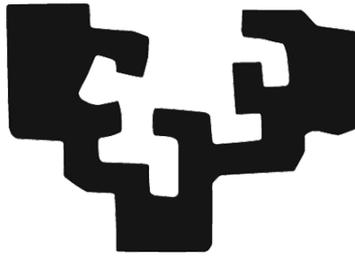


eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

MEMORIA TRABAJO FIN DE GRADO

Camino a Le Mans

Autor:

Alexander Segade Fidalgo

Tutor:

César Coca García

Facultad de Ciencias Sociales de la Comunicación

Grado en Periodismo

Curso académico 2020-2021

Índice

1. Introducción	3
2. Objetivos y enfoque	4
3. Fuentes personales	4
4. Cronograma y desarrollo del trabajo	6
5. Conclusiones.....	8
6. Bibliografía	9

1. Introducción

Desde siempre he seguido con gran interés el mundo del automovilismo y el motociclismo. Antes de comenzar el 4º curso del grado ya tenía claro que mi Trabajo de Fin de Grado (TFG) sería sobre algo relacionado con ese mundo. A la hora de elegir el TFG me quedó claro que la mejor manera de tratar un tema así era mediante un reportaje. Por ello, no dudé en elegir escribir uno como TFG. Además, en todo el grado escribir reportajes ha sido lo que más he disfrutado. Quería escribir sobre algún tema relacionado con el *motorsport* porque sería algo que me lo tomaría con muchas ganas e ilusión, cuestiones muy importantes para afrontar un TFG, en mi opinión.

Si bien sabía sobre qué iba a ser el TFG me faltaba un tema concreto. En septiembre de 2020 se disputaron las 24 horas de Le Mans. Normalmente se corren en junio pero debido a la pandemia de la COVID-19 se retrasó hasta septiembre. Estaba viendo la carrera en el canal Eurosport cuando los comentaristas contactaron vía telefónica con Joan Villadelprat. Estuvieron hablando un rato sobre el equipo Epsilon Euskadi, su participación en Le Mans y el intento de entrar en la Fórmula 1. Enseguida se me ocurrió que podía ser un excelente tema para el TFG. Pensé que contar la historia de un equipo vasco de automovilismo que fue el primero español en participar en las 24 horas de Le Mans sería un tema muy interesante, del que incluso yo mismo conocía muy poco.

En cuanto me asignaron a César Coca como tutor enseguida contacté con él para reunirnos por primera vez. En esa primera reunión, a principios de octubre de 2020, le propuse a César el tema que había pensado para el reportaje. Le pareció una buena idea, siempre y cuando encontrara las suficientes fuentes personales que me permitiesen tratarlo adecuadamente.

La persona más importante con la que debía hablar era Joan Villadelprat, que fue el propietario de Epsilon Euskadi. Así pues, contacté con el periodista Javier Rubio a través de Twitter porque sabía que él tenía el contacto de Villadelprat, pues fue quien lo entrevistó en la retransmisión de las 24 horas de Le Mans en el canal Eurosport. Muy amablemente, y para mi sorpresa, Javier Rubio me respondió enseguida y me dio el número de teléfono de Villadelprat. Este, a su vez, me pasó los contactos de varios miembros del equipo. Me reuní con mi tutor de nuevo y me dio luz verde para empezar con el reportaje.

2. Objetivos y enfoque

Con este reportaje he querido plasmar dos ideas principalmente.

La primera ha sido la de dar a conocer una historia de un grupo de personas desconocida por mucha gente, incluso por seguidores del automovilismo español. De Epsilon Euskadi se habló mucho y fue muy mediático cuando se celebró el juicio por su quiebra, pero sus logros deportivos pasaron desapercibidos. Por ello, me pareció justo que quedase escrita la hazaña de ser el primer equipo español en participar en una carrera tan importante como son las 24 horas de Le Mans.

La segunda intención era que quedase patente el gran esfuerzo y trabajo que le costó al equipo lograr tal hazaña. Hablando con las fuentes me di cuenta del empeño y esfuerzo que pusieron los miembros del equipo, y quería que eso se reflejara en el texto.

Por tanto, decidí, junto con mi tutor, que el aspecto deportivo fuera el enfoque principal del reportaje, contado desde la perspectiva de los propios miembros del equipo.

3. Fuentes personales

Para realizar el reportaje he hablado con ocho personas, de las cuales seis aparecen en él. Con todas, las conversaciones han sido vía telefónica.

- Javier Rubio

Javier Rubio es periodista en El Confidencial y comentarista de carreras en Eurosport. No aparece en el reportaje. Contacté con él para contextualizar un poco el mundo de las carreras de resistencia en el año 2008 y para conocer el contexto de la edición de Le Mans ese año. Hablé con él en un par de ocasiones en el mes de febrero. Me fue de gran ayuda, sobre todo, por darme el contacto de Joan Villadelprat.

- Alberto Ayala

Alberto Ayala es periodista de El Correo donde trabaja como subdirector y analista político. Su contacto me lo proporcionó mi tutor César Coca. Tampoco aparece en el reportaje. Ayala me explicó y ayudó a entender el juicio por la quiebra de Epsilon Euskadi, información con la que elaboré el despiece del mismo. Hablé con él en una ocasión en febrero de 2021.

- Joan Villadelprat

Joan Villadelprat fue el propietario y jefe de equipo de Epsilon Euskadi. Actualmente está jubilado y colabora para varios medios de comunicación. Su contacto me lo dio Javier Rubio. Contacté con Villadelprat tres veces entre noviembre de 2020 y abril de 2021. La más importante cuando hicimos la entrevista que se recoge en el trabajo.

- **Claudio Corradini**

Claudio Corradini fue el jefe de mecánicos de la caja de cambios y también team manager de Epsilon. Actualmente trabaja en el departamento de logística del equipo de Fórmula E Mahindra Racing. Su contacto me lo proporcionó Joan Villadelprat. Hablé con Corradini en dos ocasiones, una en enero y otra en marzo de 2021.

- **Daniel Alfonso**

Daniel Alfonso era mecánico del equipo y en Le Mans también era el responsable de la manguera de gasolina. A día de hoy es el propietario de un taller de coches de alta gama, Motortech, en Burgos. Contacté con él a través de Joan Villadelprat. Hablé con Alfonso en tres ocasiones entre los meses de febrero y marzo.

- **José Santos**

José Santos era el ingeniero de pista del coche número 20 de Epsilon Euskadi. Actualmente trabaja en Porsche como ingeniero de *permormance*. Su contacto lo logré a través de Joan Villadelprat. Con él hablé en cuatro ocasiones, también entre febrero y marzo.

- **Ángel Burgueño**

Ángel Burgueño fue uno de los pilotos del coche 20 de Epsilon. Actualmente está ya retirado y es propietario de un karting en Madrid. Fue a través de la página web de su karting como contacté con él vía email. Hablé con Burgueño en una sola ocasión a finales de enero.

- **Santiago García**

Santiago García trabajó en Epsilon Euskadi como team manager del equipo. Ahora está ya jubilado. Su contacto me lo pasó Daniel Alfonso, y hablé también una vez con él. En 2008, justo antes de comenzar la temporada de la European Le Mans Series tuvo un

problema personal y dejó el equipo un tiempo. Por ello, no fue a Le Mans y no aparece ninguna declaración suya sobre la carrera.

Todas estas personas han estado muy dispuestas a hablar conmigo en cualquier momento y me han facilitado mucho el trabajo. Tuve más dificultades, en cambio, para hablar con Ángel Burgueño. Después de contactar con él la primera vez volví a llamarle en marzo pero no conseguí hablar con él de nuevo. Cada vez que lo llamaba me decía que tenía mucho trabajo y no podía atenderme. Fue un poco frustrante porque me hubiese gustado incluir en el reportaje las sensaciones que tuvo después de que su coche se retirara de las 24 horas de Le Mans. En su lugar traté de contactar con otro de los pilotos del coche 20, Miguel Ángel de Castro, pero no me cogió el teléfono. Su contacto me lo proporcionó Daniel Alfonso.

4. Cronograma y desarrollo del trabajo

A finales de enero comencé a preparar el reportaje, cuando terminé los exámenes del primer cuatrimestre. En la primera reunión con mi tutor César Coca me explicó las características que debía tener el trabajo final: una pieza principal, una entrevista y dos despieces. En la pieza principal iba a tratar fundamentalmente la preparación y participación del equipo en las 24 horas de Le Mans de 2008. Para ello, debía visionar la propia carrera. Encontré en la plataforma Youtube un canal que colgó la carrera entera de 24 horas partida en 13 vídeos. De ellos vi los 10 primeros, los que cubrían las 18 horas que estuvieron en carrera los dos coches de Epsilon.

Según iba viendo la carrera fui hablando principalmente con Daniel Alfonso, José Santos y Claudio Corradini preguntándoles acerca de todo lo que les ocurría. Fue así como hice la reconstrucción de la carrera. Fue un proceso que me llevó mucho tiempo. Empecé a ver la carrera en febrero y acabé de visionar las 18 horas a mediados o finales de marzo. Tuve que compaginarlo con las clases del segundo cuatrimestre y es por ello que tardé un poco de más.

Después de ver la carrera y haber hablado ya con todas las fuentes personales me reuní con mi tutor para planificar la redacción del trabajo. César Coca me recomendó que empezara por escribir la entrevista, que decidí sería a Joan Villadelprat, artífice del proyecto de Epsilon. César me comentó que me permitiría tratar temas que no tendría

que tocar después en la pieza principal. Para preparar las preguntas de la entrevista con Villadelprat me sirvió de gran ayuda la conversación que tuve con Santiago García.

Mi tutor me dijo que redactara también los dos despieces antes de la pieza principal. En la última reunión que tuve con César antes del parón de Semana Santa le sugerí que uno de ellos podría ser sobre los intentos del equipo español Pegaso de correr en Le Mans, tema que surgió en las conversaciones con las fuentes. Este despiece serviría como precedente a la participación de Epsilon. El otro despiece mi tutor me sugirió que lo hiciera sobre el juicio de la quiebra del equipo porque fue un hecho relevante y, además, así podría únicamente mencionarlo de pasada en el texto principal.

Así pues, en las vacaciones de Semana Santa empecé a redactar el trabajo. Comencé con la entrevista a Joan Villadelprat, que la hicimos el 22 de marzo y la redacté más tarde. Después, me puse con el despiece de Pegaso que titulé “El precedente de Pegaso”. Busqué en Internet información acerca de sus intentos de participar en Le Mans en la década de los 50. Encontré dos versiones diferentes del accidente que sufrió el piloto Juan Jover. Como no tenía manera de saber cuál de las dos era la verdadera decidí incluir ambas, aunque la más repetida era la que decía que el accidente fue en la curva Tertre Rouge. Para conocer más acerca del ingeniero Wifredo Ricart visioné el vídeo colgado en Youtube titulado “Historia del Pegaso: El Ferrari Español” del canal Garaje Hermético.

Para el despiece del juicio titulado “Final en los tribunales” utilicé la conversación con Alberto Ayala y varias noticias al respecto que encontré en Internet del diario El Mundo y Cadena SER. Una vez que escribí la entrevista y ambos despieces se los envié a mi tutor para que les diera el visto bueno y quedamos en reunirnos después del parón de Semana Santa para planificar el texto principal del trabajo.

Trataría sobre toda la preparación previa del equipo a correr la carrera de Le Mans y, por supuesto, la propia carrera. Antes debía contar un poco los inicios de Epsilon Euskadi. Para ello, me sirvió la conversación con Santiago García, que estuvo en el equipo desde su fundación en el año 2004. Después ya empezaría a contar en orden cronológico el diseño y el montaje del prototipo, los test previos a la Le Mans Series, las carreras del campeonato, la gran cita de Le Mans y las carreras posteriores. Para elaborar esta parte del texto me basé principalmente en las conversaciones con Daniel

Alfonso, José Santos, Claudio Corradini y Ángel Burgueño. Para escribir la última parte del texto me ayudaron las conversaciones con Joan Villadelprat.

El inicio del reportaje he tratado que sea algo que enganche y que al mismo tiempo sitúe el tema del que trata el texto, a recomendación de mi tutor pues estaba un poco perdido sobre cómo empezarlo. Busqué en todas las conversaciones que tenía grabadas alguna anécdota o pasaje que fuera lo suficientemente interesante como para colocarla al principio del reportaje. Encontré la secuencia que he puesto donde Joan Villadelprat cuenta lo que les ocurrió la noche en que arrancaron por primera vez el motor del prototipo de Le Mans. La elegí porque me pareció curiosa y también porque Villadelprat la recordó con mucha ilusión.

Decidí que la entrevista fuese justo después de la pieza principal por la relación que tiene contar la historia de Epsilon Euskadi y entrevistar a su propietario y jefe de equipo. Dejé para el final el despiece sobre el juicio porque era una manera de hacer coincidir el desenlace del equipo con el final del texto.

5. Conclusiones

He de decir que estoy muy orgullo del trabajo que he realizado. A lo largo del grado pocas veces he podido escribir sobre lo que realmente me gusta, y esta ha sido una de ellas. Me he tomado el trabajo con muchas ganas e ilusión y eso me ha ayudado mucho a la hora de ponerme a trabajar en él. Todas las personas con las que he hablado han sido muy amables conmigo y no han tenido ningún problema en compartir sus anécdotas y recuerdos. La ilusión con la que lo hacían hizo darme cuenta de que había dado con el tema ideal y las personas adecuadas. Gracias a este reportaje he descubierto una historia casi completamente desconocida para mí. Espero que gracias a él mucha más gente la descubra también.

Buscando información acerca de la participación de Epsilon en Le Mans apenas encontré algunas noticias de medios de comunicación modestos que contaban que sería el primer equipo español en participar en la mítica carrera, que no profundizaban en la propia historia del equipo. La base de la que partía era muy escasa. De lo que sí encontré información de sobra fue acerca del juicio por la quiebra de Epsilon, que me sirvió para escribir el despiece sobre el juicio junto con la información que me proporcionó Alberto Ayala.

Este trabajo me ha servido para aprender a organizar, planificar y escribir un reportaje de estas dimensiones. En todo el grado no hemos hecho nunca un reportaje tan largo. En este, además de aplicar todos los conocimientos adquiridos hasta ahora, también he aprendido cosas nuevas. Sobre todo, a mantener el hilo narrativo en un texto tan largo. Esto ha sido probablemente lo que más me ha costado a la hora de redactarlo.

Algo que me preocupaba antes de comenzar el trabajo era encontrar fuentes personales. Creía que se me sería muy complicado encontrar a personas que estuvieron en Epsilon Euskadi. Gracias a Javier Rubio, que fue muy amable conmigo y se lo agradecí enormemente, pude contactar con Joan Villadelprat y él me pasó nombres y teléfonos de miembros del equipo. Por lo que, al final, encontrar personas con las que hablar no supuso un problema.

La principal dificultad que he tenido a la hora de elaborar el reportaje ha sido que los hechos que se narran sucedieron hace 13 años, en 2008. En ocasiones, me encontré con que las fuentes personales me contaban versiones diferentes de lo ocurrido, fundamentalmente en lo referente a la carrera de las 24 horas de Le Mans. Por lo que debía ir contrastando entre ellas todo lo que me contaban. Más allá de eso no he tenido mayores problemas.

6. Bibliografía

- El Diario Vasco (fecha de consulta: 11/05/2021). Epsilon sufrió una avería y abandonó en Monza [noticia]. Recuperado de: <https://www.diariovasco.com/20080428/deportes/mas-deportes/epsilon-sufrio-averia-abandono-20080428.html>
- Racing Sports Cars (fecha de consulta: 11/05/2021). European Le Mans Series. Recuperado de: <https://www.racingsportscars.com/championship/ELMS.html>
- Racing Sports Cars (fecha de consulta: 11/05/2021). Le Mans 24 Hours. Recuperado de: https://www.racingsportscars.com/race/Le_Mans-2008-06-15.html

- LÓPEZ CASTILLO, Pablo (fecha de consulta: 11/05/2021). Los intentos del Pegaso Z-102 por alcanzar la gloria en competición [reportaje]. El Acelerador. Recuperado de: <https://elacelerador.com/los-intentos-del-pegaso-z-102-por-alcanzar-la-gloria-en-competicion/>
- Piel de toro (fecha de consulta: 11/05/2021). Pegaso en competición [noticia]. Recuperado de: <https://www.pieldetoro.net/foros/2PegasoZ-102-01.php?ID=92>
- Blog Terránea (fecha de consulta: 11/05/2021). Pegaso Z-102, el deportivo que Enasa construyó para Franco [noticia]. Recuperado de: <https://blog.terranea.es/pegaso-z-102-deportivo-enasa/>
- Toni Baretta Slot (fecha de consulta: 11/05/2021). CJ-20 Pegado Spyder Touring Le Mans 1952 [noticia]. Recuperado de: <http://tbslot.blogspot.com/2011/09/cj-20-pegaso-spyder-touring-le-mans.html>
- RIOJA ANDUEZA, Iker (fecha de consulta: 11/05/2021). Villadelprat, culpable de la quiebra de Epsilon y obligado a devolver 900.000 euros a los acreedores [noticia]. El Mundo. Recuperado de: <https://www.elmundo.es/pais-vasco/2013/11/12/52821a9863fd3dee4c8b4579.html>
- Cadena SER (fecha de consulta: 11/05/2021). Absueltos Villadelprat y su socio por el caso Epsilon [noticia]. Recuperado de: https://cadenaser.com/emisora/2016/07/26/radio_bilbao/1469532565_862441.html
- Cadena SER (fecha de consulta: 11/05/2021). Supremo confirma la “culpa grave” de Villadelprat en la quiebra de Epsilon [noticia]. Recuperado de: https://cadenaser.com/emisora/2016/10/21/ser_vitoria/1477062731_997266.html

- Garaje Hermético (fecha de consulta: 11/05/2021). Historia del Pegaso: El Ferrari Español [archivo de vídeo]. Recuperado de:
<https://www.youtube.com/watch?v=zORNlf7adBQ>

- Ivailo Ivanov (fecha de consulta: 11/05/2021). Carrera de las 24 horas de Le Mans de 2008 [archivos de vídeo]. Recuperados de:
 - <https://www.youtube.com/watch?v=7OM-6vmDG4o>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=3UJGmSxzvLI>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=UZz0XiciJKY>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=X7N92ML6-cA>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=ne9dIL27JQ8>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=8ECKiCJFzJk>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=GhXq0YZG3Dg>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=OJfAa2zIeRE>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=k2A8wB3jGhM>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=H0rjwi55SaM>