

VROOM

LA REVISTA DE KARTING - N. 2 - EDICION I - MAYO 2013

ENTREVISTA
FALUGA RACING

JAMKART

Por tierra,
mar y aire

►► **ESPECIAL**
COMO EMPEZAR
A CORRER



SEGUNDA PRUEBA
SERIES ROTAX
en El Vendrell



ESPECTÁCULO EN ZUERA



La WSK Euro Series visitó el Circuito Internacional de Zuera para la disputa de su segunda prueba en el calendario esta temporada. Dos semanas antes serían los pilotos de la Rotax quienes dieran emoción en la pista, con la celebración de la primera prueba de las Series 2013.



5karts
en el **MAXI TEST**

TODOS LOS MOTORES ROTAX A PRUEBA



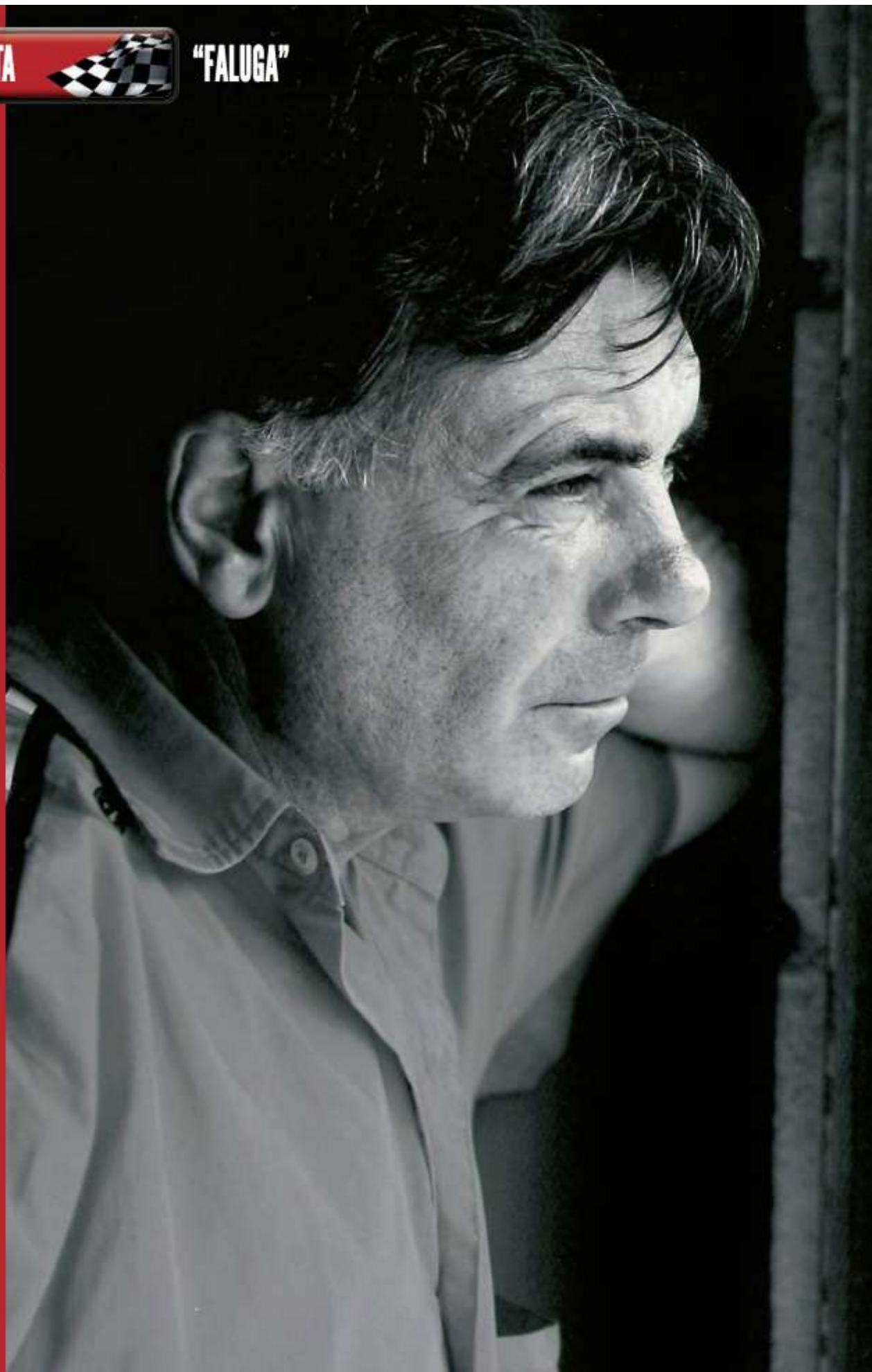
18

ENTREVISTA



"FALUGA"

MAESTRO INQUIETO





Faluga es un término catalán que se utiliza para referirse a una persona o un animal pequeño que no para de moverse. Desde joven sintió la pasión por el mundo del motor, su inquietud por aprender le hacían ir siempre de un sitio para otro, en busca de conocimiento. De ahí su apodo, que no nombre real. Aunque si llaman a su taller en Tarrasa y pregunta por Melchor Barrera, quizás piensen que marcaron mal. Si preguntan por Faluga, ya es otra cosa...

TEXTO J. OMEÑAS

Si aún quedan dinosaurios del kart en España, sin duda alguna "Faluga" es uno de ellos. Habría que viajar en el tiempo a principios de los años 70 para encontrarnos con aquel joven inquieto con el "gusanillo" de la velocidad haciendo de las suyas. Primero con las motos de cross y después con los karts. La velocidad y la mecánica empezaron a formar parte de su vida. A mediados de la década de los 80, decidió colgar el casco y poner en práctica todo lo aprendido años atrás. Así nació Faluga Racing, uno de los preparadores de nuestro país con más éxitos nacionales e internacionales en sus vitrinas. Sin duda, todo un placer conversar con él.

Me imagino que por tus manos habrán pasado muchos motores...
En más de 35 años que llevo en esto...imagínate.



Detrás de las prestaciones de los motores Arisco que tantos éxitos lograron en campeonatos de nuestro país en la década de los '90, frente a las todo poderosas fábricas italianas, estaba el trabajo de Faluga. También en el Parilla que ganó el Europeo Junior en 1991.

**PARA LOGRAR ÉXITOS
EN EL KARTING
ES NECESARIO SABER EVOLUCIONAR**



Toda una vida dedicada a los motores, incontables los que han pasado por sus manos.

¿Alguno al que le guardes un recuerdo especial?

Guardo con cariño en mi pequeño museo el motor con el que logramos el Europeo Junior del '91 en Goteborg, con Jordi Surrallés. Estuve mucho tiempo con IAME-Parilla, al menos 20 años y ahora hace unos 15 que trabajo con TM. También hice los motores Arisco que lograron triunfos y victorias dentro de nuestras fronteras y algún buen resultado fuera. Como motor, recuerdo muy bien los Inter A de 100cc, motores que llegaban a 22.000 rpm.

¿y el piloto que más te ha impresionado?

De los que he visto, Surrallés y Fernando Alonso que compartieron algunos años en el karting, han sido los que en mi opinión estaban un escalón por encima de los demás.

Antes has mencionado Arisco, un motor español que se medía sin complejos con los todopoderosos fabricantes italianos y que lamentablemente desapareció ¿tan difícil es tener el "made in Spain" en el karting??

En aquel caso en particular, se trataba de la mentalidad de la gente, todos querían material italiano porque pensaban que era lo mejor. Después se trata de proyectos con costes muy

elevados si quieres estar al nivel de las marcas italianas: pruebas y más pruebas, cilindros para arriba, cilindros para abajo. Aquello de Arisco fue más por pasión que por negocio, resultaba muy poco rentable.

Me imagino que lo mismo se aplica para los chasis, aunque siempre se ha dicho que son cuatro tubos...

Lo costoso no es fabricar un chasis competitivo, sino hacer ver que funciona en campeonatos internacionales, eso cuesta una fortuna y solo está al alcance de fabricantes con muchos recursos como Tony Kart, Crg, Birel...incluso PCR lo intentó en año pasado y ya lo ha dejado, porque cuesta mucho dinero y no es rentable si no sale bien la jugada.

¿Y como se explica lo que pueden hacer marcas como por ejemplo ART Gran Prix en relativamente poco tiempo?

En ART está el hijo de Jean Todt, quién se encarga de buscar clientes y traer pilotos, a quienes hace pre-contratos en los que a veces se incluyen los formula como paso posterior al karting... etc, y eso ayuda mucho, al final siempre damos la vuelta para volver al mismo sitio...



Sus inicios fueron como piloto. Nivelles 1980, Campeonato del Mundo, al volante de un DAP-DAP



JORDI SURRALLÉS Y FERNANDO ALONSO EN MI OPINIÓN ESTABAN UN ESCALÓN POR ENCIMA DE LOS DEMÁS

...el dinero. ¿Mejorará pronto la situación actual del karting tan castigada por la realidad económica?

Los antiguos del karting recordamos que en el año 79-80 aproximadamente ya hubo una crisis grande y por suerte se pasó. Esperemos que ahora sea lo mismo.

Pero hasta que mejore la economía habrá que hacer algo...

Las federaciones intentan hacer cambios pero por mucho que hagan los números está ahí. Aquí en Cataluña por ejemplo pusieron los motores de alquiler porque se pensaba que sería la bomba, y hace poco en Mora de Ebro hubo 5 pilotos en una categoría y 8 o 9 en otra...

Con lo que ha sido Cataluña en el karting...

Lo que pasa es que los circuitos en Cataluña son los mismos que había hace 20 años y se han quedado anticuados para el karting de hoy día. Solo El Vendrell se salva, que es el mejor circuito que tenemos. Actualmente hay otras comunidades con mejores circuitos. Yo conozco a pilotos catalanes que prefieren ir a correr a Zuera o Motorland y desplazarse antes que correr en algunos circuitos "tercermundistas" de aquí que no han evolucionado.

Volviendo al tema del sorteo de motores, ¿quizás no baste y también sea necesario hacer motorizaciones más económicas y de menor coste de mantenimiento?

Yo ya dije en una reunión de fabricantes en Italia, que una de las soluciones sería "congelar" los motores, aunque fuera en contra de mis propios intereses. Actualmente si en Enero compras un KF, en Marzo tienes que gastarte 500€ para poner un cilindro nuevo que a lo mejor rinde un par de décimas más. Porque todos quieren ganar y si no lo tienes, no tendrás pilotos que quieran correr. Y hablamos de 500€ por motor, si tienes siete motores, pues echa la cuenta...

¿Hablando de evolución, como ha evolucionado Faluga Racing desde sus inicios?

Ha sido necesaria una gran inversión, en herramientas, maquinaria...etc, para ponerse al día. Hace poco tiempo que contamos por ejemplo con un nuevo banco de potencia. También trabajo en motores del mundial de Motociclismo, hago piezas especiales para los motores KZ de kart...etc.

...En el karting sin evolución, no llegan los éxitos...

También hace falta trabajo y seriedad...y calidad, por descontado.