

PRUEBA

ALFA ROMEO 1900
SUPERGIOIELLO

Fuente de placer



CON EL 1900, ALFA COMENZÓ A FORJAR PARTE DE SU LEYENDA FUERA DE LAS PISTAS. TAN BUENO ERA ESTE COCHE, QUE SE SERVÍAN BASTIDORES A LOS CARROCEROS PARA QUE LOS VISTIERAN. EL SUPERGIOIELLO ES FRUTO DEL BUEN HACER DE GHIA, ES, COMO SU NOMBRE INDICA, TODA UNA JOYA.

Por PABLO GIMENO VALLEDOR
Fotos FERNANDO VILLAR

Alfa Romeo, marca mundialmente famosa por sus éxitos en competición, pasó a formar parte del IRI (*Instituto per la Ricostruzione Industriale*) desde 1935. La finalidad de esto no era, evidentemente, la de estatizar la competición automovilística, sino la de formar un complejo industrial controlado directamente por el estado, ya que Alfa Romeo era ante todo, y desde hacía años, una firma de motores de aviación que, además, hacía unos pocos coches. Entre 1933 y 1940 el total de automóviles producidos no alcanzó las 2.000 unidades y la red de ventas fue desmantelada. A fin de cuentas el ejército italiano era casi su único cliente y para ello no era necesaria una red comercial. Es fundamental tener esto en cuenta al estudiar la historia de Alfa Romeo, ya que no pocos investigadores se fijan únicamente en la parte automovilística que, en esos momentos, era irrelevante en términos de cifra de negocios. Es



El tablero del Supergioiello es resueltamente deportivo y muy completo para su época.



por ello que cosas como la rivalidad narrada por supuestos 'enterados' entre Ricart y Ferrari no existió porque, pura y simplemente, era imposible que existiese al menos en los dos sentidos. Ferrari podía sentir, y sentía, una profunda animadversión hacia Ricart pero ¿qué peso tenía el jefe del departamento de competición automovilista en una firma en la que los motores de aviación suponían más del 90% de su actividad? Evidentemente casi ninguno, por lo que para Ricart las pataletas de D. Enzo eran irrelevantes. Ocurre algo similar con Hispano Suiza que, desde la

Primera Guerra Mundial es, especialmente en Francia, una firma aeronáutica con una división automóvil que sin duda le daba un gran prestigio, pero cuyo porcentaje en el giro de la compañía era pequeño, por lo que estudiar a nuestra gran marca como sociedad únicamente desde el punto de vista automovilístico es, por principio, un enfoque erróneo. Si Alfa Romeo siguió en la competición fue por razones de prestigio nacional. Desde el inicio de la Guerra la aviación y otras contribuciones militares fueron ya la única actividad, lo que hizo de las fábricas de Alfa

LO MEJOR

- MECÁNICA AVANZADA A PESAR DE SU MEDIO SIGLO
- ES UN ALFA CON TODAS SUS VIRTUDES
- SU LÍNEA RESISTE IMPERTURBABLE EL PASO DEL TIEMPO

LO PEOR

- EMPIEZAN A ESCASEAR ALGUNOS RECAMBIOS
- ALGUNOS EJEMPLARES MUY BAQUETEADOS EN COMPETICIÓN
- SENSIBLE A LA CORROSIÓN

Romeo un objetivo preferente de los bombardeos aliados que destruyeron casi totalmente las instalaciones de la marca.

CAMBIO DE POLÍTICA

Tras la Guerra los italianos intentan su vuelta a la normalidad. Italia, al igual que Alemania, no puede fabricar material aeronáutico. ¿Qué hacer entonces en Alfa Romeo? Pues coches, evidentemente. Pero para mantener la actividad y el nivel de empleo basándose en la automoción era preciso fabricar automóviles en serie, algo nunca visto en la fábrica milanesa. Al frente del Departamento de Proyectos de Alfa Romeo está ⇨



1900 Berlina.



El sólido bastidor monocasco.



El prototipo casi definitivo.



La versión militar tipo Jeep.



El frontal de un prototipo que no fue definitivo.



El famoso Disco Volante.

entonces Orazio Satta, un joven ingeniero de 36 años que entró a trabajar en 1938 en el Departamento de Experiencias (equivalente al de Investigación y Desarrollo en el lenguaje actual) dirigido por Ricart del que Satta habla siempre muy bien calificándolo de "genial", ya que Ricart tenía, según Satta, un sentido casi artístico de la mecánica.

La elección del nicho de mercado a escoger no era fácil. No se trataba de hacer coches populares porque para eso ya estaba Fiat. También se descartaron los coches elitistas para los que las instalaciones de Milán eran excesivas. Finalmente se optó por un modelo familiar pero con prestaciones y carácter deportivos, algo poco habitual en esos momentos y que sólo tendrá equivalente en el Lancia Aurelia y, poco después, en el Jaguar MKII. Ese nicho permitirá hacer

coches en serie pero no por centenares de miles, algo que Alfa Romeo no habría podido acometer, sino simplemente por miles y con buen valor añadido. Mientras el nuevo modelo entra en estudio y la fábrica se rehace, en Alfa Romeo seguirán con sus

6C 2500, pero su producción se hace, como se hizo siempre, con cuentagotas. Paralelamente se ponen en servicio para competición los 158 conocidos como Alfetta que, desde 1947, arrasarán en los circuitos. Como el modelo era ya plenamente

operativo desde 1940 (victoria en el GP de Trípoli) y sus rivales estaban a años luz, los 158 permiten acumular victorias a un coste casi únicamente limitado al de su mantenimiento. En 1949, logrados prácticamente tantos éxitos como participaciones, se decide retirarlos, pero la creación del Campeonato del Mundo de Conductores de Fórmula 1 en 1950 es una tentación demasiado fuerte y los Alfetta son de nuevo desempolvados logrando el primero de los títulos mundiales con Farina, seguido en 1951 del de Fangio. No obstante la oposición empieza a ser fuerte en 1951, por lo que el 158 fue modificado dando lugar al 159, pero era claro que para seguir en la brecha había que desarrollar un nuevo modelo y Alfa Romeo decide entonces retirarse una vez reverdecidos sus laureles.

EL ALFA ROMEO 1900

Este nuevo Alfa Romeo, modelo crucial para el futuro de la marca, será denominado como 1900. El motor es de 'sólo' cuatro cilindros, pero el saber hacer de Alfa Romeo está presente con su culata de aluminio de doble eje de levas, algo entonces rarísimo incluso entre deportivos de alto nivel. Para el bastidor se recurre al sistema autoportante. Las suspensiones son clásicas pero,

BASTIDORES DEL ALFA ROMEO 1900

Motor	Modelo	Años	Observaciones
1.884 cc	Berlina 1900	1950 - 1954	Bastidores cortos dotados normalmente de la mecánica Sprint 1a serie Sólo por encargo especial
1.884 cc	Berlina 1900 TI	1952 - 1954	
1.884 cc	Bastidores 1900 Carroceros	1951 - 1952	
1.884 cc	Bastidores 1900 C para carroceros	1951 - 1953	
1.884 cc	Bastidor 1900 L para limousinas	1952	Bastidores cortos dotados normalmente de la mecánica Sprint 2a serie Bastidores cortos dotados normalmente de la mecánica Super Sprint
1.884 cc	Bastidor militar 1900 M (AR-51)	1952 - 1953	
1.975 cc	Berlina 1900	1954	
1.975 cc	Berlina 1900 TI	1954	
1.975 cc	Berlina 1900 Super	1954 - 1958	
1.975 cc	Berlina 1900 TI Super	1954 - 1958	
1.975 cc	Bastidor 1900 Super para carroceros	1954 - 1956	
1.975 cc	Bastidor 1900 C Super para carroceros	1954 - 1955	
1.975 cc	Bastidor 1900 C Super para carroceros	1956 - 1958	
1.975 cc	Bastidor militar 1900 M (AR-52)	1954	



SUS PRESTACIONES ERAN BRILLANTES, LA ESTABILIDAD EXCELENTE, CON EL CONFORT DE UNA BERLINA DE CLASE MEDIA-ALTA

Ficha técnica

ALFA ROMEO 1900

MOTOR

4 cilindros en línea con bloque de fundición especial, culata de aluminio con doble eje de levas en culata y válvulas dispuestas entre sí a 90°.

DiámetroCarrera:

82,55 x 88 mm. de 1950 a 1953

84,5 x 88 mm. de 1954 y hasta 1958

Cilindrada:

1.884 cc. de 1950 a 1953

1.975 cc. de 1954 y hasta 1958

Compresión:

7,5 en 1900; 8 en el 1900 TI y

7,75:1 en el 1900 C

7,5 en 1900 Super; 8 en 1900 TI Super y 1900 C Super Sprint

POTENCIA

De 1950 a 1953:

1900: 80CV-4.800 rpm; 85CV-

5.200 rpm; 90CV-5.200 rpm

según carburadores y

reglajes. 1900 TI y 1900 C

Sprint: 100CV-5.500 rpm

De 1954 a 1958:

1900 : 90 CV-4.800 rpm 1900 TI,

1900 C Sprint y 1900 C Super

Sprint: 115 CV a 5.000 rpm

TRANSMISIÓN

4 velocidades y M.A. excepto el

S.S. con cinco velocidades.

Suspensión: Delantera

independiente y trasera con eje

rígido. Muelles y

amortiguadores delante y

detrás.

Batalla: 2.630 mm. las berlinas

y 2.500 mm. los coupés 1900 C

SS

Peso: 1.100 Kg la berlina y

1050 Kg los coupés

NEUMÁTICOS

165x400 en 1900; 1900 TI y

1900 C

6.00x16 en 1900 C

VELOCIDAD MÁXIMA EN KM/H

1900 (1950-1953): 155 con

grupo 10/41

1900 TI y 1900C Sprint 1ª Serie

(1952-53): 170 con grupo

10/41

1900 (1954-1958): 160 con

grupo 10/41

1900 TI (1954-58) y 1900C

Sprint 2ª Serie (1954-56): 180

con grupo 10/41

1900C Super Sprint (1956-

1958): 190 en 5ª marcha con

grupo 9/41.



Bajo el frontal del protagonista de este artículo tenemos a un 1900 Zagato, un Supergioiello y un bonito coupé de Pininfarina.

dentro de dicho clasicismo, están bien elaboradas. Ruedas delanteras independientes y eje rígido detrás aunque con una serie de sofisticaciones que le dan un buen comportamiento. El motor fue presentado al público en abril de 1950 en el Salón de Ginebra, y el coche lo hizo en el mes de mayo en el Salón de Turín. Desde el primer momento recibió críticas favorables. Existía el temor por parte de no pocos entusiastas de que el nuevo modelo fuera demasiado popular, de que no fuera digno del nombre de la marca, pero tras los primeros ensayos por la prensa especializada el misterio se despejó y no hubo lugar a dudas; ¡El 1900 era un Alfa Romeo

digno de ese nombre! Sus prestaciones eran brillantes, la estabilidad excelente y todo ello con un confort digno de una berlina de clase media-alta. Tal y como cabía esperar, el 1900 evolucionó dando lugar a diversas variantes. Los éxitos del 1900 en competiciones decidieron a la firma a ofertar una versión más potente, ligera y con mayores frenos denominada 1900 TI, a fin de seguir cosechando éxitos en la categoría denominada como *Turismo Internazionale* cuyas iniciales son TI, siglas que Alfa Romeo usaría en adelante en otros modelos, y además, desde la aparición del coupé 1900 carrozado por Touring, existiría

la versión Sprint con mecánica potenciada similar a la del TI. Todo esto ocurría durante la primera etapa del 1900, que va desde 1950 a 1953, en que este coche usaba un motor de 1.884 cc. A partir de 1954 se pasó al motor de 1.975 cc., mediante aumento del diámetro a 84,5 mm., y se siguió con los 1900 y 1900 TI para las berlinas y Sprint para el coupé, que con la nueva cilindrada se conocía officiosamente como Sprint 2ª serie. También en 1954 se presentó un mejor nivel de acabado llamado Super, lo que daba dos nuevas variantes que eran las berlinas 1900 Super y 1900 TI Super. Desde 1955 la versión Super fue la única, desapareciendo los 1900 y 1900 TI, pasando a ser todos 1900 Super y 1900 TI Super, y el Sprint pasó a ser Super Sprint adoptando un cambio de cinco velocidades. Aunque consideramos siempre 1958 como el fin del 1900 ya que fue el último año en que estuvo en catálogo, en 1959 se



ESTE EJEMPLAR FUE EL ÚLTIMO DE LOS SUPERGIOIELLO FABRICADOS POR GHIA

fabricaron 6 unidades. También debemos recordar como modelo de catálogo a la berlina de dos puertas que fue el Primavera presentado a fines de 1955 y que cesó en 1957.

Cuando el 1900 se retiró de la escena a fines de 1958, Alfa Romeo tenía ya a la venta la berlina 1300 llamada Giulietta de la que se derivaron un coupé de Bertone que realizó una de las carrocerías más legendarias de la historia, y un cabriolet de Pininfarina así como modelos especiales, como los de Zagato. Posteriormente su cilindrada

evolucionó a 1.600 cc. En la parte alta de la gama había una berlina de nueva línea de 2.000 cc y un cabriolet de Touring. Ambos modelos serían posteriormente equipados de un seis cilindros de 2,6 litros a los que se unió un coupé 2+2 de Bertone. En definitiva, el 1900 cumplió con creces su papel de relanzar a la marca milanesa tras la guerra, logrando introducirla con gran éxito en un nuevo nicho de mercado.

LOS BASTIDORES ESPECIALES DEL 1900

Ya hemos dicho que el Sprint y el Super Sprint se destinaron preferentemente a los coupés y a otras series especiales. Además del coupé de serie de Touring hubo algunas mini series de otros carroceros que eran 'reconocidas' por Alfa Romeo en aspectos tales como la garantía o su venta a través de la propia red comercial. La marca milanesa, sabedora del prestigio que proporcionaban estas carrocerías casi siempre bellas y siempre exclusivas, producía bastidores específicamente destinados a los carroceros que se denominaban

como 1900 C aparecidos en 1952, siendo la C la indicación *per Carrozieri*. Los 1900 C tenían una batalla de 250 cm. en vez de los 263 de la berlina, pero Alfa Romeo también servía bastidores normales a los carroceros si estos se los pedían. Hubo también otros bastidores que fueron los 1900 L (L de Lunga) que eran los chasis alargados destinados a unas limusinas, y los bastidores 1900 M que iban destinados a vehículos militares tipo Jeep para el ejército italiano.

Al poco de presentarse el 1900 apareció la primera carrocería especial sobre dicho modelo firmada por Pininfarina. En el Salón de París Vignale presentó otra carrocería, y al acabar 1951 eran escasos los carroceros italianos que no habían trabajado sobre un 1900. Era lógico y coherente con la tradición, que en Alfa Romeo pensaran en una variante deportiva, para lo cual, además de desarrollar el chasis corto del 1900 C, encargaron a Touring el diseño y construcción de una carrocería cuyo resultado fue un precioso coche que fue el coupé del catálogo oficial de la

PRODUCCIÓN DEL ALFA ROMEO 1900

Año	1900&1900TI y Super	1900 Sprint y Super Sprint	1900 Lunga	1900 M	Primavera	Total
1950	6					6
1951	1.220	8				1.228
1952	3.107	353	91	5		3.556
1953	3.115	289		2007		5.411
1954	3.456	299		155		3.910
1955	2.709	248			4	2.961
1956	1.644	314			286	2.244
1957	1.524	270			10	1.804
1958	157	15				172
1959	6					6
TOTAL	16.944	1.796	91	2.167	300	21.298

N. del A.- En algunos trabajos se da la cifra de 21.304 unidades. Es probable que ello se deba a la contabilización o no de algunos prototipos.



marca y que fue presentado en 1952.

Pininfarina llevó a cabo muchas carrocerías sobre el 1900.

Bertone realizó una serie de diseños futuristas llamados BAT. Ghia efectuó numerosas variantes, y una serie de 18 de ellas (dato proporcionado por el AR 1900 Register) entre 1953 y 1954 llamadas Supergioiello (Súper Joya) con una línea que Ghia utilizó también para numerosos modelos de Chrysler y, al menos, dos de Simca. Es precisamente del Supergioiello con bastidor Nº *01549* tipo 1900 C Sprint del que hoy vamos a hablar y que vamos a probar.

SUPERGIOIELLO *01549*

Este ejemplar fue el último de los Supergioiello fabricados por Ghia sobre chasis 1900 C Sprint. Los realizó por tandas en 1953 y 1954, y fue a principios de 1954 cuando hizo una última serie de cuatro unidades con los números de bastidor *01546*; *01547*; *01548* y *01549*. Hoy sobreviven con plena certeza los Supergioiello números *01531* y *01505* además del protagonista de nuestro artículo. El coche llegó a España en mayo

de 1954 y tuvo una vida deportiva muy activa en manos de su primer propietario: Gumersindo García Fernández.

Más tarde pasó a Barcelona al ser adquirido por Salvador Ros, el muy dinámico presidente del Club 600 de la Ciudad Condal a cuyo volante efectuó varios rallyes y con el que tuvo un serio accidente dañando su parte delantera, siéndole acoplado un frontal de coupé Touring. El coche pasó posteriormente por varias manos más. Comprado finalmente por un buen amigo mío, éste me lo vendió, al poco tiempo de adquirirlo, al encontrar poco después un cabriolet Pininfarina que le gustaba más. El coche me impresionó al verlo, y al no ser una carrocería de catálogo se incrementó mi interés. Fue al escribir al AR 1900 Register de Inglaterra que pude saber muchas cosas del mismo, habiendo tenido también correspondencia con el Museo Alfa Romeo.

El coche, aunque entero, estaba peor de lo que aparentaba. Tenía la mecánica 'agotada', la chapa estaba muy oxidada y su frontal tipo Touring no correspondía al del modelo original. Había pues trabajo en abundancia y ➔

Al detalle



1. Detalles de carrocería como el escudo de Ghia en las puertas.



2. La marca Alfa Romeo luce en las tapas de los ejes de levas.



3. La banqueta trasera, con el respaldo volcado como en la foto, permite cargar bastante equipaje.



4. Radio de lámparas de la época.



6. Una arquitectura de motor que sigue siendo válida y avanzada.



Una línea cuando menos sorprendente.

mucho gasto por delante. Dado el pésimo estado del frontal de Touring ya que su fino aluminio estaba muy deteriorado por golpes y hongos, se vio que era necesario rehacer casi desde cero la parte delantera, optando por reconstruir el frontal de origen, aunque adoptando la parrilla Touring que tenía el coche como una especie de concesión a la

historia del mismo y ante la imposibilidad de lograr una parrilla de Ghia. La verdad es que en las fotos de diversos Supergioiello de que disponía, aparecían ligeras variaciones de unos ejemplares con respecto a otros, variaciones que son típicas en coches realizados a mano en los que el diseñador va plasmando diferentes ideas a

cada momento, por lo que uno podía tomarse, dentro de un orden, ciertas libertades. El trabajo está ya acabado y hoy ofrecemos la prueba de este coche a los lectores de COCHES CLÁSICOS.

PRUEBA

El 1900 Sprint era en su momento un coche de buenas

prestaciones y estaba pensado para el Gran Turismo. Sus asientos carecen por completo de sujeción, pero eso era algo corriente en la época. De hecho, los asientos parecen pensados incluso para llevar a un eventual tercer pasajero en el centro, cosa posible por su palanca de cambio en el volante, algo habitual en esos años. De hecho la berlina se presentaba como de 5 ó 6 plazas y era obvio que no se pensaba en cuatro pasajeros detrás. Los pedales en el suelo sorprenden un poco, y el bonito diseño del habitáculo visto desde fuera hace que uno se sienta dentro como en una cápsula, con un pequeño parabrisas delante desde el que divisamos las dos aletas delanteras.

EN RUTA

Tiramos del aire, damos el contacto, que está a la izquierda, y al pulsador de arranque situado



Primer catálogo de los 1900.



Coupé de Touring en su segunda versión.



El espectacular coupe de Zagato.



La berlina Super en versión de dos colores.



Uno de los numerosos cabriolets de Pininfarina.



Un Supergioiello.



La versión larga.



Precioso coupe de Pininfarina.



El coupé Primavera fabricado por Boano.

a la derecha y el motor se pone en marcha. La rumorosidad es alta porque los motores con eje de levas en culata y cadena de distribución son más ruidosos de lo habitual. Al acelerar en frío oímos alguna falsa explosión que indica unos ejes de levas cruzados propios de un motor deportivo. Damos acelerones más firmes que nos permiten ver lo rápido que sube de vueltas el motor, ponemos la primera y salimos. La dirección, correcta, es de tornillo sin fin tal y como cabe esperar. La suspensión delantera está muy dura, sin duda con los kilómetros se ablandará más y evitará algunos rebotes que nos han sorprendido un poco. La rumorosidad hace que la sensación de velocidad sea mayor de la real y nos reprime un poco, pero una vez habituados al sonido decidimos pisarle más y el 1900 se nos muestra entonces a gusto. Abordamos una carretera virada. La dureza de la suspensión delantera nos hace ser prudentes pero aún así vamos atacando a medida que le tomamos el pulso al coche. Los frenos de tambor, de gran diámetro y muy ventilados los delanteros, cumplen bien su misión. Eran sin duda excelentes en 1954, pero el tambor tiene sus limitaciones, y los frenazos fuertes se



EL 1900 SPRINT ERA UN AUTOMÓVIL CON BUENAS PRESTACIONES

acompañan de pequeñas oscilaciones de un lado a otro. El motor, a pesar de que su puesta a punto no es del todo correcta, tiene esa alegría de los motores Alfa en subir de vueltas. Mantenerse a cuatro mil prudentes revoluciones exige andar levantando el pie derecho mientras el motor pide más guerra. No sorprende nada que preparadores como Conrero sacaran mucha potencia extra porque, convenientemente preparada, esa mecánica podía sin duda dar muchos más caballos y su amplio palmarés deportivo es prueba de ello. La

suspensión trasera es correcta pero aún así no deja de ser un eje rígido. No obstante va bien guiada y no da rebotes ni oscilaciones bruscas. En resumen: Un buen coche. Sin duda de lo mejor de su época, pero frenos, suspensión y dirección nos demuestran que ha pasado más de medio siglo desde que se concibió el 1900. Es curioso porque el gran público piensa siempre en el terreno en el que más se ha desarrollado el automóvil en los últimos 50 años y no es así. El motor de este Alfa es muy

moderno, y si no da más potencia es porque el octanaje de las gasolinas de la época limitaba el índice de compresión. Son los frenos (de los que tampoco hemos abusado) la suspensión y la dirección lo que más acusa la diferencia de los coches de esos años con respecto a los modernos. Los frenos de disco y la dirección de cremallera, generalizados progresivamente desde los últimos 60, han supuesto un gran salto cualitativo, pero ese motor y sus subidas de vueltas siguen siendo una fuente inagotable de placer de conducir. □

PALMARÉS DEPORTIVO DEL 1900 SUPERGIOIELLO DE NUESTRO ARTÍCULO

COMPETICION	PILOTO	COPILOTO	FECHA	CLASIFICACION
I G.P. Nacional Sport Barajas	Gumersindo García Fernández		30 de mayo de 1954	4º en la Clase hasta 2000. cc. en 22' 20"
Concurso de Elegancia en San Sebastián	Sta. Belén Aguilar		Verano 1954	
I Vuelta a Andalucía	Gumersindo García Fernández	Luque	3/4/5 de sept. de 1954	18º en Categoría Sport
I Rally Pirineos	Gumersindo García Fernández		22/23 de sept. de 1954	1º Clase B / 6º absoluto
I Prueba Regularidad RMCE	Gumersindo García Fernández	Fernández	7 de nov. de 1954	7º absoluto
Subida a la Dehesa de la Villa	Gumersindo García Fernández		21 de nov. de 1954	1º Sport 2000cc a 79,4 Km/h
XXV Rally Montecarlo	Gumersindo García Fernández	Creus	Enero de 1955	211º (No clasificado)
Trofeo Relojes Universal	Gumersindo García Fernández		20 de febrero de 1955	
Subida a Galapagar	Gumersindo García Fernández		13 de marzo de 1955	8º en la Clase hasta 2.000 cc.
II Copa Montjuich Sport	Gumersindo García Fernández		30 de abril de 1955	3º en la Clase hasta 2.600 cc. 7º general
Subida Alto de los Leones	Gumersindo García Fernández		12 de junio de 1955	6º en Clase hasta 2.000 cc. a 83,2 Km/h
III Rally Pirineos	Salvador Ros		Oct.- 58	10º absoluto
IV Rally Cataluña	Salvador Ros	Val Pascucci	July-60	2º GT de más de 1.600cc.
Rally Dos Cataluñas	Salvador Ros	Val Pascucci	Noviembre de 1961	14º absoluto
				17º

El autor agradece a Sergio Romagosa su ayuda en la confección del palmarés deportivo de este ejemplar.