



Historia de la *Subida automovilística a A Estrada*

Javier Figueiredo Pérez

javier@ciclistas.org

Jesús Martínez Piñeiro

fragadoeume@yahoo.es

Resumen. La *Subida Automovilística a A Estrada* es, actualmente, la segunda más antigua de Galicia en lo que respecta al número de ediciones celebradas, tan solo superada por Chantada que cuenta con 44. Este año ha llegado a la 22ª edición, pero en su longeva trayectoria desde 1971 no ha mantenido una sucesión uniforme, pues se ha dividido en varias etapas además de contar con tres recorridos distintos y diversos organizadores a lo largo de estas cuatro décadas, liderando Cristóbal Serantes el palmarés con cuatro victorias.

Abstract. A Estrada Mountain Rally is currently the second oldest in Galicia regarding the number of editions, only exceeded by Chantada with 44. This year is the 22nd edition but its long history since 1971 has not been uniform, since it has been divided in several stages, besides having three different routes and several organizers throughout these four decades. Cristóbal Serantes leads the list of winners with four victories.

1971-1977: primeros años ilusionantes

Durante las décadas de los años 70 y 80 del siglo pasado, era muy habitual que en los programas de fiestas de las ciudades y principales villas gallegas se incluyesen eventos deportivos, siendo uno de los que más reclamo y atención concitaba de cara a los propios habitantes de dichas localidades una prueba automovilística. Precisamente al amparo de las fiestas patronales de San Paio nace en la tarde de un sábado, el 26 de junio de 1971, la *Subida Automovilística a A Estrada*. A partir de esta primera edición, la prueba pasa a disputarse siempre el 29 de junio hasta el año 1977, por lo que no es habitual que se celebre el domingo, como suele suceder con el resto de pruebas de la modalidad de Montaña en Galicia. Un hándicap que podría restar participación al ser en un día laborable, aunque durante esta primera época se va a convertir en una de las citas más populares de nuestra comunidad autónoma.

El recorrido de esta primera edición, organizada por la Escudería Pontevedra a petición de Alejandro Durán Martínez, el auténtico *alma máter* de la carrera, parte de Paradela y finaliza prácticamente en el casco urbano de A Estrada, con un recorrido de 8,8 km en el que es necesario instalar algunas *chicanes* en la zona final de Aguións, con largas rectas que aconsejan aminorar la velocidad. Humberto Rodríguez (Porsche 911 R) es el ganador de las dos primeras ediciones, dando buena muestra del potencial de su mecánica, aunque en la segunda Alejandro Durán requiere de la ayuda de Escudería Vigo en el aspecto organizativo. Siempre con el mismo programa, la prueba consta de una manga de entrenamiento y dos oficiales, de las cuales el mejor tiempo de cada piloto será el válido para elaborar la clasificación final.

La presencia de pilotos coruñeses y compostelanos en esta primera edición es importante entre los 15 que participan. Destacan las barquetas Abarth 2000 y 1000 de Cesáreo Sánchez-Fraga y Moncho Baladrón así como “Chino” García-Bengoechea, “Chacho” Pintos o Enrique Fernández junto a algún que otro local, para que los que esta prueba constituye todo un acontecimiento dentro de los festejos patronales. Tan sólo se realiza una manga oficial, situándose en segunda posición Moncho Baladrón y Enrique Fernández en la tercera con el local José María Durán en la cuarta, aunque después de revisar los tiempos este pasa a la séptima y Cesáreo Sánchez-Fraga asciende a la tercera.

El trazado de la segunda edición, celebrada el 29 de junio de 1972 que corresponde a un jueves, se mantiene en la PO-213 entre Ponte Ulla y A Estrada con casi 9 km de longitud. Tras el ganador Humberto Rodríguez se sitúan Santiago Salido y Luis Quinzán, ambos con un Alpine-Renault, y a los que siguen los Mini Morris de Jorge Aler y Manuel Sanjurjo. Entre las damas vence María José García mientras el local mejor clasificado es Jesús Sande con José Antonio Rodríguez Brey a continuación. No disponemos de más información sobre esta edición, reseñando la curiosidad de que la entrega de trofeos se realiza en el campo de deportes de A Estrada, antes del partido que juegan el Celta y el Pontevedra, que disputan la Copa Ayuntamiento de A Estrada con victoria para el conjunto



La barqueta Abarth 2000 de Cesáreo Sánchez-Fraga es uno de los coches más llamativos que acuden a la primera edición.



Recientemente fallecido el que luego sería un prestigioso médico especializado en cirugía, "Chino" García-Bengoechea se presenta en 1971 con un Seat 600 Abarth 1000 Radial.



Enrique Fernández, que llegaría a ser presidente de la Escudería Rías Bajas durante muchos años, es uno de los pilotos habituales en esta primera época, participando en 1971 con un Mini Cooper.

celeste por 4-0 con goles de Castro, Rodilla y Sanromán, este en dos ocasiones, según refleja la breve crónica de *El Pueblo Gallego*.

De nuevo la cita es el 29 de junio, pero en este caso en un viernes del año 1973 en una prueba que se va consolidando gracias a la Escudería Estradense presidida por Alejandro Durán, que ya desde la edición anterior está al frente de su organización, aunque delegada en Escudería Vigo que se ocupa de los aspectos deportivos. Tampoco aquí hemos podido localizar información más allá de saber que Eusebio Bonjoch, con una espectacular barqueta Abarth 2000, es el ganador, con Luis Quinzán y Carlos Arrojo completando el podio. Los locales Cusidó y Brey se sitúan respectivamente 14º y 16º.

La cuarta edición en 1974 continúa en la misma fecha, el 29 de junio, que en este caso corresponde a un sábado, efectuando los 27 participantes el mismo recorrido con las verificaciones en esa misma jornada a partir de las 9:30 para, dos horas más tarde, iniciar la manga de entrenamiento. La Escudería Estradense, según publica el diario *El Pueblo Gallego*, tiene la firme intención de llevar la prueba



Humberto Rodríguez, que también nos dejaba hace poco, gana las dos primeras ediciones con un espectacular Porsche 911 R, de los pocos que había en España en aquellos años.



Otro de los que tampoco está ya entre nosotros es Santiago Salido, segundo en 1972, y uno de los pilotos más queridos en los años 70 del siglo XX con su Alpine-Renault 1300.



Luis Quinzán finaliza en el podio en 1972 con el Alpine-Renault 1440.



Eusebio Bonjoch, que se inscribe con el seudónimo de Bing Jock, gana la tercera edición con una impresionante barqueta Osella Abarth 2000.

al Campeonato de España aunque, como iremos viendo a lo largo de los años, no se llega a concretar dicha aspiración.

Luis Quinzán, con un Alpine-Renault A-110 1600, logra su primera victoria por delante de Humberto Rodríguez (Seat 1800), ganador de las dos primeras ediciones, y de Robert Giannone con un Fórmula Lotus, “Ventura” (Seat 1430-1600), que es el más rápido en la primera manga oficial, y Carlos Arrojo (Seat 600-1800). Sin embargo, la anécdota viene por el empate con el mismo tiempo de los dos primeros clasificados, Quinzán y Humberto, aunque la menor cilindrada del Alpine-Renault con respecto al Seat hace que sea aquél el vencedor, recibiendo ambos sus respectivos trofeos junto al resto de premiados en la plaza del Ayuntamiento de la villa estradense.

Para la edición de 1975 la fecha elegida vuelve a ser un 29 de junio, que por primera vez en su todavía corta historia se va celebrar un domingo. Coincide con la creación del Campeonato de Galicia de Automovilismo que combina pruebas de montaña y rallyes, para el que es puntuable con coeficiente 4. Con respecto a los años precedentes el recorrido se reduce en 2 km, ya que se elimina la rápida zona del final, por lo que sigue teniendo su inicio próximo a Ponte Sarandón y la llegada en Aguións. Las verificaciones se realizan desde las nueve de la mañana, disputándose a partir de las once las tres mangas previstas.

Para la Escudería Estradense supone un auténtico regalo la presencia del Alpine-Porsche, más conocido como Alpinche, del equipo Reverter Competición pilotado por el vigués “Beny” Fernández, tan sólo una semana después de su debut con el mismo en el Rallye de Orense, donde abandona por avería. Con este coche tan singularmente concebido, con mecánica de Porsche 911 R y carrocería de Alpine-Renault A-110, su participación en A Estrada se salda con su primera victoria absoluta con el Alpinche, ya muy modificado exteriormente con respecto a su diseño original, cuando fue construido por Estanislao Reverter Sequeiros en 1971. También como candidatos al triunfo figuran inicialmente Robert Giannone, José Manuel Oanes, Rafael Cid, Manuel Sanjurjo, Luis Quinzán o Carlos Arrojo, pero ninguno de ellos consigue paliar la superioridad mostrada por “Beny” en las dos mangas oficiales. La organización recibe bastantes



Ahora con un más competitivo Alpine-Renault 1600, Luis Quinzán consigue la primera de sus dos victorias en 1974. En la imagen podemos verlo circulando por la plaza de Galicia de A Estrada, posiblemente tras finalizar la prueba.



Curiosa imagen del Fórmula Lotus de Robert Giannone, con los niños admirando un vehículo no muy común en aquellos años.



La primera victoria en la trayectoria deportiva de “Beny” Fernández con el Alpinche es en A Estrada en 1975. A la derecha, la barqueta Porsche de Robert Giannone.



El Seat 124 de Emilio Quicler atacando en una de las zonas más rápidas del recorrido.



Enrique Fernández, en la edición de 1975 con un BMW 2002 tii.



Seguro que muchos estradenses recuerdan esta imagen de la actualmente denominada plaza de Galicia. El Simca es del piloto coruñés Pedro Rubal, con claros síntomas de haber sufrido algún incidente.



Uno de los coches más curiosos que hemos visto en las carreras gallegas, el Renault 4-4 1800 del lugués José “Piño” Trigo.

críticas, centradas en la falta de comisarios de ruta que controlen el buen desarrollo de la carrera así como en el recorrido, por lo que este aspecto va a influir seriamente en la siguiente edición.

Por sexto año consecutivo, la *Subida Automovilística a A Estrada* tiene su cita con los aficionados a finales del mes junio para celebrarse el martes 29. Una modificación importante es el cambio de recorrido por primera vez, comenzando en el punto kilométrico 1,8 de la carretera de Souto de Veá a Portela para enlazar aquí con la N-640 entre Cuntis y A Estrada con una distancia total de 4,1 km. Las críticas del año anterior provocan que Alejandro Durán Martínez, presidente de Escudería Estradense, se vea obligado a modificarlo, lo que también motiva que la prueba no sea puntuable para el recién creado Campeonato de Galicia de Automovilismo.

Las verificaciones se realizan en el mismo punto de salida, iniciándose la primera manga a las 11:30 horas y a continuación la segunda. Luis Quinzán repite como ganador, pero en esta ocasión ha-



En 1976 se cambia el recorrido por primera vez con victoria para el Fórmula Martini de Luis Quinzán.

ciéndolo por primera vez con un Fórmula Martini MK-12 1800 que años más tarde adquiere Manuel Neira. A continuación se sitúan Carlos Arrojo (Seat 600-1800), Santiago Salido (Alpine-Renault A-110 1800), “Peitos” (Seat FU-1800) y Suso Martínez (Alpine-Renault A-110 1440) entre los 19 clasificados de los 21 que participan.

Según refleja la crónica de Javier García Sánchez en *El Correo Gallego*, por primera vez se pueden ver en A Estrada tres Fórmulas, los de Luis Quinzán, Alberto González “Camba” y Agustín Trapero, este llegado de Salamanca. “Camba” tiene problemas con la caja de cambios que se queda bloqueada, por lo que la victoria de Quinzán resulta más fácil de lo previsto, al tener Trapero problemas con la suspensión trasera de su Fórmula 1430 lo que le sitúa finalmente en sexta posición.

De las dos últimas ediciones en las que está Alejandro Durán Martínez como impulsor apenas tenemos información. Es más, dudamos incluso de su celebración en 1978, de la que desconocemos la fecha en la que se realiza, pero una información publicada en



Carlos Arrojo con el Seat 600-1800 afronta la zona inicial desde Souto de Veá.

La Voz de Galicia en 1982 por Fernando Arévalo, cuando esta se recupera, nos indica que sí pudiera haberse disputado, aunque en la misma el resultado que se cita es el de 1977, que sigue ubicada el 29 de junio, miércoles esta vez, con triunfo para Alberto González “Camba” seguido por Fernando “Nani” González de Nicolás, por lo que probablemente la octava edición se llegó a calendar pero no a celebrar.

1982-1984: trienio espectacular

Tras la primera interrupción de las varias que se van a producir durante estas cuatro décadas de vigencia de la subida, se vuelve a celebrar de nuevo en 1982, donde hay nada menos que 15 pruebas puntuables para el Campeonato de Galicia, que desde el año 1979



En 1977 se mantiene el trazado del año anterior con triunfo para Alberto González "Camba" con el Fórmula Selex ST-4/F 1800.

divide ya las modalidades de rallyes y montaña, pues hasta esa fecha son puntuables ambas para el certamen regional denominado Campeonato de Galicia de Automovilismo, que había nacido en 1975 gracias a la idea conjunta de Estanislao Reverter Sequeiros, Gonzalo Belay Pumares y Javier García Sánchez.

Cuatro años después de la última celebrada, la novena edición cambia su recorrido por tercera vez, pasando a disputarse en la carre-



El conocido piloto de motos Fernando "Nani" González de Nicolás compete durante algunos años en montaña con numerosas victorias a lo largo de su trayectoria, pero en A Estrada sólo puede ser segundo.



El Seat 1430-1800 del coruñés Caramés en el cruce de Portela, cuando la prueba discurre por el Castro Loureiro en 1977.

tera de Vinseiro a Forcarei con una distancia de 3,8 km. El domingo 27 de junio es la fecha elegida por el Racing Club Motor de A Estrada para su celebración, con las verificaciones esa misma mañana y la manga de entrenamiento desde las 11:00 horas. El estradense José Antonio Rodríguez Brey es el impulsor de la prueba, a la que llega tras haber sido presidente de la Escudería Chantada.

Con una participación de 45 pilotos, Alberto González “Camba” (Fórmula Selex) consigue su segunda victoria con Manuel Neira (Fórmula Martini) y Manuel Cavada (Fórmula Selex) completando el podio. El primer Turismo es el Porsche 911 SC de José Luis Vilanova, que ocupa la cuarta plaza seguido por José Antonio Rey “O Largo” con Seat 124-1800.

Como el año anterior y sin figurar incluida en el calendario inicial de las competiciones gallegas, la prueba se celebra por segundo año consecutivo y alcanza su décima edición el domingo 11 de septiembre de 1983, por lo que por primera vez abandona su tradicional mes de junio enmarcada en las fiestas patronales de San Paio. Escudería La Coruña vuelve a ponerse al frente de la misma, tras el encargo efectuado por el estradense Manuel Neira. El recorrido se mantiene por la misma carretera del año anterior, pero ahora un poco más larga al realizar 4,4 km (desde el punto kilométrico 3,8 al 8,2). El apoyo de los concesionarios Ford, Talbot, Renault y Seat



Cartel correspondiente a la edición del año 1982.

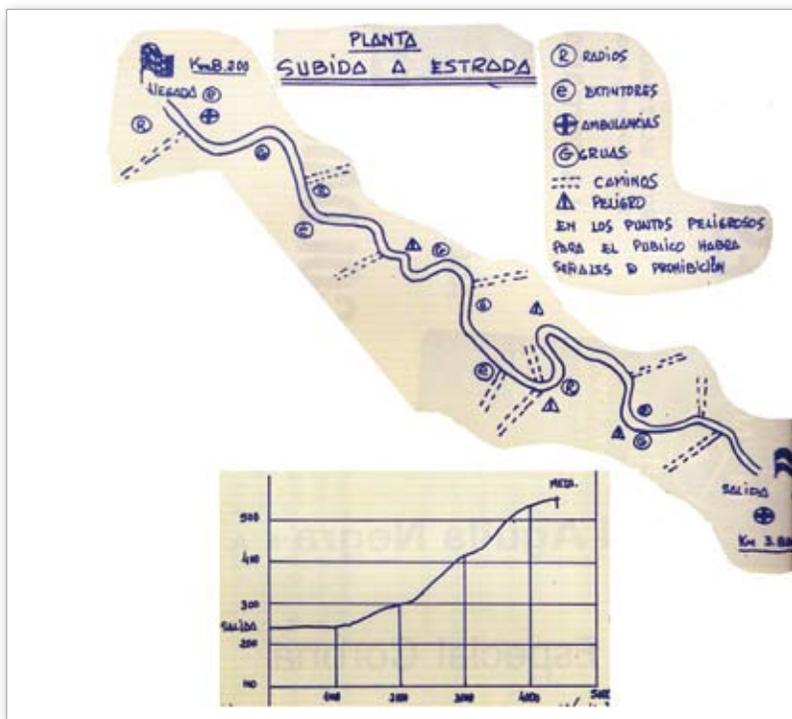


también va a constituir un importante apoyo para su desarrollo, repartiéndose nada menos que 425.000 pesetas en premios en metálico con 60.000 para el primer clasificado. Las verificaciones son el sábado 10 de septiembre mientras que la carrera se inicia el domingo a las 11:00 horas con la manga de entrenamiento.

Entre los inscritos se cuenta con los asturianos José Ramón Fernández “Monchu” con una barqueta Chevron y Víctor Abraham con un Fórmula Selex 2000. Ante ellos los foráneos José María del Olmo (Selex BMW 16V) o Bernardino Hevia (Talbot Rallye) así como los gallegos “Camba”, Manuel Neira, Manuel Cavada, José Luis Santos y Alfonso F. Pavón con sus fórmulas. Además, citar a José Luis Vilanova (Porsche 911 SC) y Alejandro Gaudino (Seat 2000).

La gran asistencia de aficionados y la enorme expectación que despierta en la comarca está más que justificada con 30 pilotos efectuando la salida. La manga de entrenamiento supone el abandono del local Neira con problemas en la junta de la culata, siendo el mejor crono para Abraham seguido por Navarrete y “Camba”, que padece con la carburación del Selex.

Dando la impresión de que el incidente anterior está subsanado, “Camba” es el más rápido en la primera oficial donde Abraham y



Así se dibujaban los mapas y los perfiles en aquella época.

Navarrete sufren con la mecánica y no alcanzan la llegada, lo que deja a continuación a Cavada y a Naredo. Con el cielo amenazando a lluvia, Abraham cambia los neumáticos y logra el mejor registro de la mañana, que ya es válido para imponerse con su Selex 2000 a Domingo Navarrete por algo menos de tres segundos, éste con un Selex Toyota, superando a su vez a Alberto González “Camba” por apenas dos décimas de segundo, aunque con la carburación del Fórmula 2000 fallando de nuevo.

Manuel Cavada (Selex 2000), José Luis Naredo (Martini 1800) y José Luis Santos (Selex 1800) se sitúan a continuación precediendo al primer Turismo, que es el Porsche 911 SC de José Luis Vilanova al que siguen los Talbot Rallye de Jaime Montes y Mario Presedo con José Rey Valiñas como el mejor local con el mismo modelo de coche que los anteriores, al hacerlo en undécima posición de los 26 clasificados.



Después de ganar en 1982, Alberto González "Camba" finaliza tercero al año siguiente con un Fórmula Selex ST-4 2000.



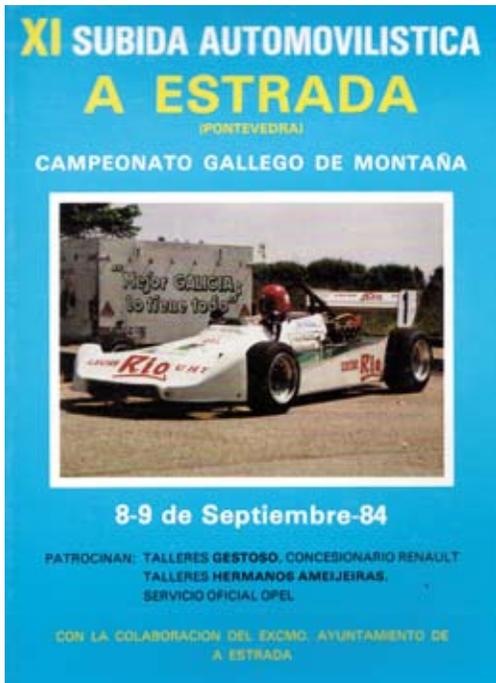
Jaime Montes se sitúa en segunda posición entre los Turismos en 1983 con el Talbot Rallye.



No tiene suerte el local Manuel Neira en 1983, con problemas en la junta de la culata de su Fórmula que le obliga a abandonar.



Preciosa imagen de José María Martínez Magdaleno con el Seat Panda en la meta de la edición de 1983, que se desarrolla en la carretera que va a Forcarei por Vinseiro.



El Fórmula de Manuel Neira, protagonista del cartel de la mejor edición de la historia.

Tres años va a durar esta segunda época de la subida en una temporada con menos pruebas en el calendario gallego, aunque con la Escudería La Coruña organizando la mayoría de ellas, incluso esta de A Estrada. El recorrido se mantiene igual que en las dos ediciones anteriores, en la carretera que va hacia Forcarei por Cereixo con una longitud de 4,4 km.

La carrera se disputa el domingo 9 de septiembre de 1984 mientras que las verificaciones son en la tarde del día anterior, contando con una importante presencia de fórmulas entre los que destacan pilotos sumamente reco-

nocidos por los aficionados como Manuel Neira, Víctor Abraham, Alberto González “Camba”, Carlos Rodríguez, Manuel Cavada, José González Naredo, José Luis Santos, Seijas, Joseba Gayoso, José López Naredo o Darío Viéitez. A ellos se suman las barquetas de “Panchito” Egozkue, Gerardo Urdangaray y Manuel Rey “O Largo”. Entre los Turismos, hay que reseñar la participación de Carlos Piñeiro y José Mora, con Renault 5 Turbo, o Juan Luis Álvarez Paradela con Ford Escort RS MKII, además de otros como Luis Barrio, Alfonso F. Pavón, Bernardino Hevia o Paulino Díaz. Una lista de auténtico nivel con 70 inscritos que tendrán que realizar una manga de entrenamiento desde las 10:30 horas y dos oficiales, previstas para las 12:00 y las 13:30, aunque antes deben pasar las verificaciones en la tarde del sábado en la Puerta del Sol.

Con el paso de los años, quizá esta haya sido la edición más espectacular de todas las celebradas hasta el momento, tanto por la



La barqueta Lola BMW de “Pancho” Egozkue, seguramente antes de realizar las verificaciones en 1984, cuando el navarro logra su única victoria en la cita estradense.



Verificaciones en la Puerta del Sol, con un ambiente espectacular en 1984.



Otra imagen de las verificaciones, con el Citroën CX de Víctor Abraham llegando a las mismas con su Fórmula en el remolque cerrado.

calidad de los participantes como por la presencia de aficionados, que abarrotó las cunetas de la carretera de Cereixo. Una leve bruma matinal a primera hora de la mañana hace adoptar ciertas precauciones en la manga de entrenamiento a los 55 pilotos que la inician, lo que siempre es un primer test que luego nada o poco tiene que



Conversación entre Manuel Neira y Manuel Cavada, dos de los pilotos más emblemáticos en aquella época de la montaña gallega.



El Fórmula Selex 2000 de Víctor Abraham encabeza la fila de participantes que regresan a la salida tras una de las mangas disputadas.

ver con las ascensiones oficiales. Las salidas de carretera de Isidro Álvarez o Saavedra así como una avería mecánica en el Ford Escort RS de Paradela provocan las primeras bajas, a las que también se suman Mariño y Lago. Víctor Abraham es el más rápido seguido por Manuel Cavada y “Pancho” Egozkue, a la espera de lo que suceda en las dos mangas oficiales.

Abraham es el más rápido en la primera seguido por Egozkue, que comienza a mostrar su intención de optar a la victoria “Camba” ocupando la tercera plaza provisional y Luis Barrio dominando entre los Turismos. Mientras algunos deciden arriesgar otros prefieren no hacerlo en la segunda, ya que la clasificación final se elaborará

XI SUBIDA AUTOMOVILISTICA A LA ESTRADA			CLASIFICACION GENERAL *****			FECHA..... 09-09-84 PAGINA..... 1		
OR NUM	CONCURSANTE	PILOTO	VEHICULO	TIEMPO	MEDIA	GRUPO	DIVISION	OBSERVACIONES
1	14	PURROY COMPET.	FRANCISCO EGOKZUE	LOLA BMW	01:53:04	121.01	C 1.6 IX	1.0
2	3	EDA COMPETICION	VICTOR ABRAHAM	SELEX 2000	01:53:41	120.62	F 1.6 F	1.0
3	7	ESC. MI'VO-LUGO	MANUEL CABADA	SELEX 2000	01:58:28	115.73	F	F
4	1	ESC. LA CORUÑA	MANUEL NEIRA	MARTINI O'LARGO	01:58:23	115.78	F	F
5	4	CARLOS RGUEZ.	CARLOS RGUEZ, DIAZ	SELEX 2000	01:58:06	115.89	F	F
6	2	ESC. MI'VO-LUGO	ALBERTO G. CAMBA	SELEX 2000	01:59:14	114.82	F	F
7	21	EULALIO MORA C.	JOSE MORA	R-5 TURBO	02:02:42	111.74	4 1.6 VIII	1.0
8	9	J.GLEZ. NAREDO	JOSE GLEZ. NAREDO	ETCO 2000	02:02:01	111.39	F	F
9	10	ESC. MI'VO-LUGO	J.L. SANTOS	SELEX 2000	02:04:59	109.88	F	F
10	22	ESC. MI'VO-LUGO	LUIS BARRIO	SEAT 124-2000	02:05:56	108.95	5 1.6 VIII	
11	53	NAVIA MOTOR	CLU PARRAO	TALBOT RALLYE	02:08:66	106.32	2 1.6 IV	1.0
12	51	ESC. PEVA MAYOR	JAIME MONTES	TALBOT RALLYE	02:08:08	106.14	2	IV
13	25	ESC. LA CORUÑA	ALEJANDRO GAUDINO	SEAT 124-2000	02:09:23	105.85	5	VIII
14	8	ESNOR COMPETIC.	J. LOPEZ NAREDO	MARTINI 1840	02:10:32	104.97	F	IX
15	17	ESNOR COMPET.	GERARDO URDANGARAY	IRESA-GENALSA	02:11:51	104.82	C	IX
16	18	ESC. MI'VO-LUGO	MANUEL REY VAZQUEZ	BARQUETA OLARGO	02:13:98	102.18	C	IX
17	34	ESC. CARBALLINO	SINDO NOVA	SEAT 124-2000	02:14:22	101.92	2	VI 1.0
18	32	ESC. MI'VO-LUGO	JOSE CAMPAÑO	OPEL ASCONA 2.0	02:15:59	100.89	2	VI
19	36	ESC. COMPOSTELA	ANDRES MANDADO	SEAT 124-2000	02:16:17	100.46	2	VI
20	26	ESC. MI'VO-LUGO	M.V. CASTELOS	SEAT 124-2000	02:16:47	100.24	5	VIII
21	55	ESC. BERBERECHO	ARTURO RIAL	FORD FIESTA 1.3	02:18:98	98.43	2	IV
22	35	ESC. CARBALLINO	NAIME	FORD ESCORT1000	02:19:75	97.88	2	VI
23	33	ESC. MI'VO-LUGO	O'LARGO	SEAT 124-2000	02:19:79	97.84	2	VI
24	38	ESC. LA CORUÑA	EPILIO WITCLER	SEAT 124-1800	02:20:17	97.59	2	VI
25	54	ESC. FERROL	GERMAN CASTRILLON	R-5 COPA TURBO	02:21:01	97.01	N 1.6 IV	IV
26	58	ESC. BERBERECHO	J.M. VIDAL	FORD FIESTA XR2	02:24:54	94.43	A 1.6 IV	IV
27	19	MINIC COMPET.	V. LOPEZ DAVES	SEAT 124-2100	02:25:59	93.94	5	IX
28	41	ESC. ORENSE	OSVALDO FERNANDEZ	SEAT 124-1800	02:27:64	92.44	2	VI
29	37	ESC. MORRAZO	MIGUEL ALVAREZ	SEAT 124-2000	02:28:08	91.88	2	VI
30	57	ESC. MORRAZO	CARLOS BELLO	TALBOT RALLYE	02:29:45	91.53	2	IV
31	62	ESC. COMPOSTELA	JESUS RGUEZ. VILLAR	TALBOT RALLYE	02:29:53	91.48	2	IV
32	27	ESC. CHANTADA	JUAN GLEZ.	TALBOT RALLYE	02:30:75	90.74	5	VII 1.0
33	64	ESC. COMPOSTELA	PEDRO CASTAÑON	CITROEN VISA GT	02:34:22	88.70	A	IV
34	44	ESC. LA CORUÑA	F. RGUEZ. GLEZ.	TALBOT RALLYE	02:34:28	88.64	2	IV
35	15	ESC. RIAS BAJAS	DARIO VIEITEZ	SELEX 1438	02:35:25	88.11	F	F
36	71	ESC. MORRAZO	J.M. MAGDALENO	SEAT PANDA 45	02:36:09	87.44	A	II 1.0
37	47	ESC. MI'VO-LUGO	AVELINO RGUEZ.	FORD FIESTA 1.3	02:37:73	86.73	A	III 1.0
38	31	ESC. LA CORUÑA	J.L. GOMEZ	SEAT 680 ABARTH	02:38:22	86.46	5	VII
39	29	ESC. LA CORUÑA	M. GLEZ. RGUEZ.	ALPINE 1600	02:39:04	86.01	A	VII
40	77	RAMON ALBAREDO	RAMON ALVAREDO	MTX-ITALIA	02:39:16	85.95	K 1.6 K	1.0
41	59	ESC. LA CORUÑA	J.C. SOMANO MONTES	TALBOT RALLYE	02:43:66	83.58	2	IV
42	49	ESC. COMPOSTELA	F.J. REGOS	TALBOT 1200 TI	02:44:16	83.33	2	V 1.0
43	74	ESC. RIAS BAJAS	MANUEL MENDEZ	SEAT 127	02:51:84	79.68	2	III
44	56	ESC. COMPOSTELA	CUCO	TALBOT RALLYE	02:53:02	79.54	2	IV
45	68	ESC. LA CORUÑA	FRANCISCO FRANCESH	SEAT 127	02:53:91	78.66	2	III
46	73	ESC. LA CORUÑA	RAMON RUBIN	SEAT 127	02:54:53	78.38	A	II
47	28	ESC. MORRAZO	GONZALO TORREIRO	ALPINE 1300	03:39:28	62.48	A	VII
48	74	J. DEL CAMPO	J.M. DEL CAMPO IGLESIAS	BIRELL-PARILLA	04:21:00	52.41	K	K
49	43	ESC. LA CORUÑA	J.R. GARCIA	SEAT 124-2000	05:47:97	39.31	2	VI

Firmada por los comisarios deportivos



Merece la pena incluir la clasificación completa de la memorable edición de 1984.

con el mejor tiempo de ambas. El navarro “Pancho” Egozkue reduce en tres segundos su registro anterior y consigue su primera y única victoria en A Estrada. Le acompañan en el podio Víctor Abraham, que cede por tan sólo 37 centésimas de segundo, y Manuel Cavada. A continuación se clasifican Manuel Neira, Carlos Rodríguez, Alberto González “Camba” y José Mora, que con su Renault 5 Turbo

es el primer Turismo con Luis Barrio (Seat 124-2000) y Parrao (Talbot Rallye) completando los tres mejores de la categoría de los 49 clasificados. Lamentablemente esta va a ser la última edición de la segunda época de la subida, antes de entrar en un periodo de idas y venidas con escasa continuidad durante casi dos décadas.

1989/1994/2003: sin rumbo fijo

Después de cinco años de ausencia, se vuelve a recuperar la prueba estradense con una participación reducida. Sólo 21 pilotos de los 28 inscritos en la salida el domingo 25 de junio de 1989, donde quizá la poca repercusión previa que se le da a la subida puede tener la culpa, además de la crisis que atraviesa la montaña gallega con únicamente dos carreras celebradas, esta y Chantada. Aún así, los aficionados se lanzan a las cunetas, queriendo revivir la época dorada de la misma en los años 70 y en la primera mitad de los 80 del siglo XX.

El comité organizador decide que el recorrido propuesto sea el menos utilizado en todas las ediciones celebradas hasta el momento e incluso posteriores, con la ascensión hasta el Castro Loureiro, partiendo desde la carretera que va de San Xurxo de Veá hasta Portela y girando allí a la izquierda para aproximarse al núcleo urbano de A Estrada en el Alto da Cruz, donde se ubica la llegada. Una primera parte sinuosa con asfalto bacheado da paso a otra con mejor firme y más ancha.

Sorprende la excelente lista de inscritos con varios pilotos con opciones de victoria como la barqueta de Víctor Abraham o los fórmulas de Manuel Cavada, Gerardo Urdangaray, Manuel Pardo, Domingos Navarrete y Antonio Solórzano, que se encuentra en periodo de formación y aparece con el Fórmula Fiat con el cual compite en circuitos. En la categoría de Turismos, la batalla se plantea entre los Renault 5 GT Turbo de Manuel Senra, Luis Vázquez o Javier García y los Citroën AX de José María Banga, Clemente Iglesias, Emilio Quicler o Benito Carballido.

Tras la preceptiva manga de entrenamiento, se disputan las dos oficiales bajo una impresionante cantidad de aficionados en todo el recorrido. El asturiano Víctor Abraham no da opción y vence en



Víctor Abraham vuelve a ganar en 1994. Observen las chicanes que se ubicaban en la zona final del recorrido, aunque con poca eficacia al estar muy separadas.



Alberto Tombo, una de las firmes promesas del automovilismo gallego en aquel momento, es tercero en 1994 con un Fórmula Martini MK-61 con mecánica Renault.

ambas con su Osella BMW con Manuel Cavada y Gerardo Urdangaray a continuación, por lo que esta es la clasificación final en las plazas de podio. Los puestos cuarto y quinto son para Navarrete y Manuel Pardo, siendo ya los primeros Turismos los de Manuel Senra y José María Banga, que mantienen un interesante pulso que se resuelve a favor del primero.

Continúa sin encontrar continuidad la subida en A Estrada pero el domingo 26 de junio de 1994, otra vez cinco años después de la última celebrada, se le intenta dar un nuevo impulso dentro de un Campeonato de Galicia que agoniza con sólo cuatro carreras en el calendario, una de ellas en Portugal (Rampa da Falperra en Braga) a las que se añaden Chantada, Culleredo y la cita estradense.

El recorrido regresa a la carretera de Ponte Ulla hasta A Estrada, concretamente entre Paradela y Aguións, el más repetido de los tres. No se permite la participación de Javier Piñeiro, al querer hacerlo el mismo día de las verificaciones en la Puerta del Sol durante la jornada del sábado, aún a pesar de la poca participación con 29 pilotos. Víctor Abraham vuelve a postularse como el principal favorito con su Martini MK-34 con mecánica Alfa Romeo, teniendo

Toño Villar gana en Turismos con un competitivo Peugeot 309 GTI 16V en 1994.



Triunfo en Históricos para el arzuano Javier García con un Seat 124-1800.



como principales rivales a las barquetas de José Luis Santos, con la Osella BMW que comparte con Luis Martínez, o Manuel Pardo (PCR BMW), así como los fórmulas de “Monchu” Fernández, Pedro Rubal, Francisco Javier Fernández o la joven promesa Alberto Tombo además del veterano Paco Outeda, que participa con el Fórmula Fiat del anterior que a su vez sale con un Martini MK-61 con motor Renault, pero menos competitivo que el de Abraham.

Dominando ya en la manga de entrenamiento, Abraham logra el mejor crono en las dos oficiales y se impone por tercera vez en la prueba estradense. A continuación se sitúan “Monchu” con un Fórmula Toyota, Tombo, Santos, Pardo y Rubal con otro Martini, dando así paso al primer Turismo, que no es otro que el de Toño Villar con un afinadísimo Peugeot 309 GTI 16V y donde completan el podio Juan Costoya (Renault 5 GT Turbo) y Javier Mariño (Ford Sierra Cosworth).

Una de las novedades es la presencia de la categoría de Históricos, en la cual vence Javier García (Seat 124-1800) por delante de Jesús Ferreiro (Seat 1430-1800) y de Juan Carlos Villanueva “Ma-

rabú” (Seat 124-1600). Hay que reseñar la salida de carretera en la segunda manga oficial de Silvio Fernández con su Ford Escort RS, que es el más rápido en la primera, incluso entre todos los Turismos superando a Toño Villar.

En esta ocasión ya no son cinco años de interrupción, como había ocurrido entre las tres ediciones anteriores. Tienen que transcurrir nueve años para que la Subida A Estrada recupere su ubicación en la montaña gallega, que en las temporadas precedentes pasa por uno de los mejores momentos de su historia si nos atenemos a las pruebas celebradas y a la participación.

Los 56 pilotos que superan las verificaciones el sábado 28 de junio de 2003 constituyen la mejor marca en la historia de la subida. A pesar de disputarse al inicio del verano, fecha por otra parte habitual en la cita estradense, la lluvia sorprende a todos desde primera hora de la mañana del domingo 29, lo que además deja fuera al gran favorito, “Nonito” Gómez, que se sale en las primeras curvas del habitual recorrido entre Paradela y Aguións con su Fórmula Martini, siendo sin duda una decisión equivocada el hecho de montar neumáticos lisos.

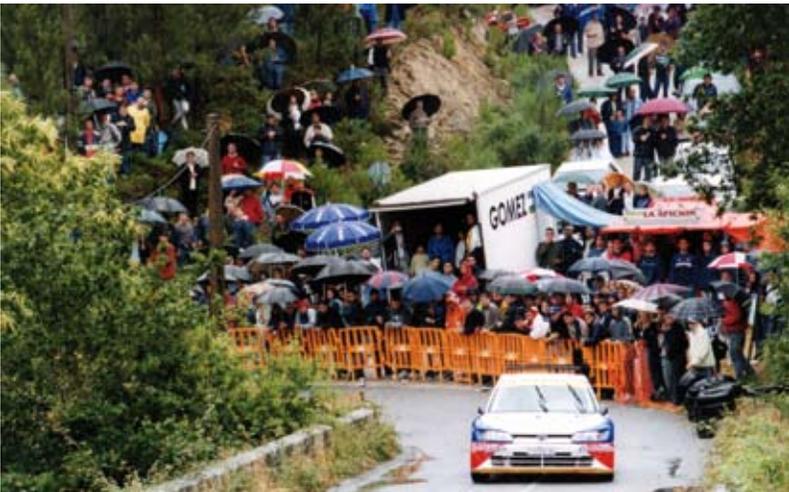
El complicado estado del asfalto cambia completamente la perspectiva de los pilotos, con los de los fórmulas o barquetas (Paco Outeda y Benito Varela deciden no salir) perdiendo sus opciones al triunfo. De hecho así se constata en las mangas oficiales tras la de entrenamiento, viendo cada uno dónde puede arriesgar más o menos. Toño Villar (Peugeot 306 Maxi) es el más rápido en la primera seguido por José Miguel Martínez Barreiro “Bamarti” (Mitsubishi Lancer Evo VI) y por Pedro Ramos, que aventaja con su Mitsubishi Lancer Evo VI al local Javier Martínez Carracedo (Renault 5 GT Turbo).

Parece increíble, pero 27 centésimas de segundo le otorgan a “Bamarti” su segunda victoria absoluta en una prueba de montaña tras la de Taboada en el año 2000. Villar tiene que conformarse con la segunda plaza mientras Carracedo le birla la tercera posición del podio a Ramos por 5 centésimas de segundo. Javier Arias con el Seat Córdoba WRC es quinto seguido por Silvio Fernández (Renault 5 Turbo) y Pedro Castañón (Citroën ZX Kit Car). Como se ve, los Turismos ocupan los primeros puestos de la clasificación, dejando



Aunque natural de Cuntis, José Miguel Martínez Barreiro se establece en A Estrada con la promotora familiar Bamarti, logrando en 2003 su única victoria bajo unas complicadas condiciones atmosféricas.

al primer monoplaza, el Fórmula Martini MK-39 de Víctor Abraham en un inusual octavo lugar. En Históricos vence Juan Carlos Encinas (Simca 1000 Rallye) con Juan Carlos Villanueva “Marabú” (Seat 124-2100) y Fran Abalo (Ford Fiesta) a continuación.



El Peugeot 306 Maxi de Toño Villar en la zona del puente sobre el río Liñares, con gran cantidad de aficionados siguiendo la prueba a pesar de la intensa lluvia de la edición de 2003.



El local Javier Martínez Carracedo consigue en 2003 su mejor resultado en la prueba estradense con un espectacular tercer puesto en su Renault 5 GT Turbo.

2008-2014: consolidación con savia nueva

La última época de la Subida en A Estrada es la más reciente y, por tanto, la que mejor permanece en la retina de los aficionados. Cabe destacar que el recorrido no se modifica en absoluto en estas ocho ediciones, con salida en Paradela y llegada en Codeso, muy cerca de Aguións, con una distancia de 5,4 km y en el cual destaca el nuevo asfaltado, sumamente deslizante si está húmedo o mojado, sobre todo en la zona intermedia donde prevalece la sombra de los árboles.

Después de un nuevo intervalo de cinco años entre dos ediciones, la prueba afronta su etapa más longeva junto a las siete consecutivas de la primera época, aunque ya os hemos contado que nos falta contrastar si efectivamente se celebró la de 1978. La renovada Escudería Estradense va a ponerse al frente de la misma con gente joven y nueva directiva, tratando de volver a darle un nuevo impulso a uno

de los eventos más populares de las fiestas. Mucho ha cambiando el panorama de la montaña gallega desde aquellas primeras ediciones, siendo ahora protagonistas los fórmulas y barquetas con motor de motocicleta, aunque los antiguos también adquieren cierto protagonismo como iremos viendo a lo largo de estos años.

Las verificaciones, que pasan 39 coches, se realizan en la tarde del sábado 28 de junio de 2008 en la estación de autobuses, donde también se ubica el parque cerrado. Al día siguiente tienen lugar las tres mangas, una primera de entrenamiento desde las 9:30 y a continuación las dos oficiales. Entre los inscritos destaca la presencia del piloto local Xoán Sanmartín, ahora residente en el País Vasco, pero que ante el regreso de la prueba de su localidad no quiere perder la oportunidad de estar presente en la misma, llegando incluso a realizar el mejor tiempo en la subida de entrenamiento con su BRC. Cristóbal Serantes (Fórmula Outeda) es el más rápido en las dos mangas oficiales, por lo que se adjudica su primera victoria de las cuatro que llegaría a conseguir. A continuación se sitúan “Nonito” Gómez, que regresa con un Fórmula Outeda intentando olvidar lo sucedido en 2003, y Xoán Sanmartín. Benito Varela (Dicode RCF BFR) y Toño Varela (Fórmula Outeda) completan las siguientes posiciones mientras Pedro Castañón impone su espectacular Nissan Primera ST entre los Turismos, logrando superar al local Javier Martínez Carracedo, que con su Renault 5 GT Turbo gana en la primera manga. Además, Juan Carlos Encinas vence en Históricos con el Simca Rallye. No tiene suerte Víctor Abraham, que con un llamativo Fórmula Gould, tiene que abandonar antes de finalizar la primera oficial.

La edición de 2009 se mantiene en el mes de junio, con las verificaciones el sábado 27 y la carrera el domingo 28. El campo de fútbol de A Baiuca es el emplazamiento elegido para las verificaciones que superan 43 coches, de los cuales casi la mitad son fórmulas y barquetas. La aparición de la lluvia va a complicar el desarrollo de la carrera para los pilotos, lo que constatan José Manuel Rodiño al salirse con su Fórmula Reynard o Toño Varela, que llega a meta con el alerón delantero del Fórmula Outeda dañado mientras “Nonito” Gómez tiene problemas con el cambio. Además, Juan Manuel



Cristóbal Serantes vence por primera vez, de las cuatro victorias que llegaría a obtener, en el año 2008 con el Fórmula Outeda.



Otro de los pilotos locales habituales en los últimos años es Xoán Sanmartín con una barqueta BRC.

Esperón, Xoán Sanmartín o Martín Villar tampoco la completan por diversos motivos. De este modo, el más rápido es el Mitsubishi Lancer Evo VI de Rodrigo Rodríguez “Caixas”, beneficiado por un asfalto más seco en el momento de su ascensión.



Cristóbal Serantes, a la izquierda, charla con el emblemático y sempiterno Paco Outeda, que ya participaba en las primeras ediciones.

Ya en las oficiales el registro de la primera, en mejores condiciones, le otorga a Cristóbal Serantes su segunda victoria consecutiva, aunque esta vez con un competitivo Fórmula Ralt RT-34. Benito Varela (Fórmula Dicode BFR) y Antonio Mosteiro (Barqueta Dicode BFR) completan el podio por delante de Toño Varela (Fórmula Outeda) y Rodrigo Rodríguez “Caixas”, que es el más rápido entre los Turismos superando a Manuel Senra (Peugeot 306 Maxi) y a Javier Martínez Carracedo (Renault 5 GT Turbo) con Rubén Blanco (BMW 320 E21) como único participante en Históricos.

A partir de la edición de 2010 se produce un cambio muy importante en el desarrollo de la prueba, pues pasa a disputarse durante la tarde del sábado y la mañana del domingo (26 y 27 de junio), con idéntico programa en ambas jornadas al realizarse una manga de entrenamiento y dos oficiales. Esta será la primera subida del Campeonato de Galicia de Montaña en la que se aplique, al igual que se hacía en el extinto Trofeo de Montaña que se celebraba de 2005 a 2009. Para elaborar la clasificación final se escogerá el mejor tiempo de cada día y se sumarán ambos.



Una leyenda de la montaña europea y nacional, Andrés Vilariño, acude en el año 2010 con una barqueta Norma CN2 con mecánica de 2.000 cc.

El recorrido continúa siendo el mismo pero las verificaciones se realizan el sábado por la mañana en la estación de autobuses, con 43 coches autorizados entre los que se encuentra el cuádruple campeón de Europa de montaña, el vasco Andrés Vilariño, que participa por primera vez y que es toda una institución en esta modalidad, pues también cuenta con cinco títulos nacionales absolutos. Sin embargo la Norma CN2 con la que acude Vilariño parece inferior en prestaciones al Fórmula Ralt RT-34 de Cristóbal Serantes, que se adjudica de nuevo la victoria, la tercera consecutiva, por lo que iguala a Víctor Abraham en el palmarés de la carrera.

En lo que respecta a los tiempos, Vilariño es el más rápido en la de entrenamiento y en la primera oficial del sábado, pero el crono de Serantes en la segunda le deja en la primera plaza provisional, lo que confirma el domingo volviendo a vencer en las dos oficiales. Vilariño finaliza segundo con Benito Varela (Fórmula Dicode) completando el podio mientras Manuel Senra gana por primera vez en Turismos con el Peugeot 306 Maxi seguido por los Mitsubishi



Con el Fórmula Ralt RT-34, Cristóbal Serantes domina las ediciones de 2009, 2010 y 2011.

Lancer Evo VIII y IX respectivamente de José Antonio Iglesias y Rodrigo Rodríguez “Caixas”. Entre los Históricos, nueva victoria de Rubén Blanco (BMW 320 E21).

En 2011 se mantienen las fechas de finales del mes de junio y el mismo recorrido, disputándose los días 25 y 26 con 39 coches pasando las verificaciones en el nuevo Pabellón de Exposiciones y Congresos de A Estrada. Cristóbal Serantes consigue vencer por cuarta vez consecutiva, la tercera con el Fórmula Ralt RT-34, lo que le sitúa en el palmarés de la cita estradense como el piloto con más victorias en la misma. Reseñable es la presencia de los Arnau, acudiendo José con la Osella PA9-90 y su hijo Saúl con una barqueta Speed Car, pero rompe el motor en la primera manga oficial que gana Serantes y en la cual Carlos Couto se sale en la zona cercana a meta tras pasar el puente, cayendo su Porsche 911 GT3 al río Liñares. Debido a las diversas demoras, la organización decide suspender la segunda oficial, por lo que los comisarios deportivos optan por elegir los dos mejores tiempos de las tres mangas que se realizan para



Espectacular demostración de "Nonito" Gómez con el Fórmula Outeda en 2011. El ourensano es el segundo piloto con más victorias en Galicia en la modalidad de montaña tras "Camba", aunque en su palmarés no está aún la de A Estrada.

elaborar la clasificación final. Serantes también gana en las dos del domingo, donde el auténtico protagonista es "Nonito" Gómez (Fórmula Outeda), que después de no poder completar la del sábado, logra superar a Toño Varela, quien participa con una Osella PA20-S, más potente que la de su rival. Sergio Varela (Silver Car S2) y Jacobo Sobral (Fórmula Dicode) se clasifican a continuación, siendo el mejor Turismo el Renault Maxi Mégane de Jaime Castro Castro, en su debut con el coche recientemente adquirido a Luis Vilariño. La segunda plaza es para el local Javier Martínez Carracedo, a pesar de una aparatosa salida en la última manga con el Renault 5 GT Turbo, mientras el podio lo completa Rodrigo Rodríguez "Caixas" (Mitsubishi Lancer Evo IX). En esta categoría Santiago Abad se sale en la manga del sábado debido al aceite que deja Saül Arnau sobre el asfalto, por lo que el puente trasero del Audi A4 ST queda muy tocado de cara al domingo y, a pesar de intentar repararlo, no puede luchar por la victoria. En Históricos se impone Juan Carlos Encinas con el Simca Rallye.

Superada la tiranía de Cristóbal Serantes, llega el turno de los hermanos Varela y de Jacobo Sobral en las tres últimas ediciones

celebradas antes de una nueva interrupción en la subida, que en el año 2014 deja de organizarse hasta su enésimo regreso en 2017, pero ya fuera de las fechas habituales del mes de junio. La de 2012 tiene lugar los días 23 y 24 de junio, que tras las verificaciones en la calle 25 de julio dejan a 33 coches en el parque cerrado de la plaza de la Feria.

Con mucho calor en la tarde del sábado se disputan la manga de entrenamiento y las dos oficiales, con idéntico programa en la matinal del domingo. Toño Varela (Osella PA20 S) gana la primera oficial, pero en la segunda “Nonito” Gómez supera su registro y termina el primer día como líder provisional con el Fórmula Outeda. Parece que “Nonito” va a ganar cuando vuelve a ser el más rápido en la tercera ascensión, aunque un magnífico registro de Toño Varela le otorga su primera y hasta el momento única victoria en A Estrada. Su hermano Sergio completa el podio con una Silver Car S2 mientras en Turismos vence Santi Abad (Audi A4 ST), a pesar de no poder completar dos mangas por diversos problemas, con Alberto Meira (Mitsubishi Lancer Evo X) y Manuel Senra (Peugeot 306 Maxi) a continuación.



Toño Varela vence en 2012 con la Osella PA-20 S.

Un total de 39 coches superan las verificaciones en la Fundación de Exposiciones y Congresos, dirigiéndose desde allí al parque cerrado en la plaza de la Constitución para disputar la prueba que se celebra los días 22 y 23 de junio de 2013. Toño Varela parte como favorito a la victoria con la Osella PA20-S y, tras ser el más rápido en la primera manga oficial del sábado, el motor se rompe nada más pasar la meta y ahí termina su participación. César Rodríguez vence en la segunda, pero no queda nada satisfecho del rendimiento que muestra su barqueta T-Castor TC3, por lo que el domingo es Sergio Varela con la Silver Car S2 el autor de los mejores tiempos, lo que le sitúa en la primera plaza cogiendo así el relevo de su hermano en el palmarés. La segunda posición es para César Rodríguez ante un Jacobo Sobral que no puede finalizar la última manga por un problema con el cambio de la Silver Car S2. Brillante resultado el de Santi Abad, vencedor en Turismos con el Audi A4 ST por delante de Manuel Senra (Peugeot 306 Maxi) y del local Javier Martínez Carracedo, que consigue un nuevo podio en la categoría con su sempiterno Renault 5 GT Turbo. La categoría de Históricos es para Rubén Blanco (BMW E21). Entre las curiosidades, indicar que la Escudería Estradense sortea una inscripción gratuita entre los 25 primeros pilotos que la formalicen, recayendo la misma en Juan José Gómez Alén. También hay que destacar el luctuoso suceso ocurrido al día siguiente de la celebración de la prueba, pues el mismo día de San Juan fallece el piloto local Miguel Ángel Castro, que había sido uno de los participantes en la subida con un Citroën Saxo VTS con el que se situaba en la 18ª plaza.

La última época de la subida finaliza los días 21 y 22 de junio de 2014, donde Escudería Estradense tiene un recuerdo hacia el piloto local fallecido el año pasado, por lo que en su denominación pasa a llevar el complemento de “Memorial Miguel Ángel Castro”. Tras las verificaciones en la Casa de las Letras y con 42 coches en el parque cerrado de la plaza de la Constitución, una vez más los incidentes impiden celebrar la segunda manga oficial, ya que Luis Penido tiene una salida con su Mitsubishi Lancer Evo VI en la de entrenamiento, por lo que se pierde mucho tiempo en despejar la carretera y limpiar todos los restos que quedan sobre el asfalto. El asfalto húmedo y res-



Sergio prolonga el dominio de los Varela, sucediendo a su hermano Toño en 2013 con la Silver Car S2.



Nuestro recuerdo hacia Miguel Ángel Castro, que fallece al día siguiente de disputar la subida, pero cuya memoria todavía perdura.

baladizo de la manga de entrenamiento da paso a un firme más seco en la primera oficial, con Jacobo Sobral (Silver Car S2) realizando el mejor crono a la vez que Manuel Senra (Peugeot 306 Maxi) lo hace en Turismos tras la rotura de la transmisión en el Audi A4 ST de Santi Abad.



Jacobo Sobral es el ganador de la edición de 2014 con una Silver Car S2.

Los comisarios deportivos deciden, y ya no es la primera vez que ocurre en la subida, escoger los dos mejores tiempos de las tres mangas oficiales que se disputan para elaborar con la suma de ambos la clasificación final. Sobral se impone de nuevo en las dos, por lo que logra su primera victoria, que además también le sirve para estrenar su palmarés. A continuación se clasifican César Rodríguez (BRC B49) y Toño Varela (Silver Car S2) mientras Manuel Senra confirma su triunfo en Turismos por delante de Santi Abad, que consigue reparar la avería en el Audi, y del local Javier Martínez Carracedo (Renault 5 GT Turbo). En Históricos vuelve a imponerse Rubén Blanco (BMW E21).

2017: ¿vuelve para quedarse?

Tres años después de haberse celebrado la última edición, los mismos organizadores deciden volver a realizar la prueba, pero pasándola al mes de octubre por primera vez en su historia. La subida es la última del Campeonato de Galicia, siendo además la que resolverá el título de pilotos entre Alexis Viéitez y Jesús Pombo. Ya en el mes de junio, los miembros de la Escudería Estradense tienen cubierto buena parte del presupuesto. El recorrido continúa siendo el mismo con la salida retrasada varios metros y las verificaciones en la Plaza de la Feria mientras el parque cerrado se ubica en la Plaza de la Constitución.



Jacobo Sobral (Silver Car S2) gana por segundo año consecutivo.

Con 44 coches en la salida más 9 en Regularidad Sport, la jornada del sábado se inicia con el mejor tiempo de Sergio Varela en la primera oficial, pero es Jacobo Sobral el que termina en cabeza tras ser el más rápido en la segunda manga, donde Alexis Viéitez no llega a completarla por una avería con el acelerador y con Jesús Pombo preocupado por una fuga de aceite, lo que genera mucha incertidumbre para conocer al campeón.

El segundo día comienza con un desagradable incidente, cuando la organización detecta a primera hora de la mañana un vertido de aceite sobre el asfalto en los dos últimos kilómetros, por lo que la subida está a punto de suspenderse. Sin embargo y tras consultarlo con los pilotos, se decide recortar el recorrido en 2 km, pasando ahora a estar la meta en el kilómetro 3,5. Además, se sumará el mejor tiempo del sábado y el mejor del domingo para elaborar la clasificación final, en lugar de elegir los dos mejores de las cuatro ascensiones oficiales. Aunque Viéitez vence en las dos mangas, la victoria final es para Sobral que gana por segunda edición consecutiva. No obstante, Viéitez celebra el título al no poder salir Pombo en la tercera manga y no poder apenas mejorar en la última. Varela completa el podio mientras en Turismos se impone el también campeón Manuel Senra.

Agradecimientos

Fernando Arévalo, Ángel Longueira, Fernando Crespo, Miguel Díaz “Chapi”, José Manuel Lamas, Carlos Troche, Manuel Saavedra, Juan Andrés Fernández, Emilio Quicler, Pedro Rubal y Marisé de Fotos Antigas A Estrada

Bibliografía

El Pueblo Gallego, Faro de Vigo, La Voz de Galicia, El Correo Gallego, La Región, Crono Motor y Autohebd Sport.

Palmarés subida automovilística A Estrada

Edición	Fecha	Piloto	Coche
1ª	26.06.1971	Humberto Rodríguez	Porsche 911 R
2ª	29.06.1972	Humberto Rodríguez	Porsche 911 R
3ª	29.06.1973	Eusebio Bonjoch	Abarth 2000
4ª	29.06.1974	Luis Quinzán	Alpine-Renault A-110 1600
5ª	29.06.1975	Beny Fernández	Alpine-Porsche
6ª	29.06.1976	Luis Quinzán	Fórmula Martini MK-12 F1800
7ª	29.06.1977	Alberto González “Camba”	Selex ST-4/F 1800
8ª	No celebrada		
9ª	27.06.1982	Alberto González “Camba”	Selex ST-4 2000
10ª	11.09.1983	Víctor Abraham	Selex ST-4 2000
11ª	09.11.1984	“Pancho” Egozkue	Lola BMW
12ª	25.06.1989	Víctor Abraham	Osella BMW
13ª	26.06.1994	Víctor Abraham	Martini MK-34 Alfa
14ª	29.06.2003	José Barreiro	Mitsubishi Lancer Evo VI
15ª	29.06.2008	Cristóbal Serantes	Fórmula Outeda
16ª	28.06.2009	Cristóbal Serantes	Fórmula Ralt RT-34
17ª	26-27.06.2010	Cristóbal Serantes	Fórmula Ralt RT-34
18ª	25-26.06.2011	Cristóbal Serantes	Fórmula Ralt RT-34
19ª	23-24.06.2012	Toño Varela	Osella PA20-S
20ª	22-23.06.2013	Sergio Varela	Silver Car S2
21ª	21-22.06.2014	Jacobo Sobral	Silver Car S2
22ª	07-08.10-2017	Jacobo Sobral	Silver Car S2