



F.COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

Peculiaridades GB

Toda Gran Bretaña

Escocia

Devon y Cornualles

Inglaterra-Gales

Beaulieu Museo Motor

British Motor Museum

Brooklands Museum

Cotswolds MuseoMotor

Goodwood Festival

London Motor Museum

Museo Donington F1

Naval de Portsmouth

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" ALA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto

Aviso legal

Mapa del sitio



**El mejor "museo al aire libre"
de la competición automovilística
en Europa**



El "Festival de la Velocidad" de Goodwood: Una cita ineludible con el automovilismo de competición de todas las épocas

Seguramente todo buen aficionado a la competición automovilística habrá oído hablar alguna vez del Festival de la Velocidad de Goodwood, (Goodwood Festival of Speed, también conocido por su acrónimo "Goodwood FOS").

Y no es de extrañar porque "Goodwood es lo más de lo más". Un "templo del automovilismo de competición de todos los tiempos". Un auténtico museo al aire libre que hay que visitar, al menos, una vez en la vida.

El Festival dura cuatro días, de jueves a domingo y os aseguramos que hay tanto y tanto que ver y hacer que no os sobrará en absoluto el tiempo.

Se celebra anualmente en Goodwood, cerca de la ciudad de Chichester, en el sur de Inglaterra. Cada año las fechas varían, pero la cita suele ser a finales de junio o a mediados de julio, como así ha sido en 2018.

El Festival de Goodwood es una apasionante amalgama de coches de competición de todas las épocas y todas las especialidades: Fórmula 1 y otras categorías de monoplazas, Resistencia, Turismos, Rallys, Gran Turismo, Súpercars, Nascar, en fin, de todo un poco. Los aficionados a las motos también podrán disfrutar de muchos y buenos ejemplares, pero Goodwood es, ante todo, la apoteosis de las cuatro ruedas.



Los Súper-Cars



El automóvil a lo largo del tiempo



La mítica MV Agusta de Agostini



Le Mans y la Resistencia



Fórmula 1 de todas las épocas



Clásicos



Nascar



Y también los de Rally

Pero el FOS de Goodwood no se termina con una infinita muestra de vehículos. ¡Lo mejor es que también podemos verlos en pista, en acción, disfrutando con el rugido de sus motores!

Y, por supuesto, no faltarán a la cita ases del volante de cualquier época pilotando los coches en exposición, que corren por tandas y categorías en una especie de "subida en cuesta" colina de Goodwood arriba.

En 2018 la lista de "estrellas del volante" era más que buena. Poder disfrutar de los "jóvenes" Jackie Stewart al volante de sus dos Tyrrell campeones del mundo de F1 en 1971 y 1973 o de su gran rival de la época, Emerson Fittipaldi pilotando el McLaren M23 de 1974 fue un verdadero regalo del cielo.

En la foto de la derecha, vemos a Stewart con el Tyrrell 003 con el que ganó su segundo campeonato, en 1971 y el primero con el equipo de Ken Tyrrell..

Otros pilotos de renombre presentes en Goodwood eran Derek Bell -bicampeón del mundo de Resistencia y cinco veces vencedor de las 24 de Le Mans- Valtteri Bottas, Marc Gené, Mark Webber, Jenson Button o Mark Stewart (nieto de Jackie) entre otros muchos.



En motos fue una gozada contemplar en acción al gran Giacomo Agostini, el piloto de motociclismo más laureado de la historia con 15 títulos mundiales y 122 victorias, que marcó toda una época a finales de la década de los sesenta y setenta del siglo pasado.



Emerson Fittipaldi y su McLaren M23, campeón en 1974



Agostini y la MV Agusta

Por supuesto Goodwood tampoco se acaba con las demostraciones en pista de los coches ni con sus rutilantes estrellas. El "Festival" es un auténtico festival en todos los sentidos y hay actividades y animaciones para todos los gustos.

Las marcas echan el resto y sus pabellones son de quitar el hipo: Jaguar-Land Rover, BMW, Mercedes, Ford, Honda, Alfa Romeo, Lamborghini, etc. Todas echan el resto y es una gozada visitarlos todos y cada uno.



Los pabellones no son minucias precisamente...



*En el Ford podías tirarte al vacío.
Emociones fuertes aseguradas.*

Los aficionados a los rallies tienen su propio espacio, con un circuito cerrado, en la que los Subaru Impreza, Audi Quattro, Ford Focus y muchos de los coches míticos de la especialidad harán las delicias del respetable.

Aburrirse es imposible en Goodwood. Afortunadamente el imprevisible tiempo británico se alió con nosotros y los cuatro días fueron impresionantemente bonitos. ¡Incluso hubo que protegerse del sol bien a conciencia!



El stand de Honda exponía al Toro Rosso de F1



Los "cazarrécords" también tenían su espacio

El Festival de Goodwood se celebra desde 1993 y fue creado por Lord March, quien posteriormente se convirtió en Duque de Richmond. Entusiasta del automovilismo en todas sus facetas puso en marcha este "encuentro anual" que ha ido creciendo año a año y es la más importante reunión de leyendas del automovilismo de competición de Europa.

Aunque Lord Richmond es el propietario del circuito de Goodwood, antiguo aeródromo de la Segunda Guerra Mundial, el Festival no tiene lugar en dicho circuito -parece que en su momento no fue autorizado a ello- y, por tanto, se celebra en los enormes terrenos de su propiedad, junto a su mansión.

En la foto de la derecha podemos ver al fondo la mansión en pleno castillo de fuegos artificiales.

Los coches muestran sus poderes durante la "Hill Climb", la subida en cuesta de 2,5 kilómetros desde la salida hasta la meta. La primera parte del recorrido tiene lugar en una especie de circuito, pero la segunda parte discurre entre árboles y finaliza en la zona donde los rally-cars hacen de las suyas.

Como ya he comentado los coches y motos

corren en tandas por categorías, sin que haya competición entre ellos. Al final de cada tanda, los coches que han subido deben bajar y volver al paddock. Y así sucesivamente. A lo largo de los cuatro días, las tandas se suceden sin interrupción, por lo que siempre hay movimiento y acción. Incluso hay varias exhibiciones acrobáticas aéreas a cargo de los "Red Arrows", la patrulla acrobática de la RAF. ¡Ya hemos dicho que no está permitido aburrirse!



Solamente en la tarde del domingo se celebra una "carrera cronometrada", el "Shoot-out", en la que algunos de los súpercoches presentes en Goodwood compiten para llegar a meta lo más rápidamente posible. En 2018 se impuso un competidor ilustre, nada más ni nada menos que el Volkswagen ID R eléctrico que venía de vencer en la afamada "Pikes Peak" estadounidense -la carrera en subida más brutal del mundo cuya meta llega a más de 4.000 metros de altura- pulverizando todos los récords con sus dos motores eléctricos que rinden 680 CV. Tanto aquí como en el "Pikes Peak" el francés Romain Dumas estuvo al volante.



El brutal Volkswagen ID-R "Pikes Peak" y ganador del "Shoot-out" 2018

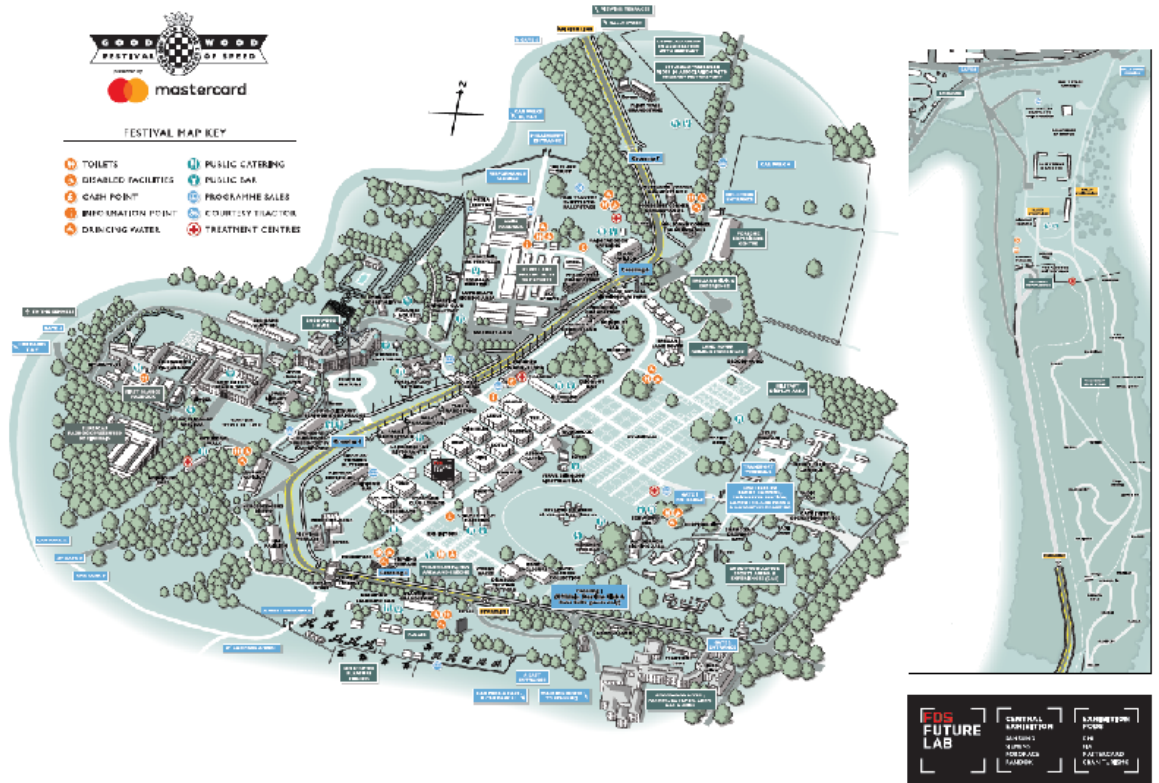


El McLaren Le Mans en acción



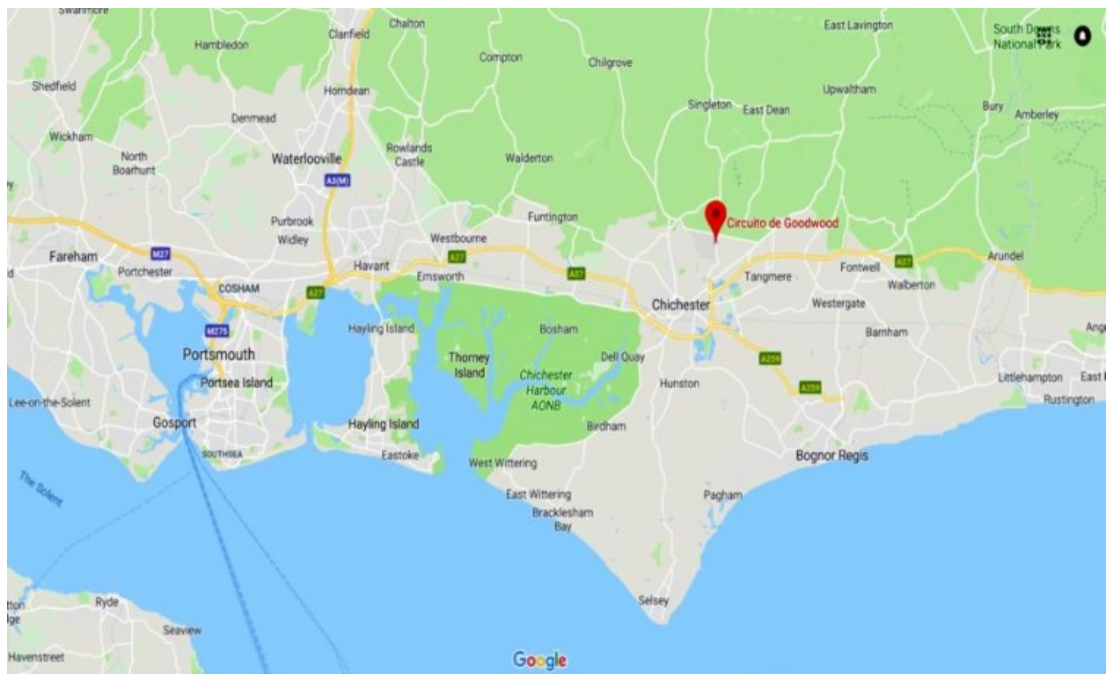
Los que han subido tienen que bajar...

Y ahora que ya tenemos una cierta "visión panorámica" de lo que el Festival de Goodwood nos va a ofrecer, es el momento de profundizar en cada uno de sus apartados, pero primero hay que empezar por lo más importante que es llegar hasta allí. Y no es algo baladí, porque la "experiencia Goodwood" hay que prepararla con mucha, mucha antelación si queremos que todo salga a pedir de boca...



El Festival de Goodwood es muy, muy grande.

La estancia en el FOS de Goodwood: Aspectos prácticos



Goodwood se encuentra al sur de Inglaterra, muy cerca de Portsmouth

Lo primero que tenemos que tener en cuenta es que necesitaremos contar, como poco, con seis días para el viaje si es que decidimos llegar a Gran Bretaña en avión. Cuatro en el circuito y dos para el viaje. No, no vayáis a pensar que podéis pasaros de ir los cuatro días o que eso será demasiado tiempo. Podemos garantizar que no sobra el tiempo en absoluto y eso aprovechando a tope el tiempo, lo que supone estar en la entrada a las siete de la mañana y dejar Goodwood casi once horas después. ¡La extensión de terreno es enorme y hay tantísimo que ver y disfrutar que el tiempo pasa sin darnos cuenta!

Nosotros estuvimos desde primera hora del jueves y aunque aprovechamos la tarde para hacer una escapada a Portsmouth, al museo del Día D (el desembarco de Normandía) y parte de la mañana del sábado nos acercamos a Brighton por aquello de hacer algo de turismo, si nos descuidamos, al final se nos hubieran quedado cosillas por ver. Ciertamente lo pudimos ver todo bastante bien -disfrutamos mucho de las tandas en pista- pero, aún con esas escapadas, el tiempo no sobra para nada.

Por ejemplo, vendrá bien tener un momento de relax tomándonos un cóctel en el fantástico pabellón de Martini...

¿Y si alguien solo dispone de un par de días? ¡Pues que no se corte porque más valen dos días a tope que ninguno! Desde luego está claro que con un par de días (mejor viernes y sábado, puestos a elegir) habrá que centrarse en lo esencial, pero nadie se marchará defraudado si no puede estirar la estancia algo más.

Bien, una vez clarificada la cuestión de la duración de la excursión, deberemos decir si finalmente nos decidiremos por el avión o, por el contrario, ir en nuestro propio vehículo. Pero la incertidumbre no termina ahí porque el medio de viaje está directamente relacionado con el tema del alojamiento que, como veremos, resultará determinante tanto para la salud de nuestro bolsillo como para el disfrute de la estancia.

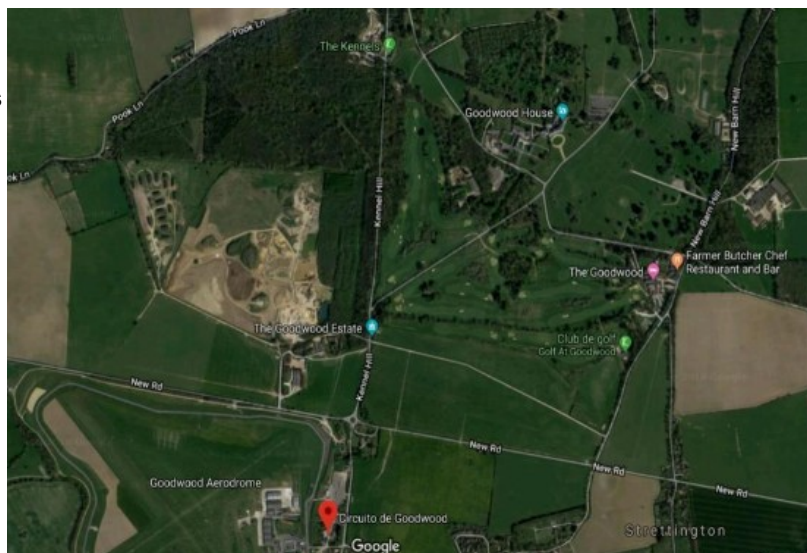


¿Por qué es tan importante el tema del alojamiento? Pues muy fácil, Goodwood se encuentra en plena campiña inglesa y a cuatro kilómetros de Chichester, la ciudad más próxima a los terrenos del Duque de Richmond. No quiero ni pensar a qué precio andarán las habitaciones de hotel en Chichester, pero nada que no arregle un bolsillo muy bien pertrechado. Claro que si, además de "bien pertrechado", el "pertrechamiento" de la cuenta bancarias es de campanillas, también podemos sopesar la posibilidad de hospedarnos en el hotel del circuito, en plan VIP, que eso tiene que ser el no va más ...

Sin embargo, los detalles a tener en cuenta no se acaban ahí porque si el alojamiento no va a ser nada barato (en Gran Bretaña no suele serlo) aún tiene peor pinta el llegar cada día al circuito porque los atascos son de aúpa, de esos de dejarnos helados. No es por asustar, pero que nadie se llame a extraño porque en la mañana del sábado, yendo hacia Brighton, contamos nada menos que... ¡9 kilómetros de cola para llegar a Goodwood! Alucinante.

Evidentemente si no nos contamos entre los afortunados que puedan permitirse el lujo de dormir a dos pasos del recinto y tampoco queremos padecer horas de atasco cada día, la mejor opción es la de acampar en los terrenos habilitados al efecto junto al "circuito", que tampoco son precisamente baratos, pero es que en Goodwood realmente nada lo es.

La zona de acampada es la franja de terreno verde situada entre carretera que va de derecha a izquierda de la foto y el terreno de color ocre que hay en el cuarto superior izquierda, tomando como referencia el cruce de las dos carreteras.



Como somos caravanistas, la elección era lógica. Pero si no tenemos caravana, autocaravana o camper, siempre nos quedará la tienda de campaña y nuestro coche. Y no seremos unos bichos raros. ¡Es increíble la cantidad de británicos que van en tienda! Y más aún en un país tan propenso a la lluvia como el que tienen. Vale, no es la alternativa más cómoda del mundo, pero al menos estaremos a solo veinte minutos a pie de la entrada al recinto y nos ahorraremos los atascos diarios. Y si no queremos andar, la organización pone a nuestra disposición autobuses gratuitos que van de las zonas de acampada al recinto. Así que, sin duda, estar instalados allí mismo nos hará la estancia mucho más agradable.



La sequía hace estragos y el "verde prado" era un erial.



No nos engañemos por lo "vacío" de la imagen.

. Las fotos están tomadas al final del evento y la mayoría de la gente ya se había ido.
¡Estuvo petadísimo durante todos los días!

Ya hemos comentado que una plaza de "camping" no sale nada barata. Hay plazas con electricidad y otras sin ella. Las parcelas están delimitadas y son bastante amplias. A la entrada de la zona de acampada hay barracones con los aseos, duchas y lavaplatos, con buen nivel de calidad. En la foto de la derecha, podreis ver "los lavabos". ¡Incluso había cremas hidratantes para todos los gustos!

También encontraremos "Food-trucks" para aquellos que quieran comer o beber algo tanto a la mañana como para cenar. Los accesos están bastante bien controlados y cada vez que se entra hay que mostrar las acreditaciones. No hay límite de hora para entrar o salir.

La ocupación de la parcela -a elección de cada cual a medida que se va llegando- estaba disponible desde la tarde del miércoles hasta el lunes por la mañana. Por esos cinco días de estancia máxima el coste de la parcela -sin electricidad- fue de 180 libras -unos 200 euros. Con electricidad el precio subía otros 80 euros, que ya está bien. La mayoría de campistas eran británicos -los continentales éramos poquitos- y muchos iban equipados con generadores eléctricos. Hay que tener en cuenta que la caravana está a pleno sol y que, en 2018, alcanzamos temperaturas de 30°C, por lo que tuvimos el frigo funcionando a gas para poder conservar la comida y tener las bebidas fresquitas.



¿Y las entradas?

Las entradas pueden adquirirse anticipadamente por internet en la web del Festival de Goodwood (o en las taquillas) y se pueden comprar por días sueltos o para todo el evento, en cuyo caso el precio sale algo más económico. En cualquier caso Goodwood es tan maravilloso que lo mucho que se paga vale realmente la pena.



Más allá de las simples entradas, recomendamos encarecidamente que se compren también los accesos a las tribunas -Grandstands- que permiten moverse libremente por todas las tribunas a lo largo de la pista. No solo podremos verlo todo a gusto, bien sentados, además no nos mojaremos ni nos tostaremos al sol si el clima se pone duro.

Aunque la compra se haga por Internet -pagando con tarjeta- las entradas se envían al domicilio que se indique. La pega es que nos cobrarán 15 euros de gastos de envío lo queramos o no. Y otros tantos por la documentación del camping si es que reservamos una plaza en la zona de acampada porque llegan en envíos diferentes.

La explicación a tan poco habitual sistema queda clara cuando recibimos los envíos. Cada día tiene una entrada de cartón de un color y, tal como vemos en la foto, los accesos a las tribunas se hace mediante esos colgantes con el color también del día, lo que facilita el control de acceso. Nada de entradas imprimidas en casa. En Goodwood todo es muy clásico y elegante. Y es bien conocido que la elegancia tiene un precio.

Nosotros las encargamos muy pronto, en febrero, para curarnos en salud. Vista la experiencia, no es necesario anticiparse tanto, pero tampoco es buena idea dejarlo para muy tarde. El problema es, sobre todo, el acceso a las tribunas, pues tienen un número limitado a la venta y si apuramos demasiado es posible que ya no haya localidades cuando las queramos comprar.

En lo referente a las plazas de acampada, con lo grande que es aquello, no creemos que hubiera habido problema para comprarlas poco tiempo antes del evento, pero tampoco es buena idea dejarlo demasiado. Ah, desde que compramos las entradas hasta que llegaron a casa, por correo, pasaron un par de semanas. Tenedlo en cuenta para no pillaros los dedos.

Al final, con gastos de envío incluidos, en 2018 pagamos (para dos personas) 668 euros por las entradas de los cuatro días y el acceso a las tribunas. Y otros 223 por la parcela de acampada. Un verdadero pellizco. Tened en cuenta que se paga en libras esterlinas y eso también encarece el precio por el cambio de la moneda.



Si bien el diferencial entre el euro y la libra se ha ido estrechando en estos últimos años, todavía supone entre un 10-20% de coste añadido en función del cambio que se aplique. Si llega a concretarse el Brexit veremos cómo evoluciona todo, pero sin duda 2019 tiene pinta de ser un año complicado para plantearse un viaje al Reino Unido. Aunque ya firmaba yo que todos los problemas en la vida fueran esos...

Ah, un par de comentarios respecto a los pagos en Goodwood. De entrada partamos de la base que con la Visa o la Mastercard podremos pagar casi cualquier cosa. Aún así es conveniente llevar efectivo para los pequeños pagos. Y en cuanto a los precios, en general podemos considerar que los precios unitarios en libras pueden ser similares en euros a los nuestros o ligeramente más altos dependiendo del producto, que de todo hay. Dicho de otro modo, lo que aquí cuesta 1 euro, allí puede costar, en muchos casos, 1 libra esterlina.

Más info en su propia web: www.goodwood.com

Comer y beber en Goodwood

De entrada aclaremos que no hay problema para introducir comida y bebida en el recinto de Goodwood. Y si preferimos no cargar nada de eso, no nos faltará donde saciar el hambre y la sed. Hay multitud de puestos de comida y bebida para todos los gustos repartidos por todo el recinto. También hay mesas para el picnic. Y no faltan las fuentes de agua. Vamos, que nadie corre peligro de morir de inanición por falta de oportunidades...



Estas mesitas delante del palacio no sabemos si eran de uso libre...



Una caravana Airstream "cafetería" tirada por un Ferrari es algo que no se ve muy a menudo...



Si hace falta "desaguar" tampoco tendremos problemas.



Hay áreas de "fast-food" y "Pic-nic" a tutiplén...



No os extrañe que esté el terreno tan seco y amarillo. No es algo normal, pero es consecuencia de la "pertinaz sequía" que también afectaba a Inglaterra durante el verano de 2018. Lo verde es lo habitual, pero ver para creer... ¡Incluso regaban el suelo para que no se levantara polvo! Ya nada es lo que era.

Aparcar en Goodwood

Aparcar en Goodwood es gratuito. Dada la gran afluencia de visitantes se habilitan enormes zonas de aparcamiento alrededor del evento. Fijaos si son extensas, que la organización pone a disposición de los visitantes... ¡Tractores con remolque para facilitar la travesía de los aparcamientos desde las zonas más alejadas! Aún así, al bajar de la "tortura tractoril" (traqueteo y polvo a raudales) todavía será necesario andar unos cientos de metros hasta los accesos al recinto. Al final de cada jornada a buen seguro que habremos andado un buen puñado de kilómetros.

Si estamos alojados en la zona de acampada, el coche se quedará en la parcela (ello nos ahorrará los atascos para entrar y salir) y, como ya he mencionado, podremos utilizar los autobuses-lanzadera desde la zona de camping a la entrada al recinto o ir a pie, lo que nos llevará unos veinte minutos de paseo.



"El tractobús" del parking



Colas en los accesos al recinto.

Y, una vez repasadas las cuestiones que hay que saber para tener una agradable estancia en el Festival de la Velocidad de Goodwood, ya solo nos queda ver el modo de llegar a la Gran Bretaña.

¿Cómo llegar a Goodwood?

Que la Gran Bretaña sea una isla no negaremos que es, entre otras cosas, un fastidio. Vale, gracias a ello hoy somos lo que somos, porque de no haber sido así Hitler y su "Guerra Relámpago" se hubieran adueñado completamente de toda la Europa Occidental, pero salvada la cuestión, la obligación de "saltar el charco" hace evidente que tendremos que tomar decisiones de cómo llegar allí, además de asumir un coste añadido que es mejor prever con antelación.

Tanto si elegimos el avión, como el barco o el Eurotúnel estaremos obligados a reservar el pasaje con cuanta más antelación, mejor. Cuanto antes lo hagamos, menos pagaremos por ello.

Del avión poco hay que decir. Volaremos a los aeropuertos de los alrededores de Londres: Heathrow, Gatwick, Luton o Stansted según la aerolínea que elijamos. Stansted, destino al que vuela Ryanair, es el más alejado de Goodwood. En tal caso deberemos forzosamente alquilar un vehículo y buscar alojamiento en las cercanías del evento. Easy Jet vuela a Gatwick, que queda más cerca del evento.

Y si optamos por llegar a Goodwood en nuestro propio vehículo, tenemos dos opciones: hacer la travesía desde Santander o Bilbao a Portsmouth con "Brittany Ferries" (lo que nos dejará a menos de cuarenta kilómetros de Goodwood) u optar por cruzar Francia y el Canal de la Mancha, lo que supone hacer unos 1.300 kilómetros por carretera, más la distancia que haya de nuestro domicilio a la frontera. Cada opción tiene pros y contras, como todo en la vida.

Viajar en barco desde España ahorra tiempo y kilómetros, pero a cambio obliga a estar un día entero a bordo asumiendo la posibilidad de que el mar esté enfadado. Además de ser bastante caro, especialmente si llevamos la caravana.



La opción de ir por carretera puede salir algo más económica en cifras totales, pero supone prever más días de viaje y asumir horas y horas de coche que se justificarán mejor si aprovechamos la ruta para hacer otras visitas: París, el sur de Inglaterra, Normandía, museos, etc.

Si finalmente nos decantamos por la opción de cruzar el Canal de la Mancha, entonces surge la duda de si optar por los "ferris" o por el Eurotúnel. La decisión dependerá, a buen seguro, de lo que estemos dispuestos a pagar. Tenemos experiencia en ambas opciones y si es por comodidad y rapidez, el Eurotúnel es imbatible. Sin embargo, su inconveniente radica en que sus tarifas hace tiempo que son bastante superiores a las de los barcos, especialmente con la opción de poder anular y recuperar el importe del pasaje si se tuercen los planes. En suma, hay que sopesar todas las opciones, hacer cuentas y reservar con toda la antelación posible a fin de conseguir tarifas más bajas ya que van aumentando a medida que se acerca el viaje.

Pinchando en cualquiera de las fotos de los cuadros, podréis ampliar la información a partir de nuestra experiencia anterior... .



El Eurotúnel



El ferry de Calais



**Peculiaridades
británicas**



La mejor ruta hacia el Canal de la Mancha



Museos del Automóvil de Gran Bretaña

El Festival de la Velocidad de Goodwood

En 2018 Porsche conmemoraba su 70º aniversario y el Festival de Goodwood quiso honrar la efeméride homenajeando a Porsche con toda una serie de actos y eventos. Y qué mejor manera que dedicar "el monumento de Goodwood" a algunos de los coches más representativos de la historia de la marca alemana...



El "356", el "911", Le Mans, Dakar... lo más florido de la marca de Stuttgart. claro que la pregunta del millón era ¿Y cómo narices los han puesto ahí? (Un "secretito": son maquetas muy pintonas, no "coches de verdad")

El Festival de la velocidad de Goodwood es un evento fabuloso en toda la regla. Es realmente una pasada y hace posible vivir en primera persona la historia del automovilismo. Allí está todo, todo y todo, pero antes de entrar a revisar "el museo al aire libre" que se nos ofrece a la vista, echemos un vistazo a las otras muchas cosas que harán que nuestra visita a Goodwood sea inolvidable.

Vamos de "shopping"

Ya hemos comentado que el Festival de la Velocidad de Goodwood comienza el jueves y termina el domingo por la tarde.

Lógicamente hay mucha más gente durante el fin de semana, por lo que estar allí el jueves nos asegura disfrutar con más tranquilidad de todo lo que Goodwood ofrece. En particular, el jueves es el mejor día para pasear los puestos de accesorios, recuerdos, miniaturas, ropa de competición, etc.

Estar al principio del evento hace más fácil encontrar cosas interesantes antes de que otros se las quieran llevar. Sin embargo, el domingo por la tarde, cuando el evento ya se encuentra en sus horas finales es el momento de las gangas. Hay productos que se rebajan un montón, así que conviene darse otra vuelta por los puestos en busca de chollos de última hora. Gracias a eso nos hicimos con camisetas y gorras de equipos de F1 a precios irrisorios.



Las atracciones

Una agradabilísima sorpresa nada más llegar a Goodwood fue tropezarnos con "viejos amigos" de la infancia como el infame y torpe "Pierre Nodoyuna" y su inseparable perro "Patán" o con la encantadora y glamurosa "Penélope Glamour" de los "Autos Locos" o "Wacky Races" en inglés que nos amenizaban las tardes en la época de la tele en blanco y negro.



Nunca imaginé que me fotografiaría junto a "Patán", Hihihihihihhi...



El "Auto Doble Cero" de Pierre Nodoyuna y Patán



El "Compact Pussycat" de Penélope Glamour



Allí aprendí que "Pierre Nodoyuna" se llamaba realmente "Dick Dastardly" y que "Patán" no era "Patán" sino "Muttley", aunque sí que era un poco patán porque eso mismo significa en inglés.



El "Súper-Terrific" de Pedro Bello



Los inolvidables "Autos Locos"

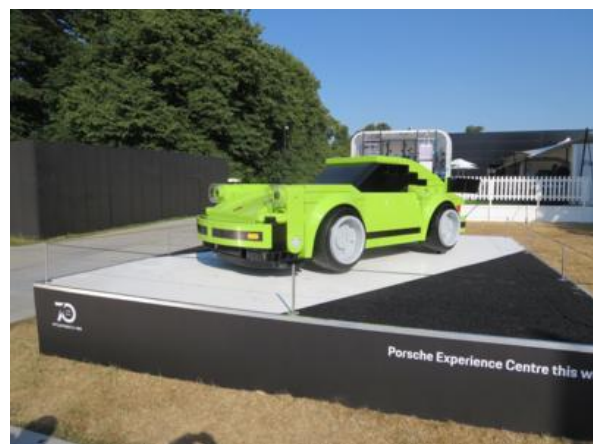


El "Espantomóvil"

Todo el recinto está repleto de actividades lúdicas para que nadie se aburra, especialmente los más pequeños...



Los niños podían divertirse "excavando" bolas de plástico con su retroexcavadora.

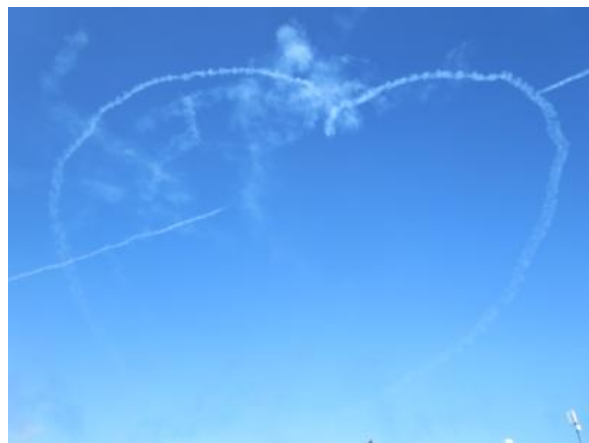


Impresionante Porsche 911 de Lego

El sábado y el domingo, los "Red Arrows" -la escuadrilla acrobática de la RAF- deleitaron al personal con su pericia pilotando al límite... eso sí, con mucho "corazón".



Los "Red Arrows" en plena acción



Y finalizaron la exhibición dibujando un corazón. ¡Ooooh!



Los amantes de los clásicos tenían también su espacio



*Los especialistas nos deleitaron con sus malabarismos.
Fijaos que el coche no tiene piloto, porque...
¡Está de pie en el capó! Fue flipante.*



Los moteros también hicieron sus filigranas

Y si lo que te mola es darte el gustazo de hacer rally-cross, pues nada, ahí lo tienes. Te alquilas un buggy 4x4 un ratito y ¡hala! a levantar polvareda a tope.



En el pabellón de Michelin los visitantes podían cambiar las ruedas a este prototipo con unas gafas de realidad



En el fantástico pabellón de Land-Rover Jaguar las colas para hacer equilibrios sobre un Range Rover eran de aúpa. Eso sí, no te dejaban conducir y te debías conformar con ir de acompañante, que el "juguete" es muy caro y estaría feo estropearlo...



En el "Goodwood Arena" había exhibiciones de motocross y bicicros varias veces al día



Y por haber de todo, incluso había una exposición de aviones y helicópteros.

Verdaderamente no faltaba de nada. Y los muy entusiastas tenían la posibilidad de alquilar uno de los helicópteros y darse una vuelta por Goodwood a vista de pájaro.





Además de los Súper-cars participantes en las exhibiciones en pista, también estaban estos otros.



Un Pagani Zonda F de 2009



Un Porsche 918 Spyder de 2014



Esta réplica del mítico Ford GT40 vencedor de Le Mans estaba a la venta.

En suma, aquí solo hay una mínima parte de las muchas cosas que se podían hacer en Goodwood: simuladores de F1, trompos, coches teledirigidos para niños, pistas de scalextric...

Claro que lo no nos imaginábamos de ninguna manera era toparnos con... ¡Una misa dominical!



Cuando vimos esto nos quedamos pensando qué estarían haciendo tan bien colocados en semicírculo... Unos segundos después descubrimos la verdad... ¡Misa en acción!

El "Goodwood Festival Of Speed":

Un museo al aire libre



Dos campeones del mundo de F1 - Los Tyrrell-Ford 003 (1971) y 006 (1973) de Jackie Stewart y, más allá, el Ferrari 312 B de 1974, subcampeón del mundo con Clay Regazzoni. Con él Niki Lauda obtuvo su primera victoria en F1 en el Jarama. ¿Es o no es Goodwood un auténtico museo al aire libre?

En efecto, un museo al aire libre es lo que es el "Festival de la Velocidad de Goodwood". No solo tenemos expuestos en el "Paddock" un auténtico ramillete de vehículos míticos que ilustran -y de qué manera- la historia del automóvil y de la motocicleta. Y con la ventaja añadida de verlos en acción, lo que convierte a Goodwood en el mayor evento de este tipo en Europa.

Ya hemos comentado que los vehículos corren en tandas en la llamada "Hillclimb" o "Subida a la colina", un tramo de 2,5 kilómetros cuya primera parte transcurre en una especie de circuito -al que las balas de paja de protección le dan ese toque "vintage"- con tribunas a ambos lados de la pista, mientras que la segunda mitad discurre durante más de un kilómetro por una estrecha carretera bordeada de árboles que termina desembocando en un bucle que es donde los coches de cada tanda aguardan a que llegue el último para poder descender de nuevo hacia el "paddock" y hacer sitio para el grupo siguiente.

Las tandas ("Batch", en inglés) eran las siguientes en la edición 2018: Coches anteriores y posteriores a la Segunda Guerra Mundial; Porsche (por el aniversario); Coches americanos; Motocicletas; F1 antigua; F1 contemporánea; Súper-cars y Resistencia.



A lo largo de los cuatro días todos ellos corrían un par de veces al día, así que había tiempo de sobra para verlos en acción las veces que apeteciera y para disfrutar de todas las atracciones y actividades que ya conocemos. Lo que sí notamos es que a medida que transcurrían los días, la presencia de nuevos coches iba en aumento, siendo el sábado "el día grande".

Desde el mismo jueves el grueso de los participantes ya se encuentra en el evento, pero conviene tener claro que se van añadiendo nuevos concurrentes día a día. En suma, aunque ya los hayamos visto en acción durante el jueves o el viernes, no olvidemos que es buena idea ver las series de nuevo durante el fin de semana. Además durante el sábado y el domingo es cuando los pilotos de renombre salen a exhibirse, razón de más para no perderse el espectáculo. Atentos, pues, a la megafonía y a las pantallas gigantes para saber en cada momento quien pilota.

Cuando no están en pista, los coches y motos se encuentran expuestos en el "Paddock" para deleite de los asistentes. No todos los asistentes salen a pista, pero sí lo hace la gran mayoría. A lo largo de cada jornada el trajín de coches entrando y saliendo del "paddock" es constante.



*Un "Cottin-Desgouttes" de 1911 en el "paddock".
George, su piloto, no era mucho más joven
que su "montura"*



Aquí lo vemos regresando al "paddock" tras su tanda.

La "Hillclimb" de Goodwood: "Cars in motion"



*Domingo por la mañana. Jackie Stewart pilotando su Tyrrell 003 de 1971.
Detrás suyo, su nieto Mark, al volante del Tyrrell 006. Impagable.
Durante el jueves y viernes, Mark Stewart fue quien condujo ambos coches. Su abuelo lo hizo el domingo.*

Evidentemente una de las gracias de Goodwood es ver en pista a glorias de la competición de todos los tiempos. Es lo que lo diferencia de un museo en el que los coches se admiran, pero se admiran quietecitos. En Goodwood, en cambio, los ves en su salsa. Se tiene, por tanto, lo mejor de ambos mundos.

Ya he comentado que ver a Stewart y a Fittipaldi -unos "chavales" de setenta años largos - al volante de sus coches míticos es algo que no olvidaré en la vida. Algo que, por otra parte, nunca imaginé que pudiera ocurrir. Así pues, Goodwood es también.... ¡Una fábrica de sueños!



*Este es el punto de partida de la "Hillclimb"
Desde la tribuna que hay al final de la recta se disfruta perfectamente de la salida.*



*Al fondo de la pista se encuentra la salida.
Si se llega temprano es posible pisar la pista.
(Antes que los vigilantes te "desalojen")*



*Desde el punto de la foto de la izquierda, la pista
continúa hacia la zona de las tribunas que hay frente al
palacete*



El McLaren Gulf de Le Mans en acción



El Porsche Martini - Le Mans pasando delante del palacete.



El Ferrari 312T de Lauda y el Lotus 88 de Senna



*Los Ferrari más modernos también estaban.
Ojo, aquí los coches estaban descendiendo, que la ida es en sentido contrario...*



Los equipos de F1 tenían su propia asistencia.



El Safety car de la F1 abría las tandas. Para cruzar la pista hay varios pasos elevados, pero también hay "pasos a nivel" como el que podemos ver en la foto. Regulados por los comisarios de pista, la espera podía hacerse muuuuy larga.



*El "Napier Railton" de 24 litros de 1932.
Esta "bestia" es la joya de la corona del
Brooklands Museum, "su lugar de residencia"
cuando no "sale de excursión" como en esta ocasión.*



*El Rolls Royce Cullinan,
el primer SUV de la marca de lujo por antonomasia
cerraba todas las tandas.
Lujoso, mucho. ¿Bonito? Eso queda al gusto de cada
cual...*



*Mark Stewart a los mandos del Tyrrell 006 (1973) de su abuelo Jackie
Fotografiar a los coches en sentido contrario ayudaba bastante porque circulaban mucho más lento
que cuando lo hacían camino a la meta.*



*Este tramo sinuoso viene a continuación de la recta del
palacete. El monoplaza de la foto, el "Roborace" es muy,
muy especial... ¡no tiene piloto!
Es ni más ni menos que un "coche de radio control" a
tamaño natural. ¡Qué futuro nos espera!*



*En Goodwood también hay "atascos".
Los Súper-Cars estuvieron parados en la pista un buen
rato antes de regresar al paddock.*



*El "Roborace"
Un "juguete" teledirigido y caro, muy caro.*



*Goodwood no sería lo mismo sin sus "vintage" comisarios de pista.
Estos entusiastas "chavales" son voluntarios que se lo pasan bomba a pie de pista.*



*La "Hillclimb" continúa tras abandonar el tramo
arbolado, muy cerca ya de la meta.*



*En el bucle de la meta algunos se dedicaban a
entusiasmar al público con unos buenos "donuts"*



Este es el bucle donde los coches y motos esperan pacientemente el final de cada tanda tras pasar por la meta

Desde el arco de salida hasta aquí hay dos kilómetros y medio que pueden hacerse a pie (vale la pena) o aprovechando los "tractores-lanzadera" que parten desde el paddock principal.

Lo mejor es ir a pie y luego bajar en el tractor.

El "bucle" se encuentra junto a la pista de rallies, pero eso ya lo veremos a su debido tiempo.



De regreso al "paddock" principal tuve la suerte de bajar sentado en la cabina del tractor.

¡Diez minutos de traqueteo incesante, pero fresquito y de cháchara con el conductor.

Menos suerte tuvieron los del remolque.

¡Acabaron rebozados en polvo cual croqueta!



El "Tractor-Lanzadera" que nos bajó desde la zona de rallies y del "bucle".

La foto está tomada al final del "paddock" principal, que es de donde salen de vuelta al bucle.

La zona de "pit stop"

Entre el "paddock" principal y el acceso a la pista se encuentra una "plazoleta" en la que aguardan los coches de cada tanda antes de salir a pista.



*En acción el Porsche 804, el único F1 de la marca.
Dan Gurney se anotó el GP de Francia en 1962, también
la única victoria en la especialidad.*



*Y ya que vamos de Porsche.
Aquí remolcando al Porsche 919 Hybrid,
vencedor de las 24 horas de Le Mans 2017
No estaba averiado, simplemente el quad lo remolcaba
hasta su box.*

El "Paddock" principal:

La F1 "Histórica"



*Junto al Embassy Lola-Ford de 1974, el último monoplaza con el que Graham Hill, bicampeón del mundo de F1 y
único piloto que ostenta "La triple corona", participó como piloto en la Fórmula 1*

La competición automovilística empezó en suelo británico. Precisamente en el circuito de Brooklands tuvo lugar en 1907 el primer Gran Premio en circuito cerrado (Más info en el reportaje del [Brooklands Museum](#)) y como los "brittons" han sido desde siempre grandes aficionados a las carreras de caballos, la jerga hípica se transplantó al lenguaje propio de las carreras automovilísticas.

Esa y no otra es la razón por la cual la zona en la que se instalan los equipos de carreras se llame "paddock", que en inglés significa "parque" y era el término utilizado para nombrar la zona o prado en la que estaban los caballos.

Y tras esa lección de "cultureta gratuita" sin otra intención que poner de manifiesto que quien suscribe es persona leída, podemos pasar a las cosas serias y a los "caballos de vapor" en sus "boxes", que de eso allí los hay a raudales...

Ya he comentado que un paseo por el "paddock" es un viaje por la historia del automóvil y el lugar donde los buenos aficionados se sentirán un poco más cerca del paraíso.

Para visitar el "paddock" a gusto y sin aglomeraciones que impidan hacer buenas fotos, los mejores momentos del día son las primeras y las últimas horas del día. A las siete de la mañana ya se puede entrar. Claro que tampoco

hay que pasarse madrugando o apurando el final del día porque entonces os puede pasar que os pille el toro y lo único que veais son un montón de coches "tapados".



Más o menos como los de la foto...

Como allí hay de todo y todo bueno, empezaremos por los F1, que por algo es mi especialidad favorita.

Los monoplasas de F1 en Goodwood son la categoría más numerosa. Los F1 "clásicos" se encontraban en el "paddock" principal, mientras que los más modernos tenían su propia zona de "paddock" al lado del principal. Por otra parte era posible encontrar otros F1 repartidos por los distintos pabellones y stands.

Por supuesto no resulta posible incluir aquí todos los F1 que vieron nuestros ojos, pero esperamos que esta selección os deje satisfechos...



El Williams-Martini FW38 de 2016 presidía, lógicamente, el interior del pabellón de Martini, que festejaba su 50 aniversario.



Ferrari estaba presente sin importar la época



El Ferrari 151 de 1961 "Morro de tiburón"



Con los Tyrrell 003 y 006 (1971 y 1973)

Para un entusiasta de Stewart y Tyrrell como un servidor, esta foto valió el viaje. Especialmente porque cuando en 2013 visité el fantástico "Grand Prix Collection" de Donington no estaban, así que en Goodwood me quité la espinita. ¡Y para colmo los vi en pista! Felicidad absoluta.



El Lotus 79, campeón del mundo con Mario Andretti en 1978. Se encontraba en el stand de Lotus.



El mítico Lotus 25 de 1963
Campeón del mundo con el no menos mítico Jim Clark



*El BRM Yardley P153 (1970) del mejicano Pedro Rodríguez. Este coche venció el GP de Bélgica.
A su lado, el BRM P160 (1972) del neozelandés Howden Ganley.
En las manos de Jean Pierre Beltoise, ese coche anotó en el GP de Mónaco la que sería la última victoria del equipo en la F1.*



*Otro mítico campeón, el Maserati 250F (1956)
En aquella temporada, el británico Stirling Moss, el
"campeón sin corona" se anotó dos victorias.
Al año siguiente, el 250F daría a Fangio su quinto título*



*Jim Clark tenía su propio stand.
La fundación que lleva su nombre recauda fondos para
abrir, en 2018, un museo en Duns (Escocia)
Se exponía el Lotus 32 de F2 (1964)*

El Toyota TF106 de 2006, pilotado por Jarno Trulli y Ralf Schumacher,



El Lola Ford Beatrice de Alan Jones. A su lado, un Osella.



El Ferrari 126 C4 Turbo de 1984 y, a su lado, el Ferrari 312B3 de 1974.



El Renault RS01 de 1977.

*El primer 1.5 turbo de la época moderna.
Pilotado por Jean Pierre Jabouille se ganó el apodo de la
"Tetera amarilla" por su afición a romper el motor y dejar
un rastro de humo...*

Sin embargo, abrió el camino a la era turbo.



*El motor fue perfeccionándose con los años y aquí
tenemos al Renault RE40 de 1984.
Alain Prost se anotó 4 victorias aquel año.*



*Una "vieja gloria" de preguerra.
El Auto Union Type C., ancestro de Audi.
Fijaos en la doble rueda trasera.*



El BRM F1 de Jackie Stewart

La F1 más actual, el Toyota Le Mans de Alonso y Cía y los Porsche Le Mans

Los equipos actuales de F1 tienen su propio espacio en Goodwood. McLaren, Ferrari, Williams, Red Bull, Mercedes e, incluso, Brawn exponían algunos de sus monoplazas más recientes junto a otras joyas de antaño. Al lado, el stand del equipo "Toyota Gazoo" que exponía, ni más ni menos, que el Toyota vencedor de las últimas 24 horas de Le Mans a cargo de Alonso, Buemi y Nakajima. Así que eso fue todo un regalo para nosotros. También se honoraban los 70 años de Porsche exhibiendo al ganador de Le Mans 2017, el 919 y al nuevo "Porsche Cerdito", el 911 RSR que homenajeaba a su memorable ancestro de 1971, el Porsche 917 "Cerdito rosa" con su característica decoración del despiece del cerdo con librea rosada.



*El Toyota Gazoo TS050 Hybrid de Le Mans 2018.
Una bestia de 1.000 caballos que Alonso, Buemi y Nakajima han domado.*



El Porsche 911 RSR Le Mans 2018 "Cerdito rosa"



*Y aquí, "el auténtico" 917 "Pink Pig" de 1971
En el Museo Porsche de Stuttgart lo encontraréis.*



El Porsche 919, vencedor de Le Mans 2017, aquí en versión "Tribute" (los faros estaban tapados)

Y tras ese breve paseo por lo más granado del WEC de los últimos años, vayamos a las joyas de la Fórmula 1 contemporánea...



El Ferrari F150 "Italia" (2011) de Alonso o el 312 T, campeón en 1975 con Niki Lauda estaban presentes.



Era posible ver a los mecánicos "cuidar" a sus "criaturas"



Impresionante el camión Ferrari.



En el Pabellón de la marca McLaren (que no estaba precisamente en la zona de los F1) estaba expuesto en MP4-31 (2016) de Alonso, lejos ya del color negro de la época Honda. Podías sentarte en el habitáculo y te hacían la foto "oficial".



*Aquí, en cambio, estamos en el "box" de McLaren en la zona de los F1
El McLaren MP4-30 (2015) de Alonso y Button, con la decoración debidamente "actualizada" para dejar atrás la etapa plata/negra de "Honda" presidía el stand.
Al fondo, el McLaren F1, modelo que se impuso en 1995 en las 24 horas de Le Mans*



El McLaren M23 de 1974. Campeón del mundo con Emerson Fittipaldi



El Red Bull RB8 de 2012 en "talleres"



El Brawn BGP001, campeón del mundo en 2009 con Jenson Button



El curioso Williams FW08B 6 ruedas. Nunca llegó a correr un GP.



El Mercedes W07 Hybrid, campeón del mundo en 2016 con Nico Rosberg



Nutrida representación de Mercedes. Sus campeones del mundo más recientes.

El Force India estaba en el stand de Sky TV

Claro que la representación de monoplazas no se acababa en la F1, al otro lado del charco también tienen sus propios modelos, "Made in EEUU"...



Eagle Ford Indy de 1969



McLaren Fórmula 5000

Las sorpresas, en Goodwood, no tienen fin. Como este histórico y peculiar Maserati "Eldorado"...



El Maserati 420 de 1958, derivado del 250F de F1, ha pasado a la historia por ser el primer coche de carreras en llevar publicidad. En particular, de la marca italiana de helados "Eldorado".

El dueño de la empresa, Gino Zanetti, encargó a Maserati un coche para competir en la carrera de Monza denominada "Trofeo dei due mondi". Al volante, Stirling Moss. Al final, un accidente truncó las aspiraciones de victoria en la carrera, pero sin duda es un modelo histórico de veras.

¡Y yo que pensaba que Colin Chapman había sido el primero al decorar a sus Lotus de F1 con la marca de tabaco "Gold Leaf"... Bueno al menos Chapman sí fue el pionero de la "publi" en la Fórmula 1.

El "paddock" de los Super-cars

El recinto de los súpercoches se encontraba un poco alejado del resto, pero podemos asegurar que en pocos lugares del mundo es posible contemplar tantos y tan magníficos cochazos. En cualquier caso, el disfrute está garantizado.



Desde "La Ferrari Aperta" hasta el final de la final, ¡todos eran Ferrari!



El Aston Martin DBS



El Bentley Continental 2018



El Ferrari FXX



Colores para todos los gustos



Espectacular interior del Lamborghini Centenario



Fantástica estampa la del Ford GT, que revive el espíritu del GT40 de los sesenta.



*El NIO EP9 eléctrico (2016)
China enseña sus cartas...*



El impresionante McLaren Senna (2018), homenaje de la marca a su mítico piloto.



El Brabham BT62 con una decoración que recordaba los colores de Martini de finales de los '70 era una preciosidad



Una vista general de parte del "Supercar paddock"

Si nos enamoran los súperdeportivos no nos conformaremos con los de este paddock todo y siendo un auténtico espectáculo para la vista. Goodwood ofrece mucho más.

Ya hemos visto que junto a los "Autos Locos" hay un buen ramillete de estos coches de ensueño, pero también podemos encontrar algunos en los pabellones de las marcas...



En el pabellón de Michelin se exhibía este magnífico prototipo del equipo de F1 "Sahara Force India"



Vista general del pabellón McLaren



El McLaren Senna GTR Concept

En el pabellón de Lamborghini encontramos al "Urus" el primer súper-SUV de la marca.



La hora de los prototipos de "Resistencia"



*El Renault Apine A442, vencedor de las 24 h. de Le Mans en 1978 con Pironi y Jaussaud al volante.
La única victoria de Renault en el circuito de La Sarthe.*

Aunque la representación de los prototipos de resistencia en Goodwood no era la más numerosa del lote, lo que había era, por contra, muy, muy bueno. Ya hemos visto al Toyota de Alonso o el Porsche campeón del mundo, así que el selecto ramillete de vencedores de Le Mans y otras carreras míticas era impresionante....



Los Jaguar XJR9 en 1988 se llevaron Le Mans



Pero si hay un modelo Porsche mítico, mítico ese es, sin duda el 917K que dominó las carreras de resistencia en los primeros años de la década de los setenta. El 917K rojo de la foto se impuso en las 24 horas de Le Mans de 1970



Y no menos icónico es el 917K "Gulf" que se impuso en las 24 horas de Daytona de 1970 y que Steve McQueen hizo famoso en su célebre film "Le Mans"



El Porsche 962 Dauer subió al tercer escalón del podio en Le Mans 1994 pilotado por Hans Joachim Stuck -el cual estaba presente en Goodwood- Thierry Boutsen y Danny Sullivan.





*El Porsche 962C, uno de los modelos más laureados de la marca.
Vencedor de Le Mans en 1986 y 1987, varias veces ganador del campeonato IMSA o del Mundial de Resistencia entre otros.*



*Otro coche mítico de veras, el Chaparral Chevrolet 2E de 1966
Aunque solo obtuvo una victoria en el campeonato Can-Am (Laguna Seca con Phil Hill al volante)
se ha ganado su lugar en la historia por ser el primer modelo en pasar los radiadores a ambos lados del habitáculo
y, sobre todo, por incorporar un alerón elevado y móvil para mejorar el agarre en pista. Creó escuela e incluso los
Fórmula 1 llegaron a incorporar tales artilugios. Lástima que el reguero de accidentes que provocaron en pocos
años causaran su prohibición.
En España conocimos el Chaparral gracias a que Scalextric lo llevó a sus pistas.*

Miscelánea: un poco de todo



Martini Racing tenía un especial presencia en Goodwood. No solo por su fantástico pabellón, sino por exponer algunos de sus modelos míticos como estos Lancia Delta que dominaron el mundial de Rallys en los ochenta.

Con el subtítulo de "Miscelánea" vamos a ver una variada selección de coches y motos de todo tipo y condición. Recordemos que Goodwood es, por encima de todo, un "súpermuseo al aire libre" del automovilismo de competición...



La NASCAR norteamericana también tenía un buen ramillete de modelos en Goodwood. En la foto, el Dodge Challenger (1972)



Chevrolet SS (2016)



No fue necesario viajar a EE.UU. para ver a un Nascar en pista. Claro que no es lo mismo verlos de uno en uno que en rugiente "manada" como les gusta por aquellos lares...



La "Bestia desnuda". El brutal Napier Railton de 24 litros de cilindrada nos muestra sus interioridades. La "joya de la corona" del Brooklands Museum batió numerosos récords de velocidad en los años treinta.

Otra "bestia" más o menos "desnuda".

El Mercedes Benz T80 fue un "cazarrécords" concebido, ni más ni menos, que por Ferdinand Porsche con la intención de batir el récord mundial de velocidad. La Segunda Guerra Mundial lo impidió.

En su versión carrozada podemos verlo en el Museo Mercedes Benz de Stuttgart.

El trofeo que acredita que su poseedor
ha vencido las 500 millas de
Indianápolis.

Un tal Alonso anda detrás suyo...





El Europeo de Turismos también tenía presencia. En la foto tenemos dos modelos míticos de los años setenta, el primer Ford Escort y el BMW 2002



El Peugeot 208 Dakar



*Un curioso Porsche 550 Spyder de 1956
Será por alerón...
A su lado el Porsche 356 Carrera Coupé del '56*

Había que festejar a lo grande los 70 años de Porsche.

¡Viva el Porsche 911!





*Ya hemos comentado que los amantes de las dos ruedas también tenían su espacio.
No el más numeroso, pero no por eso menos interesante.*

Este impresionante "dragster" impactaba más en parado que en acción.

Cada vez que lo vimos en pista no pasó de dar gas a lo bestia, rugir a tope, pero de acelerar y salir en tromba, nada de nada.

Al final nos dejó un regusto agri dulce, pero visto de cerca quita el hipo. Por eso podemos "perdonarle" que no saliera zumbando como un cohete.





Este espectacular y glamuroso sidecar "Terrot" estaba patrocinado por el champán "Veuve Cliquot". Daban ganas de sentarse un ratillo y echar un brindis a su salud. Los 30 grados animaban lo suyo.



El ABS no era el único Fórmula E presente en Goodwood. Ninguna especialidad automovilística faltó a la cita.

El "Mundial de Rallys"



Subaru y Colin McRae marcaron una época y se notaba...

Ya hemos comentado que "la zona rallys" tenía su propio espacio en Goodwood, en los terrenos situados al final de la "Hillclimb". Allí encontramos, entre los árboles del bosque de Goodwood, una sinuosa pista de rallys que hacía las delicias de los amantes de la especialidad.

Pero no solo porque era posible ver "en acción" a algunas de las joyas de las pistas de tierra. En el "paddock" estaba lo más granado del Mundial de Rallys. Por la parte que nos toca, Carlos Sáinz y su fiel Luis Moya tenían allí varias de sus monturas.



Aunque el Lancia Delta Integrale HF de 1993 y el Ford Escort Cosworth de 1997 de Carlos Sáinz y Luis Moya, junto a otros "rallye-cars" estaban en el paddock general el sábado por la tarde, lo cierto es que su auténtico lugar estaba en la "Zona Rally"



La salida del circuito de rallys. El Ford Escort de Sáinz a punto de tomar la salida.



Derrapando entre árboles



Y la llegada.

La pasión por la competición de los británicos no conoce límites.

Sus fuerzas armadas disponen de sus propios equipos de carreras.

En la foto el Subaru Impreza de 1994 perteneciente a la RAF, las fuerzas aéreas británicas.

El caza pintado en el capó se encarga de recordarlo.



Los míticos Audi Quattro se dejaban notar. Los de la foto no eran los únicos presentes.



Y junto al Lancia Delta Martini, campeón del mundo en 1988 con Biasion-Siviero, llega la hora de poner punto final a este paseo por el Festival de la Velocidad de Goodwood de 2018.

Espero que os haya picado el gusanillo y que, al menos una vez en la vida, os dejéis caer por allí.

¡El Duque de Richmond seguro que estará encantado y vosotros también!

Goodwood, julio 2018

www.francisco-colet-viajesycaravaning.com
contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com