# Español avanzado

*Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.*

19/02/2019 A principios de los años setenta, dos pilotos españoles de rallyes, Eladio Doncel y Alberto Ruiz-Giménez, participaron en este tipo de competiciones con dos Porsche 911 ST 2.3 idénticos. Uno de esos 911, que competía en la categoría Grupo 4, ha superado con éxito la prueba del tiempo y hoy se conserva, se mantiene y se conduce en Baviera.

Repsol. Cuando los entusiastas del automovilismo escuchan el nombre de la compañía petrolífera en la actualidad, su pensamiento vuela inevitablemente a las categorías reinas de la competición y a los equipos oficiales con los medios más avanzados de la época, tanto en MotoGP, como en los campeonatos automovilísticos en circuitos o rallyes.

Ya en 1970, Repsol había decidido formar un equipo de competición bajo el liderazgo del piloto de rallyes español Eladio Doncel. El equipo tenía un presupuesto superior a los ocho millones de pesetas. Los coches eran dos Porsche 911 ST 2.3, para participar como Grupo 4, una categoría que no estaba elegida al azar sino que tenía un sentido económico. La legislación española consideraba a esos vehículos como "equipamiento deportivo" y, en contraste con los Grupo 3 que estaban más cercanos a los turismos de serie, no tenían que pagar ni derechos aduaneros ni impuestos por importación.

Eladio Doncel recogió personalmente los coches en Stuttgart y los trajo a España con las matrículas 428-Z-9869 y 428-Z-9743. Poco después, el logotipo de Repsol, con la "R" blanca sobre fondo azul y con un borde rojo, decoraba los dos nueveonce de carreras. Elacio Doncel y Alberto Ruiz-Giménez participaron en varios rallyes junto a sus respectivos copilotos. En 1970, dominaron el Campeonato de España de Rallyes y Alberto Ruiz-Giménez consiguió el título al final de la temporada, seguido por su compañero Eladio Doncel. El equipo continuó cosechando éxitos y llevó muy alto la bandera de Porsche en España, hasta que Eladio Doncel tuvo un grave accidente en el Rallye Internacional de Oviedo, en septiembre de 1972, y su coche quedó completamente destrozado, sin posibilidad de repararlo. Eladio Doncel y su copiloto Antonio G. Mantecón resultaron gravemente heridos en el accidente y Doncel dejó la competición.

"El Oso", apodo con el que se conocía a Alberto Ruiz-Giménez, participó en algunas pruebas en circuito, en 1972, con un Opel Commodore, y en ese tiempo otro piloto español, José Manuel Lencina, se puso al volante de su Porsche 911 ST 2.3. El cliente de Porsche, Miguel López Jiménez, compró finalmente el coche, a mediados de los ochenta, lo repintó y lo utilizó en carretera. A principios de 2015, este 911 ST 2.3 fue a parar a su actual propietario, Nikolas Knoll, que reside al sur de Múnich.

Economista de profesión, Knoll ha sentido fascinación por los vehículos y su tecnología desde que era un niño, primero a través de los ciclomotores, más adelante con los coches y, durante los últimos quince

años, exclusivamente con Porsche. “Me entró el veneno por los Porsche mucho antes de adquirir éste, por un amigo que tenía habitualmente vehículos construidos en el antiguo departamento de deportivos para clientes, situado en Helmut Pietsch. Por supuesto, como adolescente aficionado a los rallyes estaba entusiasmado”, comenta este hombre de 57 años que, con la ayuda de amigos y expertos, comenzó a trabajar en sus propios automóviles con gran pasión.

## Paso a paso se han completado tanto el original como la réplica

En 2014, este entusiasmo por Porsche y la tecnología le llevó, finalmente, a convertir un 911 S de 1970 en un 911 ST 2.3. Para ello utilizó todas las piezas especiales que el manual de competición de la época “Sporttechnische Leitfaden für Porsche-Fahrer” recomendaba para este vehículo. Entre otras se incluían aletas, capó y paragolpes hechos de plástico reforzado con fibra de vidrio, así como ligeros cristales de plexiglás para los laterales y la parte trasera, paneles de puerta de poco peso, un alerón posterior ensanchado, un chasis rebajado, llantas Fuchs de siete pulgadas delante y Minilite de nueve detrás y, por supuesto, un motor más potente.

Aunque mantiene el cigüeñal, el árbol de levas y las bielas del 911 S de serie, el vehículo lleva camisas de cilindros de cromo duro, con un diámetro de 85 milímetros. El coche también está equipado con culatas especiales con canales más grandes y dos bujías pequeñas para cada cámara de combustión, además de un distribuidor Marelli, árboles de levas Carrera 6 y un carburador Weber 46 IDA 3C. Mientras Knoll estaba a mitad del proceso de conversión del ST, en 2015, encontró el 911 ST 2.3 de Repsol que había sobrevivido. “Desgraciadamente, tenía algunos daños en el motor, pero después de una inspección visual exhaustiva con expertos, no dudé ni un segundo y tomé la decisión: ¡ahora tienes dos”, recuerda Knoll. Con la idea de mantener el aspecto original, sólo tuvo que reemplazar en el antiguo coche de carreras español pequeñas cosas como los asientos y el paragolpes trasero. Paso a paso, se completaron tanto el original como la réplica. Hoy, ambos hacen las delicias de los aficionados a los rallye históricos, en especial cuando aparecen en eventos de competición clásicos.

MEDIA ENQUIRIES

**Porsche Newsroom España**

porschenewsroom.spain@porsche.es

## Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-klassik-911-doncel-ruiz-gimenez-repsol-9021.html

**Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft**
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart