encontraron con que la gasolina que había aquí no era del octanaje necesario. Como yo tenía amigos en el aeropuerto de Sabadell les conseguí 400 litros de gasolina, fue así como empecé la amistad con Piëch. Yo les ayudé allí y ellos luego me ayudaron, me vendían los coches a precio de coste. Pedía algo y me lo conseguían rápido.

¿De qué Porsche no se hubiera desprendido jamás?

Sin lugar a dudas del 908/3, era un coche impecable. Hice un par de años el Campeonato del Mundo de Sport, fui a Daytona con él, hice un quinto lugar absoluto en Le Mans de 1973.... El 908/3 lo fui a buscar al Nürburgring, el mío era el que Pedro Rodríguez y Leo Kinnunen llevaron hasta la segunda posición en los 1.000 km. Luego lo llevé a fábrica para que le sustituyeran todas las piezas de titanio de la suspensión

Foto principal:
Juan al volante de
un Porsche 908/1
en el Jarama
(1970).





Fotos en blanco y negro: recibiendo el volante Porsche, en Stuttgart 1966, de manos del Dr. Ferrer Porsche por lograr el campeonato de España y Cataluña de rallies. Al volante del Porsche 908/2 en la subida a St. Feliu de Godines, en 1969.

por otras idénticas de acero, pues podían ser peligrosas para las subidas en cuesta. Mira si teníamos afición que cuando corríamos en Daytona y no teníamos dinero para llevar a más mecánicos cuando pinchábamos yo le cambiaba la rueda a Bagration y él a mí. Los mecánicos de los otros equipo alucinaban viendo a pilotos trabajar de mecánicos...

En aquella época el riesgo estaba en todas partes, ¿cómo lo sobrellevaba?

Un año, con el 908/2 en Montjuïc subiendo hacia el estadio en la primera vuelta, justo en el salto me quedé volando y por poco no me salen los pies del habitáculo. No me maté porque Dios no quiso. No me até el cinturón porque quería atrapar al Soler-Roig a toda costa, con el bache, me quedé con los pies fuera, me apoyé y tuve suerte. Nunca he tocado a nadie, ni he chocado contra nadie, nunca he atropellado a nadie, casi no me he salido de la carretera, sólo he roto algún palier o algo muy pocas veces. He sido muy fino y siempre iba dentro de un margen. Todavía ostento el récord en la Rabassada, en el Montseny, en Alcañiz, Prades, ... Viví una etapa muy buena.

EN AQUELLA ÉPOCA CON LOS MISMOS COCHES CORRÍA CON PLACAS DISTINTAS DE ANDORRA, LAS TENÍAMOS QUE IR CAMBIANDO PORQUE SI NO TE PODÍAS METER EN UN BUEN LÍO.

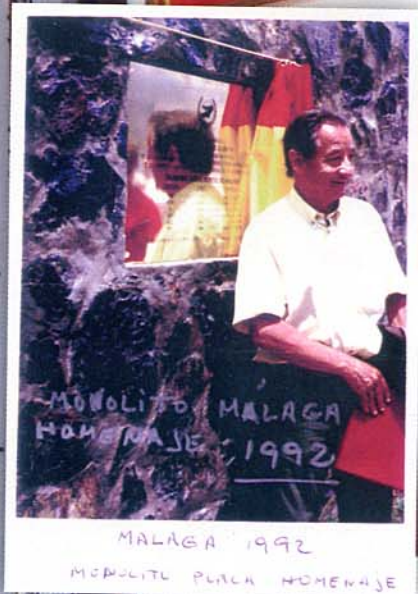
¿Por qué dejó de correr con Porsche?

Por la reglamentación del Campeonato de Europa de Subidas. En 1974 se estableció una cilindrada máxima de 2 litros con lo que tuve que cambiar a barquetas con motor BMW. Si hubiesen tenido un coche de estas características jamás habría dejado a Porsche, estaba encantado con la enorme

fiabilidad y con las prestaciones de sus coches.

¿Qué anécdota me cuenta de su larga carrera deportiva?

El automóvil club de Andorra me ha ayudado mucho. En aquella época con los mismos coches corría con placas distintas de Andorra, las teníamos que ir cambiando porque si no te podías meter en un buen lío. Una vez estuvieron a punto de meterme en el cuartelillo en la frontera. Volví de correr una carrera del campeonato de Europa y en el maletero de mi SEAT 131 llevaba un embrague. Cuando me pararon los guardias de aduanas y les conté que era un embrague estropeado la respuesta del agente fue: "Entonces usted es un contrabandista". Me tuvieron allí todo



PALMARÉS PRINCIPAL (EXTRACTO)

Juan Fernández García, 13 diciembre 1930

670 Participaciones

310 Victorias

197 Podiums

38 Títulos

2 Campeonatos de Europa Montaña Sport

3 Campeonatos de España de Rallies

5 Campeonatos de Catalunya de Rallies

3 Campeonatos de España de Velocidad

2 Campeonatos de Catalunya de Velocidad

11 Campeonatos de España de Montaña

12 Campeonatos de Catalunya de Montaña

5º 24 Horas Le Mans 1973 con un Porsche 908/3

1º 12 Horas Barcelona 1969 con un Porsche 908/2

1º 6 Horas Barcelona 196X con un Porsche 911 S

11 participaciones en el Campeonato del Mundo de Sport

3 Victorias en el Rally RACE 1961-65-66

5 Victorias en el Rally Costa Brava 1958-61-62-63

1 Victoria Rías Bajas 1968 Porsche 911 R

Récord absoluto GP Ciudad de Alcañiz 149 km/h de media con un Osella-BMW

Este es un resumen del enorme palmarés pues podríamos llenar páginas y páginas



el viernes y sábado. Entonces llamé a Fernando de Baviera, el entonces presidente de la Federación Española de Automovilismo. Le conté lo que pasaba y como le había ayudado mucho, él me correspondió. Yo conocía mucho al Rey porque en Baqueira teníamos una casa muy cerca y me había dado muchos premios en carreras, siempre me preguntaba por las fábricas de Sabadell, se preocupaba por la Industria cuando yo era secretario del gremio textil. A la mañana siguiente en el puesto fronterizo recibieron un telex de la Casa Real para autorizar la entrada del embrague. El guardia me dijo que vaya amigos que tenía y que podía pasar. Pero volvió a repetir: "¡Seguro que usted es un contrabandista!"

¿Es verdad eso que no entrenabas los rallies?

Claro que sí, cuando corría rallies era como si fueran tramos de subida en cuesta. Como no entrenábamos el copiloto casi nunca tenía notas. Llegábamos el mismo viernes a la noche, puesto que salíamos de trabajar esa misma tarde. En el Costa del Sol de 1968, que ganamos con un 911 R, lo logramos sin entrenar, nunca antes había pasado por esas carreteras. Se fueron el mecánico Francesc Urpí y mi copiloto e hicieron el reconocimiento a tres tramos. Ya lo he pasado bien, ya.. ■



Juán Fernández (derecha) y su mecánico, Alberto Rodríguez (ver entrevista página 37), en 1970, se preparan a descargar el 908/1 del remolque.