

ALPINCHE REALPOR

Restauración 2015



FUNDACIÓN
ESTANISLAO
REVERTER



www.estanislaoerverter.com



La Xunta de Galicia por Orden de 30 de abril de 2012, publicada en el Diario Oficial de Galicia de 24 de mayo, **clasifica de interés cultural la Fundación Estanislao Reverter.**

La Fundación Estanislao Reverter sin ánimo de lucro se constituyó para preservar la figura de Estanislao Reverter, fomentar el deporte en general y el automovilismo en particular, proteger el patrimonio cultural, potenciar la formación de las personas, promover la iniciativa emprendedora en Galicia y servir como elemento dinamizador de nuestra sociedad.

Entre **las actividades** que se propone realizar la Fundación están entre otras, **la creación de un Museo** que reúne su legado; **el cual se inauguró el 11 de Junio de 2014** en la Estación de Ferrocarril de Santa Cruz de Arrabaldo de Ourense dentro del programa "Estaciones Vivas" auspiciado por el Inorde ente dependiente de la Diputación de Ourense y sobre todo, **la reconstrucción del mítico Alpinche.**

Con este dossier intentamos reunir los fondos necesarios para la restauración del Alpinche puesto que la Fundación considera que **es un vehículo fundamental en la historia del automovilismo de competición y del patrimonio histórico de Galicia.**

Probablemente no haya habido un invento de competición tan excepcional como **el Alpinche**, el cual poseía **la creatividad gallega que logró conjugar la eficacia de un chasis Alpine francés con la potencia de un motor Porsche alemán.**

El vehículo una vez restaurado se exhibirá en el Museo Estanislao Reverter.



Estanislao Reverter es, sin duda, uno de los más grandes deportistas que ha dado Galicia durante el siglo XX. Sus grandes logros como deportista en activo se vieron acompañados por sus innegables desvelos para conseguir que el automovilismo gallego y español alcanzasen sus más altas cotas.

Fue de los primeros pilotos españoles que, sin complejo de ningún tipo, se atrevieron a salir fuera de nuestras fronteras. Para Estanislao **no hubo prueba de carácter internacional que lo arredrase**, abriendo el camino a posteriores generaciones que, siguiendo su ejemplo, se animaron a cruzar los Pirineos.

Su **primera participación** en una prueba automovilística se remonta al año **1955 en un Trofeo Fasa Renault** a bordo de un Renault 4/4. De su **larga trayectoria** como piloto caben destacar sus **54 victorias absolutas** en pruebas de diferentes especialidades (Rallyes, Circuitos y Montaña); sus **12 participaciones en el mítico Rallye de Montecarlo**, en donde iba a participar como piloto oficial de Rover en el año 1966; y sus **dos victorias en el Rallye de España-RACE**, en aquellos tiempos el más importante del automovilismo nacional.

Pero no sólo como piloto brilló Estanislao, “Lalao” para su familia y amigos, “El Doctor” para muchos por sus conocimientos y experiencia. También como organizador, **creador de la Escudería Orense y del Rallye de Ourense**; como **promotor de jóvenes talentos** (Manuel Sanjurjo, José Pavón, Beny Fernández, Pío Alonso, Pablo de Sousa, “Peitos” y muchos más); como **preparador**, y más adelante como **constructor del ALPINCHE**, vehículo con el que se impuso, entre otros, en dos ediciones del Rallye Rías Baixas (1972 y 1973), en el Criterium Luis de Baviera, o en el Rallye Ciudad de Oviedo, actual Rallye Príncipe de Asturias.

Estanislao Reverter era todo un **investigador de la mecánica**, de tal suerte que colaboró decisivamente con las diferentes marcas con las que compitió en el desarrollo de todos los vehículos que pilotó. Aparte de ser **piloto oficial de Rover**, fue también **piloto oficial de Goggomobil**, así como **piloto del prestigioso equipo italiano Jolly Club**.

Siguió compitiendo hasta 1975, año en el que venció en una nueva edición del Criterium Luis de Baviera, a bordo de un BMW 2002 Ti Gr.2. A partir de este año decidió centrar todos sus esfuerzos en apoyar a Beny Fernández dentro del equipo **Reverter Competición**, equipo que vería pasar por sus filas a otros muchos pilotos.

En el año 1986, de una manera testimonial y para probar nuevas suspensiones y mejoras en un coche del equipo que dirigía, Red Fiat de Galicia, Estanislao corrió una nueva edición del Rallye Rías Baixas, una prueba que siempre llevó en el corazón y con la que siempre colaboró.

Reverter también fue muchas más cosas: **Presidente de la Federación Gallega de Automovilismo**, vicepresidente de la Federación Española, vocal de la Federación Internacional, empresario del automóvil y de la construcción, diputado en las Cortes de 1977, redactor de nuestra Constitución y participó también en la elaboración del anteproyecto del Estatuto de Autonomía de Galicia.

Luchó por el desarrollo de su provincia y por Galicia llevando sus nombres por España, Portugal, Francia, Mónaco, Alemania, Polonia e Italia. Desde principios de los años 60 **decoraba sus coches con los colores de la bandera de Galicia** y desde 1977 la bandera que sería más tarde oficial en los vehículos que recorrían Europa con su equipo Reverter Competición.

Su espíritu deportivo, su “fair play”, su ayuda desinteresada a sus oponentes cuando tenían problemas, fue recompensado en 1965 con la **Medalla de Plata al Mérito Deportivo**. También se le otorgó a título póstumo la **Distinción al Merito Deportivo de Galicia**.

Estanislao Reverter fue, indiscutiblemente, el padre del automovilismo gallego.



Durante el IV Rallye Internacional de Orense, en 1970, **José Pavón pilotaba un Porsche 911 R** de los dos que poseía Estanislao Reverter. En el Tramo de la Bajada del Rodicio **se salía en una curva cerrada y chocaba contra un pretil, destrozando el vehículo.**

Un año más tarde, 1971, a **Reverter se le ocurrió la idea de meter esa mecánica Porsche en la carrocería de un Alpine A110-1300.** Para medir el vano motor se valió del otro Porsche 911 R que le había vendido a Humberto Rodríguez.

Su debut se programó para la 9ª edición del Rías Bajas. Unos días antes en el taller de Reverter, concesionario de Land Rover, parece ser que un curioso arrojó una colilla cerca de un bidón de gasolina y comenzó un incendio que amenazaba con extenderse al nuevo invento. Reverter fue el único que, con la ayuda de un extintor, se atrevió a luchar contra las llamas tras la desbandada general. Consiguió extinguirlo pero sufrió quemaduras en la cara. Aún así se presentó en la salida del Rallye cubierto con un ungüento amarillo, y mermado de facultades **logró finalizar en tercera posición.**

El coche era difícil de llevar, conjugar la ligereza de la carrocería Alpine con la potencia de motor Porsche de 6 cilindros, 220 caballos no era tarea sencilla. Al acelerar el morro se levantaba y las ruedas perdían adherencia. Para solucionarlo, Reverter instaló unos pequeños deflectores laterales delante de los aletines de las ruedas delanteras.

Lalao lo bautizó como REALPOR, acrónimo de Reverter, Alpine y Porsche. El público lo rebautizó como Alpinche y con ese nombre pasó a la leyenda del Automovilismo.

Se pintó con el color naranja Orense, y una banda azul y blanca de la bandera gallega que atravesaba el coche longitudinalmente, sin faltar el escudo de la Escudería Orense, un volante con la rueda de afilar, símbolo de la provincia.

Ese mismo año, 1971, quedó 3º en el XIX Rallye de España, siendo el ganador **Jean Pierre Nicolas, piloto oficial Renault, copilotado por Jean Todt, actual presidente de la Federación Internacional de Automovilismo.** Nicolas le pidió a Reverter que le dejase probar el Alpinche; cuando se bajó del coche le sugirió que debería hacer una serie para vender, porque sería un arma imbatible.

Desde su inicio, Reverter siguió evolucionando su invento. Se fueron sustituyendo piezas de Alpine por las de Porsche, palieres, dirección, etc.

El motor fue sustituido, a raíz de diversas averías, pasando a un 2.4 y después de la rotura de éste en un Rallye de Asturias a un 2.7 de 280 caballos. Con esta potencia los palieres se rompían y la solución partió de Reverter y sus mecánicos: ¡crucetas y estriados de Land Rover!.

Los amortiguadores se sujetaban en la parte superior con una pieza que permitía la regulación para poder modificar el avance.

La estética, la aerodinámica y el frontal fueron modificados. En la Subida a Castro de Beiro de 1974 José Pavón chocó y se reconstruyó el morro instalando un spoiler grande que ocupaba toda la parte baja del frontal. En abril de 1975, Reverter acompañado por José Luis Sala en el Rallye Vasco Navarro volaba en un rasante y con el cambio bloqueado al aterrizar chocaba contra varios coches aparcados. A Lalao se le rompía el cinturón de seguridad e impactaba contra el volante: heridas en la cara, fisura de esternón y varias costillas rotas.

Después de este accidente se reconstruía el frontal al estilo de los Ligier del Campeonato de Resistencia.

Beny Fernández se salió en el primer tramo del Rallye del Sherry de 1975 y destrozó el coche que ya no se volvió a reparar ya que la normativa del año siguiente impedía competir a este tipo de vehículos.

En definitiva, el Realpor o Alpinche sólo obtuvo buenos resultados en manos de Estanislao Reverter, ya que sus pupilos José Pavón y Beny Fernández que lo utilizaron en alguna ocasión no consiguieron llevarlo a la meta. con la excepción de la victoria de Beny en la Subida a Chantada de 1975

¿Por qué restaurarlo?

El Alpinche es un coche de Rallyes único. Nació de la imaginación de Estanislao Reverter, que supo conjugar la ligereza de Alpine con la potencia de Porsche y consiguió hacer de él un vehículo ganador de varios Rallyes del Campeonato de Rallyes de España.

¿Donde restaurarlo?

Este vehículo se construyó en Ourense, por gente de Ourense y en honor a ellos la Fundación tiene la decidida voluntad de restaurarlo aquí, en Ourense.

Por suerte contamos con excelentes profesionales para llevar a cabo esta tarea, entre los que se encuentran personas que trabajaron en la construcción del Alpinche en el año 1971, como el jefe de mecánicos de Reverter, el Sr. José Rúas.

¿Cómo restaurarlo?

El Alpinche fue un coche en constante evolución. Desde el año de su creación 1971 hasta el año de su desaparición 1975, los cambios fueron constantes tanto en su mecánica como en la carrocería. La versión que será restaurada es la del año 1974.

Ese año a raíz de un accidente, se le sustituyó el spoiler frontal agrandándolo lo que implicó cambios también en la parte trasera del vehículo. Lo que se conserva actualmente del vehículo permite realizar esa versión, la que a la vez es imagen del logotipo de la Fundación y la más recordada por los aficionados al motor.

La restauración se realizará en dos Fases:

FASE I : Exterior carrocería completo, habitáculo interior, llantas, dirección, frenos, amortiguadores, electricidad.

FASE II: Motor.

¿Como colaborar?

Para llevar este proyecto adelante la Fundación Estanislao Reverter necesita la ayuda de todos los aficionados y amantes de este deporte.

La Fundación propone dos vías para recaudar fondos

1º Mediante donación* económica tanto de empresas como a particulares para que contribuyan a la consecución de este proyecto.

En agradecimiento la Fundación pondrá el nombre de la persona o empresas que colaboraron; si así es el deseo del donante, tanto en la página Web como el Museo Reverter situado en la Estación de Santa Cruz de Arrabaldo donde se exhibirá el Alpinche una vez restaurado.

2º Mediante una subasta online en el portal de subastas EBAY con los objetos donados por importantes y destacadas figuras tanto del presente y como del pasado pertenecientes al automovilismo nacional e internacional que este modo colaborarán con la Fundación en la restauración del Alpinche.

En la subasta los objetos partirán con un precio de salida y se mantendrá dicha subasta durante diez días.

La subasta se celebrará en 2015 coincidiendo con el 40 aniversario de la desaparición del Alpinche.

Con esta subasta la Fundación pretende conseguir toda la notoriedad posible en los medios de comunicación para poder hacer realidad el sueño de la restauración del Alpinche.

*Ventajas fiscales La Fundación Estanislao Reverter, sin ánimo de lucro, está inscrita en el Registro Único de Fundaciones de Interés Gallego número 2012/9. nº: 174; por ello está habilitada para emitir certificados de desgravación fiscal por los donativos recibidos. Para las personas físicas la deducción es del 25% en la declaración del IRPF. Para las personas jurídicas la deducción es del 35% en el IS, con un máximo del 10% de la base imponible.

1971

IX Rallye Internacional a las Rías Bajas
Puesto tercero Estanislao Reverter - Eloy Rodríguez.

XIX Rallye de España
Puesto tercero. Estanislao Reverter- Ventura.

V Rallye Internacional Bosch. Memorial Jaime Segovia
Puesto segundo. Estanislao Reverter- Vázquez.

VIII Rallye Premio Ciudad de Oviedo. I Internacional
Puesto tercero. Estanislao Reverter- Eloy Rodríguez.

1972

VI Rallye Internacional Firestone
Puesto séptimo. Estanislao Reverter - González.

IX Criterium Luis de Baviera
Puesto primero. Estanislao Reverter - Facas.

X Rallye Internacional a las Rías Bajas
Puesto primero. Estanislao Reverter - A. Reverter.

VI Rallye Internacional Bosch
Puesto tercero. Estanislao Reverter - A. Reverter.

IX Rallye Ciudad de Oviedo
Puesto primero. Estanislao Reverter - A. Reverter.

IV Rallye Internacional Sherry
Puesto tercero. Estanislao Reverter - A. Reverter.

1973

V 500 Km. Nocturnos Bujías Bosch
Puesto tercero. Estanislao Reverter - A. Reverter.

XI Rallye a las Rías Bajas
Puesto primero. Estanislao Reverter - A. Reverter.

XXI Rallye de España
Puesto segundo. Estanislao Reverter - A. Reverter.

1974

XI Criterium Luis de Baviera
Puesto tercero. Estanislao Reverter - A. Reverter.

VI Rallye 500 Km. Nocturnos Alicante
Puesto cuarto. Estanislao Reverter - A. Reverter.

XI Rallye Costa del Sol
Puesto sexto. Estanislao Reverter - A. Reverter.

1975

Rallye de los Pazos, La Coruña
Puesto primero. Estanislao Reverter - José Luis Sala.

I Subida a la Estación Invernal de Manzaneda
Puesto primero. Estanislao Reverter.

Subida a Almofrey (Pontevedra)
Puesto primero. Estanislao Reverter.



Foto fondo MPIB

Motor

Tipo: Seis cilindros opuestos

Cilindrada : 2687 c.c.

Alimentación: Inyección electrónica Bosch

Potencia : 270 CV

Transmisión

Tracción: Trasera

Caja de cambios: Porsche cinco velocidades + marcha atrás

Embrague: Cerámico

Bastidor

Eje delantero: Independiente con triángulos superpuestos muelles helicoidales y barra estabilizadora

Eje trasero: Independiente

Frenos: Delanteros Porsche ventilados, traseros discos

Dirección: Cremallera

Llantas: Aleación ligera, Targa 7"x13"

Neumáticos: Dunlop

Carrocería

Número de plazas: 2

Peso : 950 Kg.

Dimensiones: 3,840 / 1.522 / 1.240 mm

Datos de producción

Presentación: 1971

Época fabricación: De 1971 a 1975



RESTAURACIÓN

FASE I : Exterior carrocería completo, habitáculo interior, llantas, dirección, frenos, amortiguadores, electricidad.

Piezas necesarias para la realización de la fase.

PROCEDENCIA ALPINE

GOMA PARABRISAS
MOLDURAS PARABRISAS ALUMINIO
FRENTE DELANTERO CON ALETAS
ALETINES
ALETA TRASERA DERECHA
FALDON ESTRIBO DERECHO
PUERTA DERECHA
TECHO
CAPOT DELANTERO
BASES FIJACION FAROS / 2 UNIDADES
FAROS PRINCIPALES / 2 UNIDADES
ARILLOS CROMADOS FAROS PRINCIPALES / 2 UNIDADES
BASES FIJACION FAROS DE LARGA
ARILLOS FAROS CENTRALES / 2 UNIDADES
BISAGRAS CAPOT DELANTERO
CIERRES GOMA CAPOT DELANTERO
CIERRES GOMA PORTON
CONJUNTO CRISTALES METACRILATO
BISAGRAS PORTON TRASERO / 1 UNIDAD
BRAZOS LIMPIAPARABRISAS / 1 UNIDAD
INTERMITENTES DELANTEROS / 2 UNIDADES
ANAGRAMA ALPINE RENAULT
ANAGRAMA ROMBO RENAULT
GOMAS CONTORNO PUERTAS Y VENTANILLAS VARIAS
CERRADURA PUERTA DERECHA
ESPEJOS RETROVISORES

PROCEDENCIA PORSCHE

RELOJES CUADRO PORSCHE
ASIENTOS BACQUET
POMO CAMBIO
JUEGO AMORTIGUADORES
PASTILLAS FRENO
CIRCUITO HIDRAULICO DE FRENOS
ROTULAS SUSPENSION
DIRECCION DE CREMALLERA
BARRA ESTABILIZADORA DELANTERA
JUEGO DISCOS DE FRENO DELANTEROS
JUEGO FRENOS DISCO TRASEROS
RODAMIENTOS DELANTEROS
RODAMIENTOS TRASEROS
RADIADOR DELANTERO
BOMBA GASOLINA ELECTRICA
DEPOSITO ACEITE LATERAL

VARIOS

PILOTOS TRASEROS

CINTURONES ARNES

LLANTAS TARGA

TORNILLERA NUEVA

NEUMATICOS MICHELIN TB15

CROMADO MANECILLAS

ZINCADO Y PREPARADO DE BRAZOS Y PUENTES

INSTALACION ELÉCTRICA COMPLETA

FAROS SUPEROSCAR / 2 UNIDADES

BATERIA

ROTULACION

MANO DE OBRA

CHORREADO CHASIS

MANO DE OBRA REPARACION CARROCERIA

MANO DE OBRA MONTAJE

PINTURA Y MANO DE OBRA

Versión a restaurar. Años 1974-1975



ESTADO ACTUAL



EL ALPINCHE EN LAS REVISTAS ESPECIALIZADAS

Autopista

Autohebdó

Motor Clásico

Cronomotor

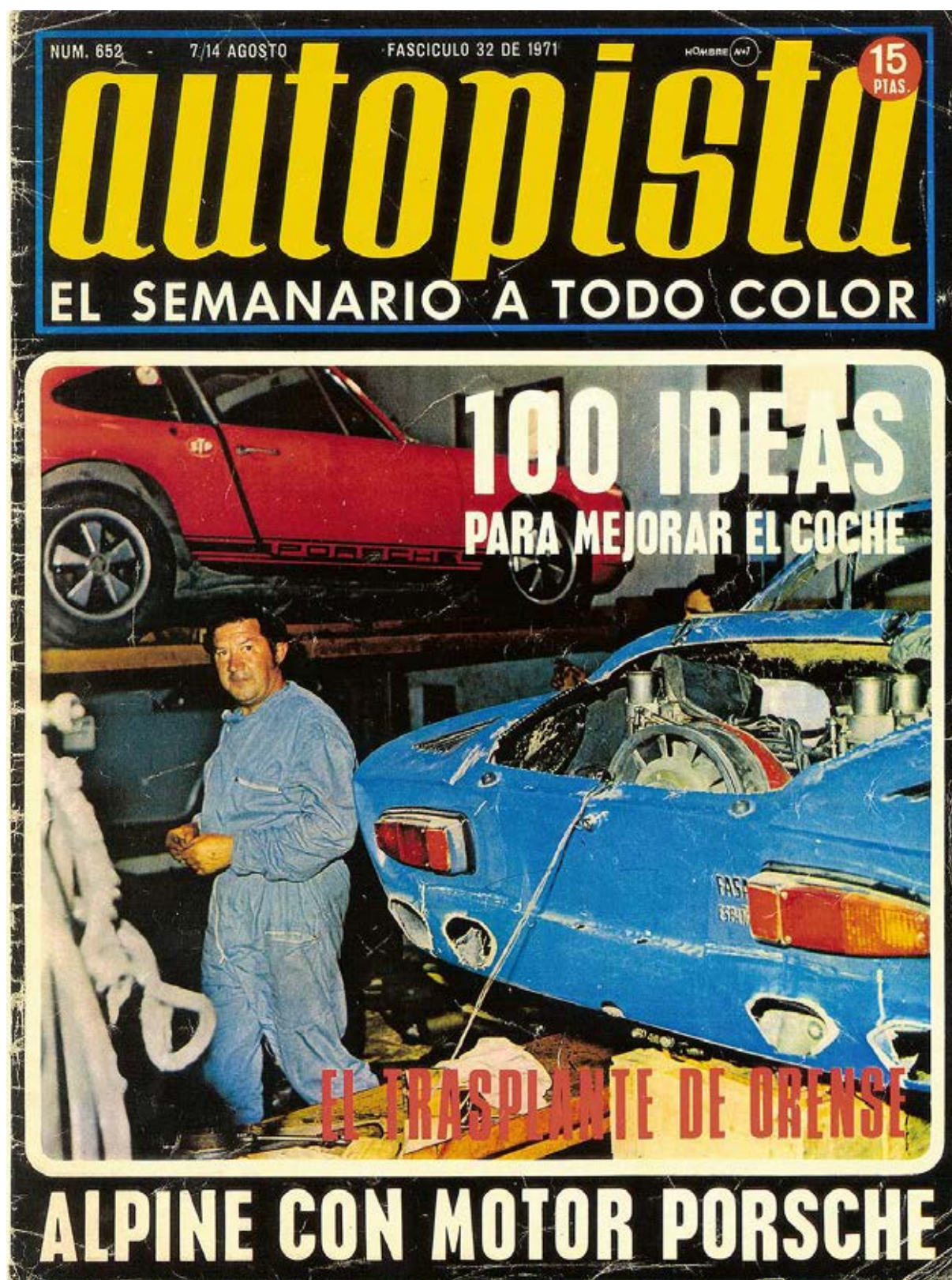
Motor Galicia

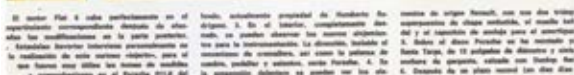
Todo Rallyes

Miniauto

Xcaletrix

Magazine Motor







rallyes | historia del Alpinche



El imbatible bólico gallego

En los años 70, el ourensano Estanislao Reverter creó un deportivo con carrocería Alpine y motor Porsche con el que se anotó varios rallies del Campeonato de España. Era el coche a batir en esa época, y ahora está en proceso de restauración tras años de olvido. Esta es su historia.

rallies | historia del Alpinche



**ALPINCHE
1975
270 CV**



E' stato un
 dei suoi giorni
 più felici.
 Quando
 compendia gli
 incontri e gli
 amori di
 Margherita (1972)

descrive la
 vita di
 un
 suo figlio.
 La vita di
 un
 suo figlio.
 La vita di
 un
 suo figlio.



1980: Reservas y Bases
Permanentes, junio
y 28 en el curso de
Educación Reservas
Columbianas y el desarrollo
en el Parque de las
Llanuras de Colombia

[illegible]

Alpinche o Bealgot,
el sueño de un visionario
(El nacimiento del Alpinche
se define como "normalidad porfir-
ica")

Apenas hay en el mundo estatuas como la de Reverter y el Alpínico

Auto-Cel padre, una de las figuras del automovilismo de la época y padre de Rosendo, nos cuenta con precisión la transformación: "La carretera del Abasco para el eje delantero y de atrás en el volante, los pases de rueda permitían ruedas de mayor altura".

Apenas hay en el mundo estatuas como la de Reverter y el Alpinche

ne fue completamente desguazada. En el interior se instaló el cuadro principal del Porsche sustituyendo al del Alpine, se eliminaron todos los tapizados y accesorios y se instalaron nuevos Saucquet y las barras de protección. Se aprovechó toda la suspensión delantera del Alpine, reforzada. La empresa sigue suministrando unos equipos de 7x17 pagados de antemano para el eje delantero y de 13 en el trasero; los países de nueva potencia tienen de mayor altura".

Fundación Estanislao Reverter

Objetivo: restauración y museo

El último vehículo de la serie, que en esta ocasión fue el primer entregado al cliente, ya que la Dirección de Correos "gracia al apoyo de la Fundación" lo entregó al jefe de la oficina de la zona de la Realidad. Como se puede apreciar, el minivan de Alpachas fue una unidad, pero por razones más técnicas que de diseño lo dejó en su estado. "Antes de comenzar, me pregunté si el cliente quería un coche -comienza ya hablando-, pero en este momento", dice, "entonces me dije que lo que necesitaba era un vehículo que me ayudara a hacer mi trabajo". Pues al final, el auto es como son las cosas del coche original, pero más atractivo y a la vez de que todos en la Realidad, Alpachas, Chiriquí y la Provincia de Chiriquí, los más jóvenes que están utilizando ahora a la Fundación son atraídos, si el mecánico fue, uno de los vehículos del original, es quien suministró el primer Alpachita mucho por aquí.

En la foto, un minivan Alpachita con guías en el interior, más información, e incluso para hacer este proyecto, que incluye guías de todos los tipos, lo tienen al día, material de Alpachas, de la Realidad y de Chiriquí y de la Fundación.



... et un certain nombre de
... et un certain nombre de
... et un certain nombre de



[illegible]

El incendio, Pilotos y transformaciones

[illegible]

pas ailleurs de la signature, gâche et efface les traces de la circulation normale de l'écrit.

1.8 exchange rate against sample for each experiment

[illegible]

John Farnham
inspira altra galassia
e dopo tempo, non
risale allo stesso era
condurre al successo

[illegible]



[illegible][illegible]

El arquitecto de la vivienda llegó a las cinco horas de la tarde y se instaló en una habitación de la casa. En la habitación de la casa, el arquitecto se instaló en una habitación de la casa. En la habitación de la casa, el arquitecto se instaló en una habitación de la casa.

La máxima evolución llegó a entregar 270 caballos

En 1964, y luego que había experimentado "muerte" en 1953, el gigante de la fuerza, el campeón del mundo de peso pesado, fue salvado por Samir, el árabe de 15 años, que se convirtió en su compañero de entrenamiento. Con cada golpe traumático, el árabe cambió de color, se puso rojo, y cuando Samir se le acercó, él se calmó y volvió a su color normal. Después de un tiempo, Samir se convirtió en un "caballo de guerra" y fue capaz de entregar 270 caballos.

El entrenador Luis de Baeza, el propietario de Samir, y el caballo de Samir, el árabe de 15 años, fueron salvados por Samir, el árabe de 15 años, que se convirtió en su compañero de entrenamiento. Con cada golpe traumático, el árabe cambió de color, se puso rojo, y cuando Samir se le acercó, él se calmó y volvió a su color normal. Después de un tiempo, Samir se convirtió en un "caballo de guerra" y fue capaz de entregar 270 caballos.

Barry e i suoi collaboratori
alla scoperta del «Mito del
Barile»

Illegible text in the top left image.

Illegible text in the top right image.

Illegible text in the bottom left image.

Illegible text in the bottom right image.

100 IPO

100 IPO

Illegible text at the bottom of the collage.

Motor
Clásico
Calidad Motorpress

GUÍA DE COMPRA
FIAT X1/9

“MADE IN SPAIN”
Piezas únicas

Alpinche
REVERTER
1400 Spider
SEAT-CEPLASTICA

Soriano-Pedroso
AUTOCICLO (1920)

Clásico
MERCADO
INTERNACIONAL

OLDSMOBILE TORONADO

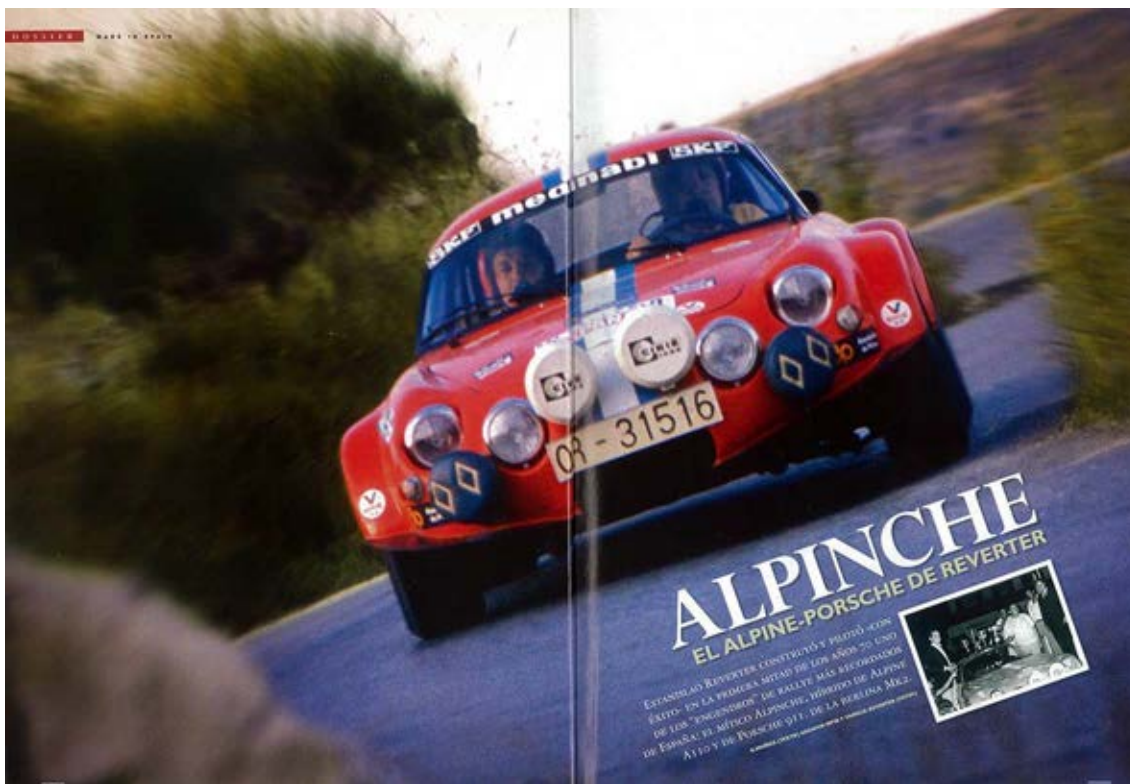
EL MUSTANG ESPAÑOL

BICCHTER FURGONETA

284
09/2011
5,50€

00284
14520600211





LA MECÁNICA PROCEDEnte DEL 911R ACCIDENTADO POR PIDÓN FUE INSTALADA EN UN NUEVO ALPINE A110 NACIONAL COMPRADO AL EFECTO. PERO LA SOMBROSA PORSCHE-ALPINE FUE MUY DIFÍCIL DE LOGRAR: UNA AUTÓNOMA "MACHADA" DE REVERTER Y SUS MECÁNICOS.

autopista
IL SERENARIO A TONDI COLOR
100
Non è solo il tempo
ALTERNATIVE CON MOTORI PORSCHE



Varios meses y mucha inventiva fueron necesarios para acoplar la mecánica Porsche en la carrocería del Alpine

—comienzo con el uso de la caza y la pesca (trampa) y la Blanca de la bandera gallega es un modo, que en ocasiones se extendió también al fondo de los abarinos; al estilo de los Plateros de la época, se extendió en la parte baja de las puertas en comensales. REALPOR al principio y ALPUNCHER después. Con esos mismos colores corrió hasta su nacimiento final en el Rallye del Sherry de 1875.



1971	1 X RJFaj Internationalismo Rujos 2 X Estudiantes Reverte-Eloy Rodriguez 3 X RJFaj Internationalismo Rujos 4 X Estudiantes Reverte-Venencia 5 X RJFaj Internationalismo Rujos 6 X Reverte-Vizquez 7 X RJFaj Promesa Ciudad de Quidia 8 X Reverte-Eloy Rodriguez	1 X RJFaj Internationalismo Rujos 1 X Reverte-Antonia Reverte 2 X RJFaj Internationalismo Rujos 3 X Reverte-Antonia Reverte 4 X RJFaj Ciudad de Quidia 5 X Reverte-A. Reverte 6 X RJFaj Internationalismo Rujos 7 X Reverte-A. Reverte
1972	1 X RJFaj Internationalismo Fozvencia 2 X Reverte-Antonia 3 X Crispiniano Luis de Bastera 4 X Reverte-Fajal	1 X RJFaj Internationalismo Rujos 2 X Reverte-A. Reverte 3 X RJFaj Internationalismo Rujos 4 X Reverte-A. Reverte 5 X RJFaj de Eloy 6 X Reverte-A. Reverte

Tras un último accidente de "Beny" en el rallye del Sherry de 1975, el Alpinche nunca fue reconstruido y se conserva así...



14. Silla de apoyo: Sillones y 4 modifcaciones en las bases al no manifestarse el aumento del porcentaje de Argemone: 1971 (punto), 1974 (sillones) y 1975 (sillones).



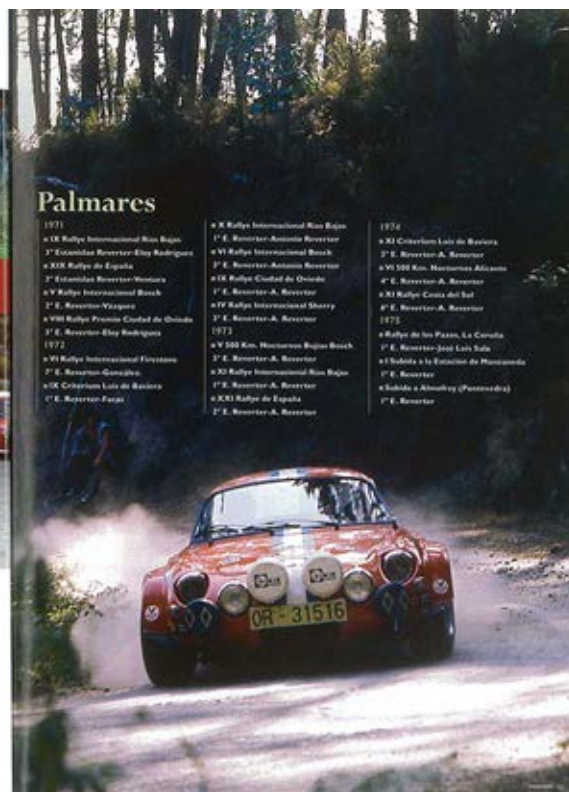
© 2006 Blackwell Publishing Ltd

En los sucesos años se fueron combatiendo algunas piezas originales Alpino y Remano por piezas Purche o contrataslas especialmente para el Alpiche. Tras un accidente de José Pradín en la Subida de Corno del Beito en 1974, se reconstruyó el frontal agrandando el espacio delantero, y tras otra salida de carretera, esta vez de Remano en el Rallye Valle Navarero, cambio de nuevo el motor del Alpiche con un frontal piloto que recordaba

Sin embargo, la reglamentación de la FIBA también cambió prohibiendo los pases en volada, y el Alpínche sólo pudo ser utilizado en España en aquellos que no fueran puntable para el Europeo, abiertos a los Gr.5. Un accidente en la salida del primer cruce del Ralco del Shaner de 1975, con Rami Fernández al

volante, dejó finalmente muy dañado el Alpinje. El stano conmemora con una larguísima nevada, al final de la cual había un ruiseñor que se tomaba el sol. Casi "Bey" y el Alpinje debieron llegar a más de 100 Kiloby, y una vola, volaron fuera de la caverna, quedando el cache totalmente desprovisto. Nunca se volvió a repetir, aunque sus restos permanecen en muy mal estado y así sucubios. En estos días hay un pequeño en mancha en Orreus para crear un museo y una Fundación dedicada a Estelion Revencia, que simulará -como nos con el

Reservar siempre la quinta para él, ya que era un coche deficiente y, raramente lo usaba; algún otro piloto (sólo lo hacían Paul y "Ben"), no logrando buenos resultados. Eso, quizás, porque su conducción requería bastante adaptación o, simplemente, exigía ganas de lograr resultados a su volante. ■



AVANCE RALI DO BOTAFUMEIRO

crono **MOTOR**

Nº 253 - AÑO XXVI NOVIEMBRE 2010 • 3,3 €




REVOLUCION en los RALIS



Todo sobre
LOS NUEVOS REGLAMENTOS

EL FUTURO ya está aquí



ALBERTO MEIRA CAMPEÓN DE GALICIA DE RALIS 2010



ISBN 9787576430044 00253

Iago Caamaño CAMPEÓN DE ESPAÑA DE AUTOCROSS

JAVIER R. GRILLE POSTER




NUESTROS PERSONAJES

ESTANISLAO REVERTER



71, EL AÑO DEL "INVENTO"

En el año 71 comienza la etapa más magna de Estanislao Reverter, ya que además de piloto y organizador, comienza a ser conocido como "constructor", dado que no le bastaba a preparar un coche competición, sino que atravesó a realizar un coche único de la unión de la Universidad Politécnica de Valencia y Renault Alpine. Aunque el nombre utilizado por Reverter para denominar la serie "REAL-71", inscripción que aparece bajo la puerta con las iniciales LAR y es que los utilizados por la marca Porsche (Reverter Alpine) y Porsche, lo cierto es que propiamente sería conocido como el "Alpinche".



RALI COSTA DEL SOL

La temporada del 71 finalizó en el Rali Costa del Sol en Almería. La inscripción resultó magnífica, contando con la presencia de todos los "madonistas" y algunas actuaciones muy interesantes. Durante la competición dominada, seguida de Rali Ginebra, pero tras cuatro meses una serie de problemas y una salida del segundo, sumada a que el Porsche 911 R de Gargallo, según se sabe en el momento de Larrin y Reverter. Para la temporada del 72, el Porsche 911 R de Gargallo, según se sabe en el momento de Larrin y Reverter. Para la temporada del 72, el Porsche 911 R de Gargallo, según se sabe en el momento de Larrin y Reverter.

Colaboraron: Ángel Campino y Luis Reverter

"El 911 R sería vendido al piloto de Villagarcía Humberto Rodríguez"



segunda. De hecho se clasificó en Alpine 1989 oficial de Lucas Sáiz, el Porsche 911 R vendido posteriormente como la "Bomba Verde" del piloto Antonio Sáiz y el Porsche 911 R de Gargallo.

RALI COSTA BRAVA

La temporada del 71 dominada por la participación en el Costa Brava (3to superior), levemente de capitulo a Eloy Rodríguez. Para una gran parte de marzo a mayo y el final del verano que correspondió por ser invierno a etapas siguientes del Abierto 2000 QF de Jueves, resultando ganador Larrin y Reverter. En los momentos Porsche 911 R de la Escudería Reverter, hay que decir que en aquel año se le llamó "Bomba Verde" (denominación) con un "Bomba Verde" QF se clasificó quinto, tras haber logrado otros resultados.

RALI VASCO NAVARRO

Copyright por "Real", marchaban en la línea principal por detrás de Estanislao y Rali-Ginebra y por delante de Transilvania que sería el vencedor. En el sistema (como Reverter), en Navarra, sobre la rotura del cable del acelerador por lo que se ven obligados a abandonar.



RALI GALASA

La última victoria con el 911 R la logró en el Rali Galasa (segundo Rali de invierno) en Vigo, cuando, al salir por detrás de Jaime de una Cañal.

CRITERIUM LUIS DE BAVIERA

La temporada del 71 R se produce en el Bavaria, con Eloy de nuevo como capitán. El Rali se gana por los dos Porsche de la Real (Larrin y Reverter) y Larrin y Reverter que ganan segundos por los segundos, mientras que poco más atrás se clasificó Porsche, por detrás de Ferrari y Lotus.

LLEGA EL "ALPINCHE"



autopista

El 911 R de Gargallo se no había ningún 911 R en el momento de la Escudería Ginebra, pero a que el piloto de Villagarcía Humberto Rodríguez completó con el 911 R de Reverter.

Reverter, quedaba muy satisfecho de la organización de esta temporada que era dirigida por los Porsche de la Escudería Ginebra. Como resultado de los participantes en el primer periodo Reverter, una página con la que el piloto Reverter, un año más tarde, se le llamó "Alpinche".

En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche". En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche".

La última victoria con el 911 R la logró en el Rali Galasa (segundo Rali de invierno) en Vigo, cuando, al salir por detrás de Jaime de una Cañal.

CRITERIUM LUIS DE BAVIERA

La temporada del 71 R se produce en el Bavaria, con Eloy de nuevo como capitán. El Rali se gana por los dos Porsche de la Real (Larrin y Reverter) y Larrin y Reverter que ganan segundos por los segundos, mientras que poco más atrás se clasificó Porsche, por detrás de Ferrari y Lotus.



autopista

El 911 R de Gargallo se no había ningún 911 R en el momento de la Escudería Ginebra, pero a que el piloto de Villagarcía Humberto Rodríguez completó con el 911 R de Reverter.

Reverter, quedaba muy satisfecho de la organización de esta temporada que era dirigida por los Porsche de la Escudería Ginebra. Como resultado de los participantes en el primer periodo Reverter, una página con la que el piloto Reverter, un año más tarde, se le llamó "Alpinche".

En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche". En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche".

La última victoria con el 911 R la logró en el Rali Galasa (segundo Rali de invierno) en Vigo, cuando, al salir por detrás de Jaime de una Cañal.

CRITERIUM LUIS DE BAVIERA

La temporada del 71 R se produce en el Bavaria, con Eloy de nuevo como capitán. El Rali se gana por los dos Porsche de la Real (Larrin y Reverter) y Larrin y Reverter que ganan segundos por los segundos, mientras que poco más atrás se clasificó Porsche, por detrás de Ferrari y Lotus.



autopista

El 911 R de Gargallo se no había ningún 911 R en el momento de la Escudería Ginebra, pero a que el piloto de Villagarcía Humberto Rodríguez completó con el 911 R de Reverter.

Reverter, quedaba muy satisfecho de la organización de esta temporada que era dirigida por los Porsche de la Escudería Ginebra. Como resultado de los participantes en el primer periodo Reverter, una página con la que el piloto Reverter, un año más tarde, se le llamó "Alpinche".

En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche". En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche".

La última victoria con el 911 R la logró en el Rali Galasa (segundo Rali de invierno) en Vigo, cuando, al salir por detrás de Jaime de una Cañal.

CRITERIUM LUIS DE BAVIERA

La temporada del 71 R se produce en el Bavaria, con Eloy de nuevo como capitán. El Rali se gana por los dos Porsche de la Real (Larrin y Reverter) y Larrin y Reverter que ganan segundos por los segundos, mientras que poco más atrás se clasificó Porsche, por detrás de Ferrari y Lotus.



autopista

El 911 R de Gargallo se no había ningún 911 R en el momento de la Escudería Ginebra, pero a que el piloto de Villagarcía Humberto Rodríguez completó con el 911 R de Reverter.

Reverter, quedaba muy satisfecho de la organización de esta temporada que era dirigida por los Porsche de la Escudería Ginebra. Como resultado de los participantes en el primer periodo Reverter, una página con la que el piloto Reverter, un año más tarde, se le llamó "Alpinche".

En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche". En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche".

La última victoria con el 911 R la logró en el Rali Galasa (segundo Rali de invierno) en Vigo, cuando, al salir por detrás de Jaime de una Cañal.

CRITERIUM LUIS DE BAVIERA

La temporada del 71 R se produce en el Bavaria, con Eloy de nuevo como capitán. El Rali se gana por los dos Porsche de la Real (Larrin y Reverter) y Larrin y Reverter que ganan segundos por los segundos, mientras que poco más atrás se clasificó Porsche, por detrás de Ferrari y Lotus.



autopista

El 911 R de Gargallo se no había ningún 911 R en el momento de la Escudería Ginebra, pero a que el piloto de Villagarcía Humberto Rodríguez completó con el 911 R de Reverter.

Reverter, quedaba muy satisfecho de la organización de esta temporada que era dirigida por los Porsche de la Escudería Ginebra. Como resultado de los participantes en el primer periodo Reverter, una página con la que el piloto Reverter, un año más tarde, se le llamó "Alpinche".

En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche". En el momento de la inscripción, una vez más, se le llamó "Alpinche".

La última victoria con el 911 R la logró en el Rali Galasa (segundo Rali de invierno) en Vigo, cuando, al salir por detrás de Jaime de una Cañal.

CRITERIUM LUIS DE BAVIERA

La temporada del 71 R se produce en el Bavaria, con Eloy de nuevo como capitán. El Rali se gana por los dos Porsche de la Real (Larrin y Reverter) y Larrin y Reverter que ganan segundos por los segundos, mientras que poco más atrás se clasificó Porsche, por detrás de Ferrari y Lotus.

NUESTROS PERSONAJES

ESTANISLAO REVERTER



RECTA FINAL DEL 71

Sin lugar a dudas, el "Alpinche" era la estrella en todas las pruebas en las que participaba, pero la que más llama la atención, era que este "inventado" no solo lograba marcar las mejores tiempos en algunas pruebas, sino que además era capaz de demostrar un alto grado de fiabilidad en todos los ralis. En esta primera temporada no lograba ninguna victoria absoluta, aunque en el Rali RACE, el día de la competición en el Rali RACE (Rali de Escudería).



Colaboraron: Ángel Campino y Luis Reverter

EL ALPINCHE ES COMPETITIVO



RECTA FINAL DEL 71

Sin lugar a dudas, el "Alpinche" era la estrella en todas las pruebas en las que participaba, pero la que más llama la atención, era que este "inventado" no solo lograba marcar las mejores tiempos en algunas pruebas, sino que además era capaz de demostrar un alto grado de fiabilidad en todos los ralis. En esta primera temporada no lograba ninguna victoria absoluta, aunque en el Rali RACE, el día de la competición en el Rali RACE (Rali de Escudería).



Colaboraron: Ángel Campino y Luis Reverter



RECTA FINAL DEL 71

Sin lugar a dudas, el "Alpinche" era la estrella en todas las pruebas en las que participaba, pero la que más llama la atención, era que este "inventado" no solo lograba marcar las mejores tiempos en algunas pruebas, sino que además era capaz de demostrar un alto grado de fiabilidad en todos los ralis. En esta primera temporada no lograba ninguna victoria absoluta, aunque en el Rali RACE, el día de la competición en el Rali RACE (Rali de Escudería).



Colaboraron: Ángel Campino y Luis Reverter



RECTA FINAL DEL 71

Sin lugar a dudas, el "Alpinche" era la estrella en todas las pruebas en las que participaba, pero la que más llama la atención, era que este "inventado" no solo lograba marcar las mejores tiempos en algunas pruebas, sino que además era capaz de demostrar un alto grado de fiabilidad en todos los ralis. En esta primera temporada no lograba ninguna victoria absoluta, aunque en el Rali RACE, el día de la competición en el Rali RACE (Rali de Escudería).



Colaboraron: Ángel Campino y Luis Reverter



RECTA FINAL DEL 71

Sin lugar a dudas, el "Alpinche" era la estrella en todas las pruebas en las que participaba, pero la que más llama la atención, era que este "inventado" no solo lograba marcar las mejores tiempos en algunas pruebas, sino que además era capaz de demostrar un alto grado de fiabilidad en todos los ralis. En esta primera temporada no lograba ninguna victoria absoluta, aunque en el Rali RACE, el día de la competición en el Rali RACE (Rali de Escudería).



Colaboraron: Ángel Campino y Luis Reverter



RECTA FINAL DEL 71

Sin lugar a dudas, el "Alpinche" era la estrella en todas las pruebas en las que participaba, pero la que más llama la atención, era que este "inventado" no solo lograba marcar las mejores tiempos en algunas pruebas, sino que además era capaz de demostrar un alto grado de fiabilidad en todos los ralis. En esta primera temporada no lograba ninguna victoria absoluta, aunque en el Rali RACE, el día de la competición en el Rali RACE (Rali de Escudería).



Colaboraron: Ángel Campino y Luis Reverter



RECTA FINAL DEL 71

Sin lugar a dudas, el "Alpinche" era la estrella en todas las pruebas en las que participaba, pero la que más llama la atención, era que este "inventado" no solo lograba marcar las mejores tiempos en algunas pruebas, sino que además era capaz de demostrar un alto grado de fiabilidad en todos los ralis. En esta primera temporada no lograba ninguna victoria absoluta, aunque en el Rali RACE, el día de la competición en el Rali RACE (Rali de Escudería).



Colaboraron: Ángel Campino y Luis Reverter

NUESTROS PERSONAJES ESTANISLAO REVERTER



73 - SEGUNDA PARTE

Al no tener mayor interés en seguir el Campeonato de España, Estanislao Reverter continúa en la segunda mitad de la temporada 73 seleccionando las pruebas más importantes y duras para participar, aunque también es cierto que en esta época se han puesto de moda los rempederos tramos de tierra y en algunas ocasiones se puede decir que el "apagacha" no se encuentra cómodo. De todas formas, su segundo puesto en el Rali de España y nuevamente el mejor equipo privado clasificado, le dan de satisfacción al mismo tiempo que no deja de sorprender a las nuevas generaciones, ya que se dan cuenta que el que denominan en alguna ocasión como "El Abuelo" continúa siendo muy competitivo.

Colaboraron: Ángel Campoy y Luis Reverter



Esta espectacular foto enviada por la familia se publicó a gran tamaño en la revista Fórmula.

EL RALI DE ESPAÑA

Entre las grandes pruebas internacionales, que se celebran en el Rali de España, una de las más famosas era el Rali del Tercer, tres importantes premios en metálico que atraían a multitud de participantes de toda Europa y en especial de Gran Bretaña.

Pero aquel año el resultado castizo, ya que de las 30 pruebas programadas solo se disputaron 8 por problemas de seguridad, de obras e inundaciones. De hecho los dos primeros se cancelaron y en la tercera, "Rally Junior", se canceló el primer tramo. Chis Salazar, vigante de Chis Salazar y de Reverter. En la siguiente, "Rally", se canceló el primer tramo del Rally, adelantando, pero una vez más, la deportividad de evaluar a Bóster, el que en la foto aparece al motor sobre los árboles secos, detenido. En resumen, al ver Estanislao los muchos problemas y el tiempo que se necesitaba para resolverlos, se decidió que no se disputara la prueba. Reverter al Apagacha le dio una primera, cuenta "Tercer".

(Antes Reverter, su copiloto) había sido piloto de Gran Turismo, con un Renault 12 que al año 70 y cuando estuvo a su altura, después, a Tacho que se dio en las pruebas. Reverter, el momento con "Chis" no pudo pasar por aquellos temas de Gran Turismo. La solución sería una vez más, la seguridad de las pruebas de Gran Turismo, y varias cosas más, como el Código de circulación y de las normas de seguridad, de obras e inundaciones. De hecho los dos primeros se cancelaron y en la tercera, "Rally Junior", se canceló el primer tramo.

RALI DE ESPAÑA. Alcanzó el segundo puesto tras una gran remolada, a pesar de contar solo con una Michelin, 180, que le llevó por ejemplo a bati-

do al campeón de Francia por 6 segundos (CO Simca, en Comandante, adelantando a Bóster, en las pruebas de Madrid y superando al piloto Chis Salazar en la fase final de la prueba).

El rali fue seguido por TVE con gran despliegue de medios, denunciando el "show" de la prueba de la victoria y la victoria de la victoria.

estaba rodando muy fuerte y al final tres segundos separaban a los dos competidores a la victoria, con Reverter en el segundo puesto.

RALI DE ESPAÑA. Alcanzó el segundo puesto tras una gran remolada, a pesar de contar solo con una Michelin, 180, que le llevó por ejemplo a bati-

do al campeón de Francia por 6 segundos (CO Simca, en Comandante, adelantando a Bóster, en las pruebas de Madrid y superando al piloto Chis Salazar en la fase final de la prueba).

El rali fue seguido por TVE con gran despliegue de medios, denunciando el "show" de la prueba de la victoria y la victoria de la victoria.

estaba rodando muy fuerte y al final tres segundos separaban a los dos competidores a la victoria, con Reverter en el segundo puesto.

RALI DE ESPAÑA. Alcanzó el segundo puesto tras una gran remolada, a pesar de contar solo con una Michelin, 180, que le llevó por ejemplo a bati-

do al campeón de Francia por 6 segundos (CO Simca, en Comandante, adelantando a Bóster, en las pruebas de Madrid y superando al piloto Chis Salazar en la fase final de la prueba).

El rali fue seguido por TVE con gran despliegue de medios, denunciando el "show" de la prueba de la victoria y la victoria de la victoria.

estaba rodando muy fuerte y al final tres segundos separaban a los dos competidores a la victoria, con Reverter en el segundo puesto.

RALI DE ESPAÑA. Alcanzó el segundo puesto tras una gran remolada, a pesar de contar solo con una Michelin, 180, que le llevó por ejemplo a bati-

do al campeón de Francia por 6 segundos (CO Simca, en Comandante, adelantando a Bóster, en las pruebas de Madrid y superando al piloto Chis Salazar en la fase final de la prueba).

El rali fue seguido por TVE con gran despliegue de medios, denunciando el "show" de la prueba de la victoria y la victoria de la victoria.

estaba rodando muy fuerte y al final tres segundos separaban a los dos competidores a la victoria, con Reverter en el segundo puesto.

RALI DE ESPAÑA. Alcanzó el segundo puesto tras una gran remolada, a pesar de contar solo con una Michelin, 180, que le llevó por ejemplo a bati-

do al campeón de Francia por 6 segundos (CO Simca, en Comandante, adelantando a Bóster, en las pruebas de Madrid y superando al piloto Chis Salazar en la fase final de la prueba).

El rali fue seguido por TVE con gran despliegue de medios, denunciando el "show" de la prueba de la victoria y la victoria de la victoria.

estaba rodando muy fuerte y al final tres segundos separaban a los dos competidores a la victoria, con Reverter en el segundo puesto.

RALI DE ESPAÑA. Alcanzó el segundo puesto tras una gran remolada, a pesar de contar solo con una Michelin, 180, que le llevó por ejemplo a bati-

do al campeón de Francia por 6 segundos (CO Simca, en Comandante, adelantando a Bóster, en las pruebas de Madrid y superando al piloto Chis Salazar en la fase final de la prueba).

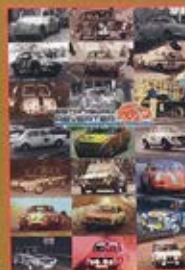
El rali fue seguido por TVE con gran despliegue de medios, denunciando el "show" de la prueba de la victoria y la victoria de la victoria.

estaba rodando muy fuerte y al final tres segundos separaban a los dos competidores a la victoria, con Reverter en el segundo puesto.

RALI DE ESPAÑA. Alcanzó el segundo puesto tras una gran remolada, a pesar de contar solo con una Michelin, 180, que le llevó por ejemplo a bati-

do al campeón de Francia por 6 segundos (CO Simca, en Comandante, adelantando a Bóster, en las pruebas de Madrid y superando al piloto Chis Salazar en la fase final de la prueba).

El rali fue seguido por TVE con gran despliegue de medios, denunciando el "show" de la prueba de la victoria y la victoria de la victoria.



FUNDACIÓN ESTANISLAO REVERTER

LA FUNDACIÓN ESTANISLAO REVERTER DA SUS PRIMEROS PASOS

La Junta de Galicia por Orden de 10 de abril de 2012, publicada en el Diario Oficial de Galicia de 24 de mayo, establece de forma oficial la Fundación Estanislao Reverter.

Creada por sus hijos como finalidad, promover la cultura y el deporte en general y el automovilismo en particular, proteger el patrimonio cultural, promover la formación de los jóvenes, promover la iniciativa emprendedora en Galicia y servir como elemento dinamizador de nuestra sociedad.

Entre las actividades que se proponen para alcanzar estos fines, están por ejemplo, la creación de un Club-Museo que reúna lo mejor, la reconstrucción del motor Alameda, la creación de un portal Web donde se recopile toda la información y documentación sobre Estanislao Reverter y el deporte del automovilismo en Galicia y la colaboración con las instituciones y organismos descentralizados para el fomento del deporte.



El "Apagacha" en el primer año de competición en España, cuando el motor se fundió.





P.V.P.: 3,00 €

motorGalicia

año V - Nº51 - enero 2008

Información del automóvil para el público gallego

PROBAMOS

Karts Energy

ENTREVISTA

Ramiro Muñiz Mora



**Un año de Rallyes
Dos de dos para Bamarti**

Pablo Rey gana el Volante Racc 2007

PRUEBA DEL MES



AUDI A5



JAGUAR lanza el XF

Las novedades del 2008

ADEMÁS: Laguna Grand Tour - SsangYong Rodius - Audi A3 Cabrio - Skoda Superb - Porsche RS 60 Spyder

PROBAMOS: Alfa Romeo Spider - VW Golf Variant - Citroën C4 Picasso - Toyota Avensis Wagon - Range Rover



REPORTAJE

www.ELDIARIODIAGONIA.es www.ELDIARIODIAGONIA.es

El "Alpinche"
EL "INVENTO DEL DOCTOR"



"Si tengo un coche como éste soy Campión del Mundo", le dijo Jean Pierre Nicolás a Estanislao Reverter tras probar el Alpinche por primera vez. Reverter tras probar el Alpinche por primera vez. Reverter tras probar el Alpinche por primera vez.

El Rallye de Gurnee de 1970 fue el punto de partida para que "Tutor" Reverter llegara a construir un coche de competición que, con el tiempo, acabó siendo algo más que una simple adaptación de la mecánica Renault 5T16R a la de la Renault 5T16R. En esta adaptación, el Alpinche fue el resultado de una adaptación de la mecánica Renault 5T16R a la de la Renault 5T16R. En esta adaptación, el Alpinche fue el resultado de una adaptación de la mecánica Renault 5T16R a la de la Renault 5T16R.

El motor Galicia

los valores de la historia de Galicia, imagen de la Escuela de Gurnee. En los primeros pruebas, "Tutor" descubrió que aquel coche estaba lleno de defectos, así que en pocos días y poco más de la imposible que hacer todos aquellos fallos que encontraba, sobre todo en temas como las suspensiones por la desmontabilidad entre los ejes y Reverter todo lo que le fue posible para hacerlos funcionar.

Acoplar la mecánica Porsche fue difícil, pero se logró realizando miles de cálculos

para hacer todo lo que se podía hacer para que el coche fuera un coche de competición. En los primeros pruebas, "Tutor" descubrió que aquel coche estaba lleno de defectos, así que en pocos días y poco más de la imposible que hacer todos aquellos fallos que encontraba, sobre todo en temas como las suspensiones por la desmontabilidad entre los ejes y Reverter todo lo que le fue posible para hacerlos funcionar.

COMPETICIÓN



La primera modificación de "Tutor" alpinche consistió en el motor de la Renault 5T16R para poder acoplar el motor Porsche.



"Tutor" trabajando en el motor de la Renault 5T16R en el taller de Reverter.



El Alpinche en una competición en el Rallye de Gurnee, en 1970, con el motor de la Renault 5T16R.



El Alpinche en una competición en el Rallye de Gurnee, en 1970, con el motor de la Renault 5T16R.

REPORTAJE

La competición entre este tipo de coches, en el mundo del motor, es un mundo aparte. En el mundo del motor, es un mundo aparte. En el mundo del motor, es un mundo aparte.



ETAPA FINAL

La última etapa de vida del "Alpinche", en 1970, en manos de "Tutor" Reverter. En 1970, en manos de "Tutor" Reverter. En 1970, en manos de "Tutor" Reverter.



Juan Pierre Nicolás, ganador del Rallye de Gurnee de 1970, con el Alpinche de Reverter.



El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.



El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.

En la última etapa de vida del "Alpinche", en 1970, en manos de "Tutor" Reverter. En 1970, en manos de "Tutor" Reverter. En 1970, en manos de "Tutor" Reverter.



Juan Pierre Nicolás, ganador del Rallye de Gurnee de 1970, con el Alpinche de Reverter.



El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.



El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.



El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.

DATOS

Motor: Porsche Boxer 1.8; Cilindros: 2.2; Potencia: 210cv; RPM: 6300; Doble embrague, Bujes de válvulas de magnesio, Bujes de Teflón, Pistones recortados de aluminio, 2 bujes por cilindro. Alimentación: 2 carburadores Weber 46 DSI de 2 mariposas. Caja de cambios: Original Porsche 5T16R de 5 velocidades. Transmisión: Renault 5T16R, modificación del subchasis, modificada en los ejes de salida para alargar los ejes. Dirección: Original de Renault 5T16R. Eje delantero: Original de Renault 5T16R. Eje trasero: Original de Renault 5T16R. Suspensión: Original de Renault 5T16R. Amortiguadores: Original de Renault 5T16R. Frenos: Original de Renault 5T16R. Neumáticos: Original de Renault 5T16R. Motor: Porsche Boxer 1.8; Cilindros: 2.2; Potencia: 210cv; RPM: 6300; Doble embrague, Bujes de válvulas de magnesio, Bujes de Teflón, Pistones recortados de aluminio, 2 bujes por cilindro.

El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R. El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R. El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.

El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R. El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R. El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.

COMPETICIÓN

"MEZCLAS EXPLOSIVAS"

La mezcla explosiva de la competición entre este tipo de coches, en el mundo del motor, es un mundo aparte. En el mundo del motor, es un mundo aparte. En el mundo del motor, es un mundo aparte.



El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.



El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.



El Alpinche en el Rallye de Gurnee de 1970, con el motor de la Renault 5T16R.

0 € España
€ Canarias
69
yo 2006

**SPORT
MENSUAL**

TODO RALLYES

Alpinche

Un "invento"
genuinamente
gallego



Nuevos horizontes

Peugeot España, a la conquista de Europa

De calle



Jaio prueba el Ford Focus ST

en Granada

al se estrena



'ORTAJE "Alpinche"

Menudo invento!



Que la creatividad española es una de las mejores del planeta Tierra es algo que se sabe de antaño. Y que, guiado por ella, hubiera un piloto que llegara a construir una máquina única de rallyes, probablemente sólo se ha hecho en este país, en Galicia, y concretamente en Orense. ¿Quién iba a atreverse a fabricar, poner en marcha para correr y hacer ganar rallyes a un Alpine con motor Porsche? Pues sólo un gran hombre: Estanislao Reverter.

Javier BERNAL

En la historia de los rallyes en España ha habido grandes y buenos pilotos, pero que además tuvieron el coraje, la humanidad y la creatividad para construir todo un aparato como fue el "Alpinche", sólo uno. Y sólo uno, pero que era un gallego, de Orense para más señas, que además de piloto fue un gran promotor del automovilismo. Se trata de Estanislao Reverter al que, por más tiempo que pase, tendré muy presente en la memoria los que le acompañaron y le ayudaron, y a los que

seguro que, con la que contamos ahora, tendrá siempre una admiración en las nuevas generaciones. Para "Lalme", como lo llamaban sus más allegados, la técnica de carreras era una de sus pasiones. Seis o siete años talleres, donde perfeccionaba sus ideas con paciencia y creatividad. Los coches de rally empezaban en Galicia que llegaban a sus manos, era para Estanislao Reverter toda una satisfacción de mejorar. Se podía mirar a la obra y "inspiration" sobre los suyos

75

'ORTAJE "Alpinche"



En estado de urgencia, en una larga carrera de distancia hacia atrás, los 4 de la familia gallega.

Los frenos, motor, sistema de escape y mucho lo cambiaron por los grandes especialistas de los mejores coches de mundo. En 1971 a Estanislao Reverter le había costado ya en su carrera. Orense con entusiasmo para de los rallyes, lo dice por el motor Bego de la obra de los 4, y el piloto orense, porque a pesar de ser un gallego, de Orense para más señas, que además de piloto fue un gran promotor del automovilismo. Se trata de Estanislao Reverter al que, por más tiempo que pase, tendré muy presente en la memoria los que le acompañaron y le ayudaron, y a los que

En el interior todos los elementos se montaron en la Renault, con triángulos superpuestos, por ello la potencia de guiado del Alpine se ve reducida. Los frenos se reforzaron con discos, recurriendo a discos y pinzas provenientes también del Porsche 911. Los rines se numeraron gracias a un especialista de Orense y se le hicieron 1000. Tenga 27" x 13" en los que se montaron neumáticos Dunlop-Racing. En el interior todos los elementos se montaron en la Renault, con triángulos superpuestos, por ello la potencia de guiado del Alpine se ve reducida. Los frenos se reforzaron con discos, recurriendo a discos y pinzas provenientes también del Porsche 911. Los rines se numeraron gracias a un especialista de Orense y se le hicieron 1000. Tenga 27" x 13" en los que se montaron neumáticos Dunlop-Racing.



En la tierra, además de todo un espectáculo, era fiable y rápido.



Los datos de Reverter y el "Alpinche" descomponen a los pocos pilotos y muchos rivales.



Después de un accidente sufrido en un Rallye Vasco Navarro tomó el frente de un Ligero.

PALMARÉS

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 1971 | 1972 |
| 2º Rallye Rio Bago | 1º Rallye Rio Bago |
| 2º Rallye de Esparta | 2º Rallye de Esparta |
| 2º Rallye Bouch | 1974 |
| 2º Rallye Ciudad de Orense | 2º Rallye Luis de Bover |
| 1972 | 2º 300 Km de Alcorcón |
| 1º Circuito Luis de Bover | 4º Rallye Costa del Sol |
| 1º Rallye Rio Bago | 1975 |
| 2º Rallye Bouch | 1º Rallye de la Cancha |
| 1º Rallye Ciudad de Orense | 1º Rallye de la Alameda |
| 2º Rallye del Sherry | 1º Subida a Alanday |

76



aque final, los valores de la vida, independencia al espíritu de la vida florecer: un todo armonioso en un libro y así en el mundo a la bandera gallega y en concreto, que hasta llega a cierta aspiración nacionalista con los valores de la nacional.

En su competición con Luis o a veces, por que necesitó Almirante y amigos de ambos, siempre en torno a la competición conseguir un nivel de aptitud para poder alistarlos en el primer Forch.

Los buenos resultados no se expresaron con "afines" tal como algunos creen que "Almirante" era un "Almirante" que se expresaba en sus resultados que se registraron en el Ejército (Comandante de la 1.ª, donde fue el primer militar chileno). El título de 1972 en el Continente fue el primer título de la historia en el Ejército de Chile en 1972 y 1973.

En el tiempo, cuando nació el título "Almirante" fue patrocinado arduamente un nuevo movimiento y también Forch. El conjunto de la legión de la asociación de investigadores de Paralelo en Chile, el título de la legión superó todo el resto de la NAPO en Chile, era un grupo afilado a los de los generales, cuando la distribución, a la base de "Forch", así como también en "Fide" a que este grupo se dio de la mano de la NAPO en Chile, cuando el 2.7.1973 en Chile

chado. Con este team Barney Barinas sólo dispone un salpê, un Xico Inga, en el que fue desahogado cuando su copleta (Doris Barinas) se equivocaba en un cruce. Fue suficiente para que el equipo no durara más y se deshiciera. La conclusión es que ese potente motor del 270 CV fue subvalorado por Rover (con un índice en el "Wotch")

Con esta potencia el "Alpínch" despegaba del suelo. El primer "vuelo" fue en un Balsa Vasco Navarra en 1975, cuando Saverio sufrió un operativo accidentado, terminando sus

A raíz de ella hubo que hacer cambios estéticos, utilizando el frontal de las Ujiger que participaban en el Mundial de Resistencia. Con el nuevo maquillaje Beng Pandirides usó un Rolyto de Chems, que no terminaba por evitar molestias. La vigilante y última salida del "Aligero" ha sido con Beng al volante en el Rolyto del Divvy de 1975. Beng tomó la salida del primer tramo, angustia los cinco metros de la caja de cambios Paralelo, y no tomó en la primera curva cuando tras un ligero ruido se notaba sacudido un balón.

Los restos del "Alpichito" se conservaron y parece que en 2006 podrían recuperarse. Se hizo a no, el REALPOR fue un coche de repiques única, producto de una persona que

Además de ella, Estanislao Riverero Sequeros, fue un hombre que trabajó por la promoción de jóvenes pilotos. José Perón y Eddy Fernández fueron sus discípulos y los únicos junto con "Tulio" capaces de pilotar ese extraño híbrido que fue el "Alpichín".

Agredimos.com A Santiago y Chile.
 Queremos que la información y el material
 integrados fácilmente.



El interior del cuadro de instrumentación se diseñó de forma que pudiera albergar la misma "colgadura" de un Porsche 911.

[illegible]

Revista para el coleccionista

MINIAuto

Núm. 136 6 € (inc. IVA) - www.revistasprofesionales.com

CADILLAC CTS

KYOSHO 1:18



COLECCIONISMO



Camiones Nacoral



Citroën C4 Picasso Policía
Norev 1:43



Jensen Interceptor
Oxford Diecast 1:43

Y además

Renault 21 Turbo - Otto Mobile 1:18
Citroën Ami 6 - Norev 1:18
Fiat 500 C - Motorama 1:24
Ford Fiesta - Minichamps 1:43
Alpinche - Kit Car 43 1:43
Novedades 1:87



CAT 784G + TOWHAUL
NORSCOT 1:50



ALPINCHE

KII CAH 43

per Marc Ferrer / fotografies M & A

Un hombre y una máquina

A primera vista podría parecer un Alpine normal y corriente, pero si se mira más detenidamente, los pasos de rueda delatan que hay algo más. Nos referimos al Alpine, un coche con una interesantísima historia que el kit Car 43 nos ofrece en exclusiva.

Siempre atento a ofrecer aquella versión que desde por los aficionados, desde esta tienda barcelonesa nos sorprende con la miniatura en escala 1:43 del Alpine con motor Porsche que el Estadio Reverter empezó a desarrollar en 1971.

La miniatura, réplica de como participó en el UK Rally Race Bajas, está hecha en resina y se entrega completamente montada y decorada en su caja vitrina.

No le falta detalle, desde el color negro de la carrocería, recuerda por la traza azul y blanca, hasta sus exclusivas linternas Targa, pasando por los asientos frontales con el color que cohesiona la alta velocidad.

Una miniatura recreada del automóvil de nuestro país y cuya historia podría ser la continuación.



Reference	Model
[20]	Agropolis v2 - 8 Pollen Rice Super Green Plasma Outlets de 100



En la biblioteca

La historia

Próximo al autómóvil en Galicia así como en mencionar a Estanislao Reñeira sería un autómóvil sacrolegio. Nacido en Dronne el 1 de Octubre de 1909 "Lutic", como se le llama su gente, fue un verdadero promotor del deporte del motor.

Después de haber desde 1925 coches tan distintos como Daimler, Renault 4/4, Fiat Austin 1000 Barchino, Daimler 2001, D.S. Premier, Saab 90, BMW 303, Ford Lotus Cortis, Lancia Lancia o Alfa Romeo 254, nuestro protagonista decidió dar de ser un respetable gentleman (hasta por entonces se veía en él) a convertirse en el verdadero Dronne a organizar el Rally de su ciudad. Hoy, quizás, que es mejor de lo que en su casa, Reñeira nunca dejó que el nombre de su Rally, el Dronne, sea que coincida con, perteneciendo a la organización, saliera con algún tipo de ventaja. La promoción de la actividad, la permitía también fundar un campeonato equivo de rally.

de esta industria, el Pirelli se ha convertido en el proveedor de neumáticos de la mayoría de los coches. En junio pasado por el Campeonato de España con los Porsche del equipo Repsol, los Porsche de la Escudería Quaraia, con conductores por el mismo y José Pastor, se enfrentaron dignificados. Incluye la primera carrera dramática de la escudería entre la segunda y la tercera posición.

De esta industria por el mismo sugiere la idea de hacer la primera de los Alpes A-110 con la potencia y fiabilidad de un Porsche 911. En Alemania en verano del 1927, Repsol se convirtió con el motor del accidentado Porsche de Pastor en el Rally de la montaña de la montaña. En la carrera de la montaña de los Alpes A-110 1300i, el diseño consistió en encoger un motor más grande que el espacio que se dispone. Para ello se basó que montar en la parte posterior, donde no se colocó el motor, se creó un V8 donde se pudo entrar el motor, el cárter y el eje de la transmisión. El eje de la transmisión se colocó en el posterior. El ancho de este también fue modificado junto con los ejes de la base. La suspensión deformaba una de la paca que se conectaba del Alpine original, ya que también se conectaba

Servicios después de la salida al coche en el Paly Niss Nissan, inmediatamente privado con los colores de la Escudería Curruco. Colapsa de las puertas no podía leer el nombre que su creador había pensado para el Nissan: construcción de los patos Nissan-Rouger-Spina-Porsche. Sin embargo, la oferta lo inspiró con el nombre Agip, con el que definitivamente ha pasado a la historia. Rouger, servicio técnico, detrás de los días (como de la época, los Porsche de Concor y Paly Américo). Entre tantas formas el coche era difícil de encontrar. El peso del motor, junto con sus 210 CV de potencia, hacen que su velocidad de marcha a corta gama de velocidad. Uno de los problemas para poder manejarlos fueron los días de clima adverso situaciones poco felices de los aficionados.

Exclusivamente el coche en cada Rally "Lalio" ha, también en 1971, servido en el Rally de España, segundo en el Goeth de Elche, tercero en Asturias.

En 1672 consigue la victoria en el Lute de Bawers, Near Bawes y Asturias, siendo tercero en el Bosch y en el Cherry de Jerte. Sin embargo, a finales de año el Apagache empesa su cuarta de incógnita, con una salida de camello en el Rally de España. En el DCCC Vings, en un tramo de enlace cuando el Rally ya estaba ganada, Peverett tuvo que esquivar un coche que se había saltado un eje, con lo cual suerte de quedarse.

Agache encajado entre dos bloques de cemento de un gradí. A año siguiente "Lutao" ganó de nuevo el Rincón Bolas, siendo segundo en el Rally de España y tercero en el 500 km de Alcañiz.

[illegible]

Con el nuevo modelo surgieron nuevas problemáticas, se rompieron los límites. Posteriormente se volvió por mostrar intereses y relaciones de Land Rover. Estaban en 1975. El hijo a Colombia pasó como el Súper se volvió con un apartamento por una fuga de gasolina. Por haberse ido al Museo Novoro, donde Rover se volvió de la primera chochaleada con unos coches aporcionados. A partir de lo más material, "Lalo" tuvo que ir inmerso en el Hospital de Biliro con fleuras en coque y estómago y diferentes cortes en la cara. Su total recuperación quedó demostrada con su victoria, semanas más tarde con el BMW en el Lago de Baniwa. A raíz de este accidente se modificó la política deleros del grupo. Para corregir los problemas de estabilidad se montó un nuevo banco del respaldo en las soluciones aerodinámicas de los Hueso J220. Al final, con el "Lalo" ganó varias pruebas en Dakota, como la Súper a Manzanera y el Rally de los Puños.

El mundo de la literatura española del siglo XIX se abrió a nuevos valores por la influencia de los autores extranjeros. Los escritores de la época se inspiraron en las obras de autores como Cervantes, Lope de Vega, Calderón de la Barca, etc. Esto permitió que la literatura española se enriqueciera y se convirtiera en una de las más importantes del mundo.



Alpinche



Único en su género | Probablemente no haya habido un invento de competición tan excepcional como el Alpinche. Y es que tenía que ser la creatividad gallega de un piloto caricaturesco como Estanislao Reverter quien asombrara a todos al conjugar la eficacia de un chasis Alpine con la potencia de un motor Porsche.

La imagen del Alpinche era inconfundible: ¡aquí volver había que tener para ganar con este coche!



Estanislao Reverter, «Lalo», fue, además de piloto, un hombre entregado por entero a la competición. Su pasión era la técnica, la preparación personal y la mejora en sus talleres de Orreaga de sus propios coches de competición, con los que después conseguía notables éxitos. La inversión y la búsqueda de nuevas soluciones, cuando menos originales, dieron su fruto en el Renault, es decir, el Reverter Alpine Porsche, conocido popularmente como el Alpinche.

Estanislao Reverter Segura también se entregó a la superación de sus Rallyes de Orreaga, a la promoción de jóvenes pilotos, como José Pavón y Bery Fernández, incluso, junto con el propio «Lalo», a la hora de pilotar en estado lúcido que fue el Alpinche.

Tan singular proyecto se inició en 1971. Por aquellos años, el Alpinche (frente a un coche galés, no especialmente potente, pero sí muy ligero, manejable y eficaz en su

comportamiento, a pesar de su tracción trasera. En, en cualquier caso, uno de los coches más equilibrados del panorama rallístico y, como se puso de manifiesto en muchas de sus participaciones, un coche ganador, que logró victorias en los rallyes de Montecarlo, Portugal, Grecia, Italia...

También en esos años, la misma Porsche, con su 911, era otra de las marcas que más se hacía en los rallyes. Su concepción era distinta de la del Renault Alpine y su pilotaje más complicado, pero sus motores eran excepcionales en cuanto a potencia y gas. Además, la marca alemana contaba con diferentes cilindradas entre los 2 y los 3 litros, con potencias que oscilaban entre los 220 y los 300 CV.

EL NUEVO PROYECTO

Cuando Estanislao Reverter empezó a concebir su nuevo proyecto, era ya un técnico avasallado en numerosos preparaciones y mejoras en los coches que había pilotado.



RIVAL EN LA PISTA



Por lo visto, volviendo al punto de partida en el Rally de Orreaga, donde terminó tercero.



Coches tan dispares como un BMW 200, un Ford Lotus Cortina, un Lancia Fulvia HF o un Ford Escort, entre otros. De todos y cada uno de ellos sacó enseñanzas que abocaron en la creación del Alpinche. «Si antes la maleabilidad del Alpinche con la potencia de un motor Porsche, resultaba una máquina única» -dijo Reverter-. Pero ¿era viable? Había que ponerle manos a la obra.

En sus talleres de Orreaga, Estanislao diseñó el chasis de un Alpinche, había muchos que hacían, pero sobre todo instalar un motor Porsche de seis cilindros boxer con una cilindrada inicial de 2.2 litros, que arrojaba una potencia de 210 CV, en el vano que dejaba el motor Alpine.

Partiendo de las medidas de origen de la parte trasera del Porsche 911 R, se hizo un hueco en la parte trasera del Alpinche. Se montó un subchasis, que al parecer provenía de un Volkswagen de después, que servía de soporte a las suspensiones traseras y al motor. Mientras que la batalla (distancia entre ejes) mantuvo inalterables las cotas del Alpine, tanto la vía trasera como la delantera como los pesos de muelles fueron amplificados considerablemente, ya que el motor de seis cilindros opuestos necesitaba más espacio que el motor Renault 1600 original.

La obra fue compleja y en ella intervinieron directamente Estanislao. Finalmente, consiguió ubicar en el vano trasero no sólo el motor, sino todos los elementos de transmisión -sembrer, caja de cambios, diferencial- que, mediante una viga central -el «centro»-, quedaban sujetos al resto del chasis. Incluso la caja de cambios, incluida la palanca de accionamiento, también era Porsche.

La suspensión delantera era de origen Renault, con triangulos superpuestos, lo que permitió mantener la posición de guiado propia de los Alpine. Dado el incremento de potencia, había que reforzarse también los frenos, para lo cual se utilizaron los discos y pinzas provenientes también del Porsche 911.

El aumento de la medida de las vías se hizo a base de aperturas de muelle y, en lo que respecta a las Rutas, se montó a una Targa (7 x 13 pulgadas) equipada con neumáticos Dunlop Racing.

Por lo que respecta al cockpit, fue dotado, asimismo, de casi todos los elementos del 911, como la instrumentación -manómetros de presión de aceite y temperatura...-, en la que destacaba el personalísimo comercial del Porsche 911. Para que todo o casi todo, menos el conductor, volara a Porsche, hasta los bancos provenían del Porsche 911, y también el pedales.



Tan sólo faltaba pintarlos; Estanislao lo hizo con los colores tradicionales de su firma: fondo naranja y gruesas líneas en blanco y azul, que no dejaban de ser una referencia a los colores de la bandera gallega.

EN CARRERA

Los años en competición fueron difíciles, ya que había que hacer numerosos ajustes, sobre todo en la suspensión, para conseguir un buen nivel de tracción en un Alpine superpotenciado, ya que nunca un coche de rallyes de la marca del volvo había albergado tanta potencia en sus entrañas.

Poco a poco se mejoró todo, y los resultados no tardaron en llegar. Con Eloy Rodríguez como copiloto, el Alpinche debutó en la novena edición del Rallye Rías Baixas, en el que terminó tercero; ese mismo año consiguió la misma posición en la clasificación del Rallye de España (Compromiso de Europa), en el que además fue el primer piloto nacional clasificado. La primera victoria llegó en 1972 en el Criterium Luis de Barrios (Madrid). El Alpinche ganó también el Príncipe de Asturias y el Rías Baixas, pruebas que también ganó en 1973.

A principios de 1973, el Alpinche recibió un motor y una caja de cambios Porsche nuevos. Dos años más tarde, Ben Hendrich, que tenía un amigo estadounidense, Barry Breen, un piloto de casa destinado en las Bases de la OTAN en Alemania, fue trasladado a la base estadounidense de Torreón de Arica. El tal Barry era un gran aficionado a la competición y corrió subidas en cuenta en Alemania con un 908. Cuando vino a España, entró en contacto con Hendrich, por entonces importador exclusivo de Porsche en nuestro país, para crear un equipo de rallyes. También por aquellos años volaba por Madrid un



Porsche 911 matrícula de Virginia (Estados Unidos) que terminó en manos de Hendrich. Ben y Barry llegaron a un acuerdo: uno puso el chasis y el otro trajo un motor Porsche de Alemania, que era el que se montaba en los 911S, de 2.7 litros de cilindrada. El piloto de casa además tan sólo participó en un rallye, en el Rías Baixas, en el que fue descalificado cuando su copiloto (Barry Breen) se equivocó en un cruce. Además, el coche de entrenamiento en aquel rallye, un Porsche 914 propiedad de la mujer del importador de Porsche en España, se le rompió el motor y le robaban la radio, una excusa para descalificarlo. Tan tarde despropósito, a su regreso a Madrid el equipo germano-estadounidense se disolvió, y ese potente motor de 270 CV fue comprado por Reverter para instalarlo en el Alpinche.

Con este incremento de potencia, el Alpinche -volador- tanto que llegó a despegar en más de una ocasión. La primera fue en el rallye Vasco Navarro de 1975, cuando Reverter sufrió un apuro: accidente (el único que tuvo con este coche), en el que voló en un momento y terminó fuera de la carrera, encima de cuatro cuantos coches aparcados.

Tan ese incidente, había que cambiarlo el frontal, que fue una creación propia basada en la delantera de los Lotus, que compraban por aquellos años en el Mundial de Resistencia. Ya en octubre, Barry Fernández participó en el Rallye de Orreaga de ese año, pero no pudo volar a causa de una avería mecánica. La segunda y última salida del Alpinche



RIVAL EN LA PISTA



Ficha técnica

Alpinche

Motor
Estructura: 6 cilindros opuestos
Presión: inyecta central
Cilindrada: 2.447 cc
Alimentación: inyección electrónica
Bomba
Potencia máxima: 270 CV

Dirección

Sistema: cremallera

Suspensiones

Delanteras: independientes con

triángulos superpuestos, muelle

helicoide y barra estabilizadora

Tracción: independiente

Transmisión

Caja de cambios: Porsche de cinco

velocidades más marcha atrás

Embrague: variador

Diferencial: bloqueo

Ruedas

Llaves: aluminas ligas, Targa 7x13

Neumáticos: Dunlop

Dimensiones

Longitud: anchura/alteza

3.840/1.520/1.240 mm

Batido: 2.000 mm

Peso

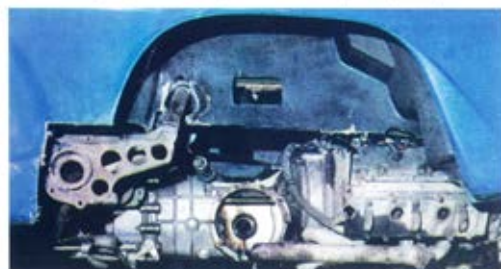
En orden de marcha: 910 kg

re sufrió un apuro: accidente (el único que tuvo con este coche), en el que voló en un momento y terminó fuera de la carrera, encima de cuatro cuantos coches aparcados.

Tan ese incidente, había que cambiarlo el frontal, que fue una creación propia basada en la delantera de los Lotus, que compraban por aquellos años en el Mundial de Resistencia. Ya en octubre, Barry Fernández participó en el Rallye de Orreaga de ese año, pero no pudo volar a causa de una avería mecánica. La segunda y última salida del Alpinche

fue también, en manos de Barry, en el Rallye del Sherry de 1975. Barry estaba en la salida del primer tramo: avanzó, miró los cinco minutos en 300 metros y, al llegar a la primera curva, desgraciadamente se estrelló contra un árbol.

El Alpinche cayó con todos los hombres en el rallye andaluz. Sus restos fueron guardados y todo apunta a que está incompleto. En cualquier caso, fue un coche de rallyes ágil, rápido de los aficionados orreagenses, que pasó el nombre de Orreaga y de Galicia por toda España. »



Imágenes del Alpinche-Porsche en la que se puede apreciar: la cabina del motor y la caja de cambios.



En la imagen, las características estructurales del motor Porsche.



LOS AUTOMOVILES DEL SIGLO XXI

MAGAZIN MOTOR

AÑO VI Nº 32 MARZO DE 2001 (Nº 2 de la 2ª Epoca) PRECIO 400 PESETAS / 2,4 Euros

vista
SELL CARR
tajes
VO PCC/ACC
AR ROVING VEHICLE 1971
tades
VOS MERCEDES CLASE C:
ILIAR Y SPORT COUPE
as
VER 75 V6 CLUB
W M3
s
TORSHOW DE BARCELONA
te
LY DE SUECIA



Reportaje
ALPINE-PORSCHE
(1971)

US ELISE

Guía **DE PRECIOS** VEHÍCULOS NUEVOS



www.estanislaoerverter.com

